

Выше было упомянуто, что создание фландрской флотилии в качестве соединения отдельного от Флота Открытого моря относится к 29 марта 1915 г. В октябре и ноябре 1914 г. были заказаны два новых типа малых подводных лодок: прибрежные лодки „UB-I“ и подводные заградители „UC-I“; из Килия, Бремена и Гамбурга они по частям были перевезены по железной дороге в Антверпен во Фландрии и в Полу на Адриатическом море. Чтобы ускорить постройку, на них были установлены двигатели тяжелого горючего, имевшиеся налицо и первоначально заказанные для малых моторных судов. Лодки „UB-I“ и „UC-I“ были очень простой конструкции и чрезвычайно маломощны. В надводном положении они были слишком тихоходны для преследования пароходов; в погруженном положении они не имели ни мощности, ни района плавания, достаточных для преодоления сильных течений. Их батареи истощались уже после одночасового похода на 5 узлах, их предельная дальность под водой была 50 миль на 2,5 узлах, что мало могло помочь против 8- или 10-узловых течений в Дуврском проливе. Один из командиров этих лодок сравнил свой корабль с „швейной машиной“ и дал яркое описание акробатических движений, которые лодка проделывала при выпуске торпеды. Чудом является то, что сделали эти „жестяные головки“.

Первой единицей была вошедшая в строй 29 марта UB-10, за ней последовало 16 однотипных лодок. Обыкновенно они плавали в районе Хуфдена, но в июле показались и в Английском канале. В августе вышли в море первые из лодок „UC“. Во Фландрию были назначены UB-2, UB-4, UB-5, UB-6, UB-10, UB-12¹, UB-13, UB-16, UB-17 и UC-1, UC-2, UC-3, UC-5, UC-6, UC-7, UC-9 и UC-11. Их задачей было беспокоить частыми атаками судоходство в Английском канале и вдоль восточного побережья Британских островов. Впоследствии улучшенные и увеличенные лодки „UB-II“ и „UC-II“ действовали далеко на западе — в Бискайском заливе и на западных подходах к Британским островам в районах, ставших голозой мирового тоннажа. Здесь следует заметить, что британские мины у Гельголанда были поставлены только 3 марта 1916 г. лодкой E-24, погибшей во время своего следующего похода. Низкое качество британских мин заставило прервать постановку минных заграждений в течение 1915 г., так как германские лодки могли безнаказанно таскать эти бесполезные сооружения на своей носовой части, отталкивать их от себя или наткнуться на них. Многие германские военные корабли имели в виде сувенира английскую мину, поставленную на подставку. Кроме упомянутых выше малых подводных лодок в Антверпене было собрано некоторое количество малых миноносцев, предназначенных для нападения на действовавшие в Хуфдене многочисленные патрули траулеров и дрейфтеров. В течение мая имело место первое усиление активности. Четыре ярмутских траулера были посланы в охоту за подводной лодкой, обнаруженной вблизи Норт-Хиндера (North Hinder L. V.). В то же время случилось так, что два фландрских миноносца A-1 и A-6 получили приказание выяснить, нет ли в районе британских эскадренных миноносцев. В 30 милях к юго-западу от Галлопера (Galloner) находились два старых эскадренных миноносца *Брезн* (Brazen) и *Рикрут* (Rescuer). Перед самым полднем *Рикрут* был ра-

¹ UB-12 впоследствии была переделана в минный заградитель, несущий 8 мин.

зорван надвое сильным взрывом торпеды и сразу же затонул. 26 человек его команды было спасено. Его потопила UB-6 (Хакер). Несколько позже другая торпеда была выпущена по одному из вооруженных тральщиков, занятому поисками. Тремя часами позже были встречены два миноносца, и траулер *Колумбия* (*Columbia*) был потоплен торпедой. Затем началась общая перестрелка артиллерией мелких калибров. Схватка была прекращена прибытием четырех гарвичских эскадренных миноносцев. После часовой погони оба неприятельские миноносца были настигнуты и потоплены. Таким образом, первое предприятие вновь организованной фландрской флотилии после первого успеха окончилось бесславно.

Однако оборона Дувра все еще причиняла немало затруднений. В первой половине апреля было закончено и поставлено первоначальное заграждение Фолкстон (Folkestone)—Гри-Нэ. Эта геркулесова работа заслуживала большего успеха. Ежедневно подводные лодки стаскивали сети, причем буи не указывали на повреждение; новый тип стеклянных буев обещал большую надежность. В дополнение к этому препятствию 8 апреля было также поставлено сетевое заграждение у Остенде: глубинные минные поля были также поставлены у мыса Бичи-Хэд и у Дартмута (Dartmouth), в местах, где лодки имели обыкновение лежать на грунте; однако, так как большим лодкам было только что запрещено проходить Дуврским проливом, это случайное совпадение породило иллюзию действительности противолодочных мероприятий.

В то же время занялись и Северным каналом. Здесь были приняты несколько другие меры, поскольку этот пролив уже и глубже, чем узкий проход, отделяющий Англию от Франции. В 20 милях одна от другой были поставлены 2 линии сетей; между ними находились 4 или 5 линий дрейфтеров с сетями, имевших в качестве поддержки патрули. У каждой линии сетей находился патруль, расширявший загражденный район. Подобными мерами надеялись держать подводные лодки под водой на протяжении, по крайней мере, 30 миль; к концу этого расстояния их батареи должны были оказаться почти что в разряженном состоянии вследствие столь долгого пребывания под водой. Идея имела сходство с знаменитым Дуврским баражем 1917 г., но без мин.

В канале св. Георга держалась линия из 36 дрейфтеров, но на юго-западных подходах патруль был впоследствии разделен на четыре района, управляемые из Фалмута (Falmouth). В этих водах было совершено преступление, настолько чуждое обычаям цивилизации, что весь мир застыл в ужасе от его гнусности. 30 апреля Швигер, вступивший командиром U-20, вышел с Борнумского рейда, чтобы сменить U-24 и U-32 в западных водах. Недели раньше в американской прессе появились заметки, помещенные германским посольством в Вашингтоне и предостерегавшие предполагаемых пассажиров парохода линии Кьюнард *Лузитания* (*Lusitania*) (30 396 т), который должен был отплыть в Ливерпуль, от посадки на него. Тем не менее 1 мая, на другой день после выхода U-20, громадный пароход вышел из Нью-Йорка с 1 200 пассажирами, из коих 159 были американские граждане.

Еще прежде чем *Лузитания* прошла Сэнди-Хук (Sandy Hook), направляясь в океан, выяснилось, что на юг идет подводная лодка, оставляя за собой следы разрушения. 28 апреля адмиралтейский угольщик *Мобил* (*Mobile*) (1 950 т) был потоплен у Бэтт-ов-Льюис; на сле-

дующий день другой пароход, *Чербери* (*Cherbury*) (3 220 *m*), погиб у берегов Майо (Maio); 30-го русский пароход *Свороно* (?) (3 102 *m*) и третий угольщик *Фолдженнт* (*Fulgent*) были уничтожены к юго-западу от Ирландии. Наконец еще 3 судна были атакованы 1 мая у островов Силли, одним из которых был американский наливной пароход *Голфлайт* (*Golflight*); последний не погиб, а был отбуксирован в порт, на нем капитан и 2 матроса были убиты. Стало ясно, что район, через который должна была пройти *Лузитания*, не безопасен. Беспокойство отнюдь не облегчилось, когда 3-го был уничтожен еще один пароход, 5-го парусник у Олд-Хэд-ов-Кинсаль (*Old Head of Kinsale*) и 6-го 2 парохода линии Харрисон, *Кэндидэт* (*Candidate*) (3 818 *m*) и *Сенчюрион* (*Centurion*) (5 945 *m*). Слабые по численности патрули явно не соответствовали своему назначению, тем более что появление подводной лодки 4-го у Фастнэт вызвало дальнейшее распыление сил. Все суда были предупреждены о необходимости избегать мысов, а 10 траулеров, базировавшихся на Куинстаун, были развернуты от Фастнэта до района Уотэрфорда (*Waterford*).

Утро 8 мая было ясно, с отдельными пятнами тумана. Ветушив в опасную зону, *Лузитания* прошла вдали от Фастнэта, имея ход около 15 узлов. Она уменьшила ход с 21 до 18 узлов, чтобы пройти бар Мэрси (*Mersey*) с рассветом, воспользовавшись приливом. Войдя в полосу тумана, капитан Тэрнер еще убавил ход и пустил в ход сирену. Когда погода прояснилась, ход был увеличен; были получены сообщения, что подводные лодки находятся у мыса Клир (*Cape Clear*), который он прошел, и у Уотэрфорда, который он должен был пройти к вечеру. Хорошая ясная погода установилась в 14 ч. 15 м. у мыса Олд-Хэд; на горизонте ничего не было видно. Затем без малейшего предупреждения был замечен след от торпеды, шедшей прямо на пароход. Торпеда попала в середину парохода, взорвавшись с оглушительным эффектом; казалось, что вторая ударила его дальше к корме. Громадный пароход стал крениться на правый борт и спустя 20 минут пошел ко дну; вода потемнела от сотен тонущих мужчин, женщин и детей. Катастрофа произошла так внезапно, что спасательные суда, поспешившие к месту гибели, смогли подобрать только 800 чел.; 1 198 чел. погибло в результате этого бесцельного убийства.

Швигер прошел к юго-западу от Ирландии утром 5 мая, а вечером, потопив уже упомянутый парусник, уничтожил на следующий день два парохода линии Харрисона. 7-го около 14 час. он заметил впереди себя то, что принял за мачты и трубы идущих на него эскадренных миноносцев, но эта масса быстро превратилась в большой четырехтрубный лайнер с черными трубами. Дав полный ход, он занял позицию и, выпустив торпеду из кормового аппарата, увидел, что она взорвалась как раз позади мостика. Он отрицает, что выпустил вторую торпеду, и высказывает предположение, что вторым взрывом был взрыв котлов, угля или боевых припасов. Только когда пароход перевернулся, Швигер узнал, кто его жертва; погрузившись на 11 м, он ушел из этого района, вскоре пустился в обратный путь и 13-го пришел в Вильгельмсхафен.

Лузитания не была вооружена, а 5 500 ящиков ружейных патронов и шрапнели, составлявшие часть ее груза, были погружены в носовой части, и единственное допустимое предположение, если считать версией Швигера верной, состоит в том, что второй взрыв был взрывом котлов.

Весь цивилизованный мир содрогнулся при известии, что государство хладнокровно и обдуманно убило тысячу мирных граждан. Преступление, совершенное так скоро вслед за уничтожением *Фалабы*, атакой на *Голфлайт* (первый американский пароход, подвергшийся нападению немцев), воздушной атакой на американский пароход *Кэшин* (*Cushing*), вызвало составленный в энергичных выражениях протест Вашингтона в Берлин, сопровождавшийся требованием, чтобы Германия прекратила потопление пассажирских пароходов без соответствующего предупреждения. В течение 4 месяцев Германия всеми способами старалась не уступить; и хотя 6 июня был отдан приказ щадить большие пассажирские суда, не похоже на то, чтобы его исполняли серьезно. Подводные лодки, выходившие для действий, продолжали топить суда направо и налево. Вопреки требованию Бетман-Гольвега ограничить подводную войну, морское командование, поддерживаемое кайзером, твердо стояло на своем. Имперскому канцлеру заявили, что кампания должна продолжаться, если только он не примет целиком на себя ответственность за ее прекращение. Были отданы приказания щадить нейтральные суда. Это было единственное допущенное смягчение; все британские суда без исключения должны были уничтожаться попрежнему. Канцлер понимал, что такая незначительная уступка едва ли может улучшить положение; он настаивал на том, что повторение случая, подобного потоплению *Лузитании*, ни в коем случае нельзя допускать. В конце концов он переубедил кайзера. С этого времени новый приказ, предписывавший не топить пассажирские пароходы без предупреждения, стал, в общем, выполняться.

II

После потопления *Лузитании* стало ясно, что в западных водах крейсеруют две или три подводные лодки. Херзинг на *U-21* вышел из Эмса 25 апреля и в течение последних дней этого месяца шел на юг, совершая свой исторический 4 000-мильный поход в Каттаро, в Адриатическом море. Херзинг был избран для этого рискованного предприятия в ответ на просьбу Турции начать действия подводных лодок против морских сил у Галлипольского полуострова (а также начать войну против торговли в Средиземном море). Избегая все морские пути и уклоняясь от патрулей, он неделю спустя имел randevu с пароходом *Маргала* (*Marzala*) линии Гамбург—Америка у мыса Финистерре. Херзингу было обещано передать с него провиант, горючее и смазочное масло. Они вместе вошли в Рио Кордубион для передачи снабжения. К его ужасу имевшиеся 12 *т* горючего были негодны даже в смеси с имевшимся на лодке, и ему пришлось решать: попытаться ли идти к месту назначения или повернуть обратно. Он вышел с запасом топлива в 56 *т*, осталось только 25 *т*, а до Каттаро оставалось еще больше половины пути. Что ему было делать? После самого точного подсчета он решил, что шансы имеются, если не придется много погружаться и если оставшуюся часть пути можно будет идти малым ходом в надводном положении. На рассвете 6 мая, входя в Гибралтарский пролив, он заметил два миноносца; один из них — миноносец № 92 — он атаковал, после чего принужден был погрузиться. Теперь его неожиданное появление стало известно, и ему пришлось соблюдать еще большую осторожность. Заметив какой-то пароход, он нырнул; другой раз ему пришлось погру-

зиться при появлении французского эскадренного миноносца. Тем не менее 13 мая он прибыл в базу в Адриатическом море (Каттаро), имея в остатке 1,8 т горючего!

В течение дней десяти после нападения на *Лузитанию* в Ирландских водах было полное затишье. 18-го передышка закончилась и нападения возобновились. 3 дня спустя эта деятельность затихла, но за ней последовал ряд нападений в западной части Английского канала, где *U-34* (Рюкер) потопила за 3 дня 6 пароходов и атаковала еще несколько других. Ее присутствие вызвало большую тревогу, так как из Эвонмаута (Avonmouth) готовились отплыть в Галлиполи транспорты с войсками. Рюкер не ограничивался нападениями на большие суда; 1 июня он заметил в канале св. Георга группу рыбачьих судов, и одно из них, *Виктория* (115 т), неосторожно попыталось повернуть на него. Тогда Рюкер начал выпускать снаряд за снарядом в беспомощное суденышко и прекратил огонь только тогда, когда шкипер был разорван на куски, помощник лежал умирающий с начисто срезанными ногами, триммер (укладчик рыбы) имел обе ноги раздробленными, механик и юнга были убиты.

Рыбачий флот Северного моря также пострадал, и в мае 19 судов было уничтожено подводными лодками. Запрещение проходить Дуврским проливом имело результатом усиление активности в Северном море, и поскольку лодки шли в западные воды северным путем, число нападений соответственно возросло. 8 мая 3-я эскадра линейных кораблей была атакована в 100 милях на *ONO* от Фирт ов Форта лодкой *U-39* (Форстман, бывший командир *U-12*). *Доминьон* (*Dominion*) едва избежал торпеды, выпущенной в него. 17 мая *U-19* и *U-25* совместно с эскадренным миноносцем приняли участие в заградительной операции *Гамбурга* (*Hamburg*) у Доггер-Банки. Операция должна была быть поддержана Флотом Открытого моря, и подводные лодки были выставлены как западня на случай появления британских кораблей. Гайер говорит, что минные поля, поставленные немцами в 1915 г. в Северном море, оказались не особенно действительными; их присутствие скоро было обнаружено траулерами, и район отмечался как опасный. В действительности, поскольку поставленные мины не вытравливались, они представляли лишнюю опасность для подводных лодок, пересекавших Северное море.

С другой стороны, лодки фландрской флотилии находили новые приказы весьма стеснительными. Непрерывный поток нейтральных судов в южной части Северного моря требовал осмотра и обысков; это не могло пройти вне сферы их действий. Однако в заграждении Дувр—Кале были найдены участки, через которые могли проходить подводные лодки. Лодка *UC-11* совершила быстрый поход для постановки заграждения около южного Гудвинского плавучего маяка. 10 июня миноносец № 12 подорвался в устье Темзы; его спутник № 10, подошедший, чтобы взять его на буксир, тоже коснулся мины и подорвался. Оба пошли ко дну¹.

В течение июня в результате нападений на рыбачий флот Северного моря и Южного Уэльса погибло 58 малых судов. Каждое рыбачье судно

¹ Официальная Белая книга „*Naval losses*“ („Потери флота“) (1919 г.) приписала эти потери нападению подводной лодки. Позднейшие данные указывают, что они были вызваны минами, может быть, поставленными лодкой *UC-11*.

было теперь драгоценно, так как сотни их были реквизированы для патрульной службы и траления. Поэтому была сделана решительная попытка устранить эту опасность. Было решено включить в группы рыбачьих судов траулеры-ловушки, и эта идея сразу же увенчалась успехом. 5 июня траулер-ловушка *Ошиэник II* (*Oceanic II*) был атакован лодкой *U-14* (Хаммерле); другие питерхэдские траулеры подошли и открыли частый огонь по нападавшей лодке. Воспользовавшись этим случаем, *Хок* (*Hawk*) таранил *U-14*; лодка затонула, 27 человек команды было спасено, погиб только лейтенант Хаммерле, оставшийся внутри своей лодки. На время этот район был очищен, но 23—24 июня не менее 16 оркадских рыболовных судов было уничтожено подводными лодками *U-19* и *U-25*. Последняя лодка была таранена при погружении и была принуждена вернуться с повреждениями.

Однако за этот месяц нападения на рыболовные суда стояли немцам еще одной лодки. 19 июня крейсера, входившие в состав 3-й крейсерской эскадры, производя поиск в Северном море, встретились с линией из четырех подводных лодок. Атакованные крейсера отразили нападение противника. На следующий день *Арджил* (*Argyll*) едва успел уклониться от торпеды с *U-40*; *Роксборо* (*Roxburgh*) был менее счастлив и был поврежден другой торпедой, выпущенной с *U-38*.

Затем лодки разделились. М. Валентинер на *U-38* появился на юго-западных подходах и потопил несколько судов. Он настиг и уничтожил пароход компании Лейланд *Армениен* (*Armenian*) (8 825 т), капитан которого был принужден сдаться после погони, стоившей жизни 29 человек команды. М. Валентинер (фамилию которого следует запомнить) был сменин Швигером на *U-20* и Форетманом на *U-39*. Эта пара утопила около 20 союзнических и нейтральных судов и атаковала дюжину прочих. Между их жертвами был транспорт с лошадьми *Англо-Калифорниен* (*Anglo-Californian*) (7 333 т), обстрелянный и настигнутый 4 июля. Лейтенант Парслоу оказал столь энергичное сопротивление, что, хотя ценой своей жизни, ему удалось отбить атаки, пока его противник не был отогнан патрулями. Он был посмертно награжден орденом Виктории в 1919 г. 9 июля Швигер сделал другую „ошибку“, атаковав пароход линии Кьюнард *Ордына* (*Orduna*), приняв это 15 499-т судно за „небольшой неприятельский пароход“, подтверждая немецкую поговорку „волк всегда найдет предлог, чтобы съесть агненка“. Вскоре после того, как Валентинер отделился от *U-40* (Фюрбрингер), последняя сама ввязалась в предприятие, закончившееся ее гибелью. Выйдя в свое первое крейсерство 18-го, она неосторожно атаковала рыбачьи суда у Эбердина. К этому времени идея тралщика-ловушки была еще более усовершенствована. С мая такие траулеры посылались в море, имея на буксире одну или даже две подводные лодки типа „С“, соединенные телефоном с буксирующим судном. Надеялись, что германские лодки, увидя буксир, явно тащащий за собой сеть, будут спровоцированы на атаку по кажущемуся безобидным рыбачьему судну. Тогда шкипер траулера должен был сообщить по телефону буксируемой лодке о положении, курсе и действиях лодки противника. Британская лодка могла отдать буксир и незаметно сблизиться с атакующим. 8 июня траулер *Таранаки* (*Taranaki*) и подводная лодка *С-27*, действуя в подобной комбинации, потерпели неудачу, но теперь наконец был достигнут успех.

23 июня траулер *Таранаки* с подводной лодкой *С-24* на буксире в 40 милях к юго-востоку от Эбердина заметил *U-40*; согласно плана, пока траулер привлекал на себя внимание противника, *С-24* пыталась отдать свой конец буксира. Конец заело; поэтому траулер вынужден был отдать свой конец. Невзирая на 100-саженный буксирный трос и телефонный провод, висевшие на носу, *С-24* удалось выправить свой дифферент и занять позицию, прежде чем трос намотался на ее винты. Вид команды траулера, покидающей свое судно, настолько увлек команду *U-40*, что она не заметила находившегося вблизи перископа. Торпеда ударила в корпус лодки, которая немедленно взорвалась, и только 3 чел., находившиеся наверху (в том числе Фюрбрингер), не были похоронены на своей разбитой лодке.

Накануне в беду попала еще одна германская лодка. На Боркумском рейде затонула *U-30*; за исключением 3 человек, находившихся на верхней палубе, остальная команда, запертая внутри своего корабля, погибла медленной смертью.

U-30 пролежала на дне 3 месяца. После подъема она подверглась ремонту, но с этих пор за ней утвердилось прозвище „Иона“; тем не менее ко дню перемирия она была единственной уцелевшей лодкой своего типа. В Северном море снова вышла после ремонта *U-25* (Вюнше), безуспешно атаковавшая 1 июля у Морей-Фирта крейсер *Хемпшир* (*Hampshire*). С 15 по 19 июля у острова Фэйр началась большая охота за лодками; 16-го канонерская лодка *Спидвелл* (*Spedwell*) таранила *U-41* и повредила ее перископ. Было получено сообщение о другой лодке, запутавшейся в сетях у острова Фэйр; 20-го замаскированные вооруженные траулеры *Гэниер* (*Gunner*) и *Квикли* (*Quickly*) из Грантона (*Granton*) имели столкновение у Бел-Рок еще с одной лодкой, по их сообщению потопленной, хотя верных доказательств этого не было получено. Этот бой интересен тем, что в донесении о нем впервые было сообщено о применении глубинных бомб.

В это время было замечено, что одна германская подводная лодка постоянно находится у Гебридских островов (Hebrides) с целью перехвата судов, доставляющих снабжение для Гранд-Флита, и здесь, в июле, впервые было с успехом применено судно-ловушка (Q-ship). Когда в ноябре подводные лодки впервые появились в Английском канале, был атакован небольшой пароход из Сен-Мало (St.-Malo); покойный адм. сэр Хедуэрт Мью (Hedworth Meux), командующий в Портсмуте (Portsmouth), подал мысль спрятать орудия в его палубном грузе овощей. Было снаряжено судно-ловушка *Викториан* (*Victorian*); за ним последовал почтовый пароход Большой восточной ж. д. *Антверп* (*Antwerp*), нормально курсировавший между Гарвичем (Harwich) и Хук-ов-Холленд (Hook of Holland). Затем в Скапа были оборудованы 5 старых угольщиков, и один из них *Принс Чарлз* (*Prince Charles*) пролил первую кровь. Выйдя в море для привлечения внимания противника, судно-ловушка должно было заманить лодку к себе на дистанцию прямого выстрела, внезапно открыть огонь и уничтожить противника. 22 июля к западу от Оркнейских островов рыбачий флот подвергся нападению *U-36*. В течение этого и следующих двух дней капер уничтожил 9 рыбачьих судов и 3 торговых судна — французское, русское и норвежское. Было также сделано безрезультатное нападение на вооруженный торговый пароход *Коломбелла* (*Columbella*). Затем *U-36* захватила

американский парусник *Пас-ов-Балмэха* (*Pass of Balmaha*). Посадив на приз команду, она отправила его в германский порт. На *Пас-ов-Балмэха* была захвачена партия британской команды, так как до встречи с *U-36* он был задержан вспомогательным крейсером *Виктор-риен*¹.

К вечеру 24 июля *Принс Чарлз* в 10 милях на *WNW* от Норт-Рона (*North Rona*) заметил *U-36* (Греф) около датского парохода *Луизе* (*Louise*). Притворяясь, что не видит лодки, судно-ловушка продолжала идти своим курсом и заметила, как лодка оставила датчанина и направилась к новому пришельцу. С дистанции около 3 миль *U-36* открыла огонь и приказала невзрачному пароходике остановиться. Приказание было выполнено, шлюпки спущены, и команда сделала вид, будто собирается покинуть судно. Противник задержался в расстоянии около 550 м и продолжал пускать снаряды в пароход. Видя, что лодка не приближается, *Принс Чарлз* решил, что пришло время открыть пушки, поднял флаг и открыл огонь. Германская команда, находившаяся на палубе, стремительно бросилась в рубку, но было уже поздно. Первый выстрел попал в 5—6 м позади рубки; *U-36* пыталась нырнуть, показав другой борт. *Принс Чарлз* сблизился до 300 м, часто попадая в лодку. *U-36* садилась кормой; команда выбралась наверх; затем нос поднялся высоко над водой, и лодка кормой пошла ко дну. Из 34 человек ее команды 15 было подобрано. Ободренное этим успехом командование впоследствии снарядило много таких ловушек.

Между тем нападения у Гебридских островов продолжались. На следующую день были потоплены американский пароход *Лиленоу* (*Leelepanu*) (1924 т) и *Грэйнджууд* (*Grangewood*) (3422 т).

Нападение вероятно было совершено новой лодкой *U-68*, одной из пяти лодок, заказанных Австрией в Германии перед войной. Затем эта лодка прошла в район островов Силли и в последние дни июля и в начале августа потопила много судов, в том числе 3 посыльных судна флота—*Турказ* (*Turquoise*), *Ненет* (*Nugget*) и *Пориэа* (*Portia*)—всех на пути в Средиземное море. Однотипная с ней лодка, *U-66*, также была в море и 19-го потопила шведский барк.

До конца месяца сочетание из тральщика и подводной лодки уничтожило еще одну лодку противника. 20 июля траулер *Принсес Луиз* (*Princess Louise*) и *C-27*, крейсеровавшие у острова Фэйр, встретили *U-23* (Шультхес). На этот раз все шло хорошо, пока *C-27* не заняла позицию и не выпустила первую торпеду. Торпеда прошла мимо, и германская лодка пыталась нырнуть, но прежде чем она успела погрузиться, вторая торпеда ударила ее позади рубки и взорвала ее. 4 офицера и 6 матросов были взяты в плен. К несчастью пленным была дана возможность общаться с группой интернированных гражданских лиц враждебной нации, которые подлежали репатриации и которым они рассказывали о своем приключении. Ловушка-тральщик с подводной лодкой (*trawler-cum-submarine*) стала таким образом известна противнику, и на время от этой приманки пришлось отказаться. Однако Гайер рассказывает, что *U-16* едва избежала подобной же судьбы при встрече с *Таранаки* и *C-24*, получив попадание и погрузившись на 76 м, прежде чем ей

¹ Впоследствии этот парусник стал капером *Зееадлер* (*Seeadler*), закончившим свою карьеру в Тихом океане.

удалось выравняться. 13 августа после уничтожения большого количества рыбачьих судов у Лоустофта и Кромера снова прибегли к этому приему. Его применение опять пришлось прервать после гибели *C-33* и *C-29* вместе с их спутниками траулерами. Позднее Куинстаунский патруль снова использовал его, но без значительного успеха.

Один из самых продолжительных поединков между подводной лодкой и патрулем за всю войну имел место в конце июля. 27-го около 4 ч. 15 м. траулер *Пирл* (*Pearl*), вооруженный 3-фунтовой (47-мм) пушкой, находился в дозоре у мыса Барра-Хэд (Barra Head). Погода была пасмурная, при свежающем юго-восточном ветре и сильной зыби, явно предвещавшей приближавшийся шторм. *U-41* была замечена идущей к югу, в 4 500 м. *Пирл* немедленно лег на сближение полным ходом, а лодка изменила курс к *SSW*. В 4 ч. 25 м. расстояние между ними уменьшилось до 450 м; *U-41* шла быстро и стреляла перелетами под носом *Пирла*. Траулер сделал попытку таранить и в то же время открыл огонь; на пятом и шестом выстреле были получены попадания, и *U-41* поспешно погрузилась. *Пирл* сделал вторую попытку таранить лодку; спустя короткое время перископ противника был замечен, обстрелян и сбит вторым выстрелом. *U-41* совершенно погрузилась и в течение часа сторожевое судно и лодка шли параллельными курсами на *SW*. В конце этого промежутка германская лодка повернула на *NO*, а затем, полчаса спустя, изменила курс на *NW*. *Пирл* все время следовал за своей добычей.

Вскоре начался дождь; несмотря на ухудшение видимости, *U-41* снова была замечена в 9 ч. 15 м. у самой поверхности. В 11 час. *Пирл* решил взорвать свой подрывной трал метрах в 500 впереди от масляного следа, но электрический кабель оказался поврежденным. Около полудня механик донес, что траулер должен остановиться на час для ремонта донки. Таким образом, 8-часовая погоня закончилась без результата. Но затруднения *U-41* еще не кончились; в 21 ч. 10 м. она была замечена вооруженной яхтой *Ванесса* (*Vanessa*) и подверглась преследованию. На следующее утро другие траулеры напали на ее след и продолжали погоню в течение 2 часов. Поэтому *U-41* (Ханзен) была принуждена прервать свое крейсерство и вернуться в базу с сильно поврежденной рубкой.

Теперь в южных водах стали доставлять много беспокойства фландрские лодки. В июне *UB-6* (Хакер) совершил пробный поход через Английский канал и Дуврский пролив, чтобы доказать недействительность заграждений. В результате 4 другие лодки типа „UB“ были посланы для действий на линии Дувр — Булонь. Благодаря туманам и скверной погоде, 2 проскочившие лодки не нашли себе объектов для нападения; третья получила повреждения на новом заграждении между Колбарт Сэнд (Colbart Sand) и Гри-Нэ; четвертая повернула назад и была приведена на буксире (после 11-дневного отсутствия), выйдя из строя из-за поломки машин. Штейнбринк донес, что проливы сильно охраняются патрулями. С другой стороны, минные заградители типа „UC“ действовали более успешно. Появление минных полей у восточного побережья в столь оживленных водах было загадкой, и было приписано нейтральным рыбачьим судам. 18 июня были обнаружены поля, поставленные *UC-1*, *UC-2*, *UC-3*, *UC-11* у Гарвича и Дувра, а 30-го на одной из этих мин взорвался у плавучего маяка Кентеш-Нок (Kentish Knock) старый эскадренный миноносец *Лайтнинг* (*Lightning*). Через

2 дня каботажный пароход *Коттингем* (*Cottingham*) случайно таранил *UC-2* (Мей) у Ярмута; и когда эта маленькая лодка была поднята — тайна разъяснилась. Она оказалась снабженной 12 минами „мокрого“ хранения, в 6 наклонных шахтах.

Второй успех против фландрских лодок был опять достигнут благодаря включению ловушки в число луестофских рыболовных „смэков“ (*smacks*) во время сильных нападений на них в августе. 4 судна получили по замаскированной 3-фунтовой (47-мм) пушке, и к концу месяца 3 из них — *G. & E.*, *Инверляйон* (*Inverlion*) и *Пет* (*Pet*) — уже побывали в бою. 15-го *Инверляйон* обстрелял и утопил *UB-4* (Карл Гросс) у буя Смитс-Нол (*Smith's Knoll*) близ Ярмута. Во время бомбардировки Фландрского побережья Дуврским патрулем в августе и сентябре лодки „UB“ были использованы в качестве сторожевого охранения между Торнтон-Ридж (*Thornton Ridge*) и Мидделькерке (*Middelkerke*); поэтому для нападений на торговые суда оставались только минные заградители „UC“. Дальнейшее увеличение района действий этих лодок было достигнуто *UC-5*. Рано утром 20 августа она вышла из Брюгге через шлюз Зеебрюгге, около 22 ч. 20 м. прошла сеть у буя № 3 и под покровом темноты полным ходом прошла через проливы. На следующее утро она поставила 12 мин у Булони и была таким образом первым подводным заградителем, проникшим в Английский канал. На этих минах в тот же день взорвался пароход *Уильям Дюсон* (*William Dawson*) (284 т). После этого успеха *UC-5* повторила свой поход 7 сентября, когда она поставила 6 мин перед Булонью и еще 6 мин в „Воротах“ („Gate“) у Фолкстона. На следующий день кабельное судно *Монарк* (*Monarch*) (1122 т) подорвалось на одной из них и затонуло в 2,5 милях от Фолкстона. У юго-восточного побережья мины были поставлены также лодками *UC-1*, *UC-3*, *UC-6* и *UC-7*.

С наступлением августа кампания 1915 г. достигла наибольшего развития. 4-го и 5-го 3 подводные лодки вышли в море для усиленных действий на юго-западных подходах к Англии. В ночь на 13-е лодки *U-27* и *U-38* имели randevу к северо-западу от Ллэндэдно (*Landudno*), после чего *U-27* ушла на юг. *U-38* пробыла на месте несколько дней, надеясь подобрать трех германских офицеров (в том числе Хеннига, взятого в плен при потоплении *U-18*), бежавших из лагеря военнопленных в Северном Уэльсе. Так как на рассвете третьего дня на берегу в сотне метров от лодки беглецов не было видно, *U-38* была принуждена отказаться от их спасения и последовать за *U-27* на юг; 29-го она вернулась в Гельголанд. К несчастью для себя бежавшие офицеры ждали на другом пляже в каких-нибудь 500 м, скрытые от *U-39* выступающим скалистым мысом. Позднее они снова были взяты в плен.

Шнейдер на *U-24* появился у Уайтхэвена (*Whitehaven*) 6-го числа и обстрелял бензольные и нефтяные заводы, причинив им так мало вреда, что работа смогла быть возобновлена через четыре дня. Видимо, его поход на юг был полон приключений, так как он был трижды атакован в Ирландском море при попытках нападения на морские пути. В течение следующего дня 2 судна были потоплены у острова Бардси (*Bardsey*), еще 5 — южнее. К 19-му все 3 лодки — *U-24*, *U-27*, *U-38* — действовали между Уэссаном (*Ushant*) и каналом св. Георга. В течение утра было потоплено еще 4 парохода. *U-24* обстреливала в 50 милях к югу от Кинсэли пароход *Денсли* (*Dunsley*), когда Шнейдер заметил

большой пароход, приближавшийся с востока. Пароход шел зигзагообразными курсами, и Шнейдер, по его словам, подумал, что его собираются таранить. Он выпустил торпеду, понавиная в корму парохода. Разрушение было столь велико, что пароход затонул в 10 минут, причем погибло 44 человека пассажиров и команды. Это был лайнер компании Уайт-Стар *Эребик (Arabic)* (15 801 т), шедший в Америку, причем никто на нем не заметил ни малейшего признака присутствия подводной лодки. Повидимому Шнейдер не знал, с кем имеет дело, но своим действием он вызвал новое обострение в дипломатических отношениях между Германией и США.

Вскоре после полудня были уничтожены еще 2 парохода, севернее и западнее островов Силли, а в 3 часа пароход линии Лейланд *Никожен (Nicosien)*, груженный мулами, был остановлен *U-27* (Вегенер) в 100 милях к югу от Куинстауна. По близости крейсеровало судно-ловушка *Баралонг (Baralong)*. Теперь ему представился давно желанный случай. Одновременно с тем, как его команда заметила подвергшийся нападению *Никожен*, было принято сообщение с него, что за ним гонятся, а через несколько минут, что он захвачен подводной лодкой. *Баралонг* повернул к пароходу; его команда с возрастающим возбуждением наблюдала сцену разрушения; вскоре *Никожен* сообщил, что он захвачен двумя подводными лодками, а судно-ловушка еще уменьшила расстояние, отделявшее ее от подводных лодок. *U-27* так увлеклась обстрелом парохода с мулами, что заметила появление нового противника только тогда, когда тот подошел на 2,5 мили. Приготовившись к встрече приближавшегося судна, Вегенер полным ходом повернул на него. *Баралонг* вильнул вправо, как бы стараясь подобрать шлюпки *Никожена*, *U-27* снова изготовила оружие и изменила курс, чтобы не дать *Баралонгу* подойти к шлюпкам. Пока *Никожен* стоял между ним и подводной лодкой, *Баралонг* застопорил машины, спустил нейтральный флаг и поднял военный флаг, демаскировал свои 76-мм пушки и навел их на то место, где *U-27* должна была появиться из-за носа *Никожена*. 34 выстрела беглым огнем с дистанции 600 м, и *U-27* навсегда исчезла в бурлящей воде.

Шлюпки с *Никожена* были подозваны к борту; было замечено, что около дюжины немцев подплыли к своему бывшему призу и карабкаются по шлюпочным таям и штурман-трапу для лоцмана. Видя, что ничто не мешает немцам затопить судно с ценным грузом мулов, старший лейтенант Херберт (командир *Баралонга*) приказал орудиям и морской пехоте открыть огонь. Несмотря на это 4 немца влезли на судно и исчезли вниз. Капитан *Никожена* сообщил командиру судна-ловушки, что в штурманской рубке оставленного судна имеются оружие и патроны; беглецы не выражали желания сдаться и находились где-то вниз. *Баралонг* подошел к борту, и солдатам морской пехоты было приказано вновь овладеть судном. Их предупредили о возможности внезапного нападения на них и приказали стрелять первыми. Немцы были наконец найдены в машинном отделении и сразу же перестреляны солдатами морской пехоты, считавшими, что они имеют дело с убийцами пассажиров *Эребика*. Команда *Никожена* вернулась на свое судно и привела его в Бристоль, несмотря на пробойны от снарядов подводной лодки.

Таковы факты пресловутого „инцидента с *Баралонгом*“. Много версий было придумано и пущено в обращение. Берлин не замедлил раздуть

дело, требуя суда над командиром и командой *Бараломы* по обвинению их в убийстве. Британское правительство, выражая свою готовность представить весь вопрос о неправильностях на решение беспристрастного трибунала, заявило, что одновременно должны быть обследованы три другие случая, имевшие место в течение тех же суток. Во-первых, потопление *Эребика* — большого пассажирского парохода, произведенное без предупреждения; во-вторых, угольщик *Руэл* (*Ruel*) был обстрелян в то время, как его команда садилась в шлюпки, после чего подводная лодка просто перенесла огонь на открытые шлюпки, убила 1 человека и ранила 7 чел.; наконец, убийство германскими эскадренными миноносцами 15 человек команды *E-13*, когда последняя села на Салтхольмскую отмель в датских территориальных водах при своем походе в Балтику. Берлин, конечно, отклонил британское предложение.

Бараломы был реквизирован для превращения в судно особого назначения еще в марте, и его командир стал одним из „асов“ на судах-ловушках. Его успех побудил снарядить еще две ловушки; но не успели они вступить в строй, как еще одна подводная лодка попала на приманку. В октябре кампания судов-ловушек началась официально. Учитывая искусство, преданность своему делу, чрезвычайные заботы и предусмотрительность, затраченные на эту службу, кажется странным, что не было достигнуто более решительного успеха. В число этих ловушек, симулировавших все типы судов, подвергавшихся в то время нападениям, вошли шлюпы, угольщики, морские пароходы, каботажные суда, бриги, траулеры, рыболовные смэки — словом все суда, которые могли показаться подводным лодкам заманчивыми объектами. Залог успеха заключался в быстром и ошеломляющем нападении на близкой дистанции; опасность для судна-ловушки становилась очень велика, если подводная лодка успевала погрузиться. Обманутая лодка, спасаясь на глубину, несомненно беспощадно отомстила бы своему обманщику немедленно же или при следующей встрече. Слабую надежду избежать возмездия давало только быстрое возвращение в порт или перемена декорации в море, так как разоблаченная ловушка была обречена на гибель. В тактике судов-ловушек основным условием была внезапная атака. Едва ли менее важной была задача незамеченного сближения. Давать ли противнику приблизиться к ловушке или ей самой идти на сближение, всецело зависело от обстановки. По мере того, как кампания становилась все более безжалостной и использование ловушек становилось более сложным делом, стало необходимо выдерживать попадание торпедой, чтобы окончательно усыпить подозрения атакующего и побудить его подставить себя под ответный удар. Были случаи, когда целых три группы команды, симулирующие панику, покидали судно-ловушку, в надежде заманить лодку к пораженному судну и пройти по тому месту, которое могло быть наиболее выгодно обстреляно замаскированными пушками. Несмотря на все часто единственным результатом была неудача. Шаг за шагом суда-ловушки приспособлялись к образу действия подводных лодок, постоянно видоизменявшемуся в течение всей войны. После 5 ловушек из Скапа, 2 или 3 судов в Английском канале и полудюжины рыбачьих единиц в 1915 г., в октябре 1916 г. в море находилось уже 47 судов-ловушек, а в 1917 г. — в разгар их работы — не менее 180 этих судов бороздило моря, подставляя себя под удары. В то время как в 1915 г. между подводными

лодками и ловушками произошло всего 8 столкновений, в следующем году число их достигло, примерно, двух дюжины, а в 1917 г. — 63. Много подводных лодок получило тяжелые повреждения, но только 13 было уничтожено судами-ловушками. Способность двухкорпусных германских подводных лодок выдерживать самые серьезные повреждения была поистине замечательной.

Хотя *U-27* была уничтожена, *U-24* и *U-38* продолжали свои совместные нападения на суда вокруг островов Силли. В течение ближайших четырех дней, 20—23 августа, они потопили более 10 судов, уничтожив в этом районе всего 35 британских, 4 нейтральных и 2 рыбацких судна. Из этой внушительной добычи *U-38* пустила ко дну 22 грузовых парохода и 3 парусника, а также 5 рыбацких судов, уничтоженных на ее походе к Силли и обратно. Чаще всего *U-38* расправлялась со своими жертвами своим орудием, прибегая к торпедам только в том случае, когда хотела быстро потопить судно, не привлекая внимания патрулей. Гайер говорит, что успех Валентинера был величайшим, когда-либо достигнутым за всю войну вокруг Британских островов. Кампания подводных каперов окончилась, и наступил период затишья. Это была яркая демонстрация того, что могут сделать (и что они сделали впоследствии) подводные лодки, „спущенные со своры“ и ведущие неограниченную войну.

В Северном море действовали *U-28* и *U-25*, но машины последней испортились в походе, она была встречена к северу от Хорнс-Рифа несколькими миноносцами и отбуксирована домой. Так как решили, что она неспособна нести в дальнейшем боевую службу, она была передана в Перископную школу в Киле. Другая лодка, *U-22* (Хоппе), действовала более успешно. В начале августа она была послана для нападения на британский вспомогательный крейсер, по донесениям постоянно находившийся к *WWW* от Бодо (Bodo) и подстерегавший германские транспорты с рудой из Нарвика. 8-го лодка нашла добычу — переоборудованный пароход компании Пеннисулар энд Ориентал Индия (*India*) — быстро потопила его с большей частью команды. Это был редчайший случай, когда подводная лодка была послана для уничтожения определенного объекта — неприятельского судна — и без промедления успешно выполнила свою задачу. Одновременно *U-17* получила задание конвоировать вспомогательный минный заградитель *Метеор* при его походе к Морэй-Фирту, который он заминировал в ночь на 6-е.

Около того же времени немцы потеряли еще одну подводную лодку. До сих пор мы не приводили данных о действиях Балтийской флотилии¹. Когда в августе 1914 г. началась война, две лодки были выделены для действий на Балтийском театре; в сентябре еще две другие были переброшены из Северного моря туда же. До наступления долгих зимних месяцев балтийские лодки добились значительного успеха: 11 октября *U-26* (Беркгейм) атаковала и потопила в Финском заливе русский крейсер *Паллада* с большим числом человеческих жертв. 4 июня 1915 г. она добилась еще одного успеха, потопив русский минный заградитель *Енисей*, но в августе или сентябре она вышла в поход, из которого ей не суждено было вернуться. Полагают, что она погибла на русском

¹ Балтийская (Курляндская) флотилия находилась в непосредственном подчинении командующего Балтийскими морскими силами (принца Генриха Прусского), а не командующего Флотом Открытого моря или командующего подводными лодками.

минном заграждении у Ревеля. Поперек Финского залива была поставлена громадная двойная линия минных и сетевых заграждений, через которые только одной или двум подводным лодкам, выполнявшим разведывательные операции, удалось пройти и вернуться обратно¹.

Балтийская (Курляндская) флотилия достигла наибольшей силы осенью 1916 г., когда в состав ее входило 11 лодок. В декабре 1917 г. после развала России все подводные лодки были уведены с театра.

Впервые число их было действительно увеличено в сентябре 1915 г., когда в Балтику были переведены *U-9*, *U-10*, *U-17* и *UC-4*. Переброска была вызвана потоплением *U-6* (Лепсиус) у Ставангера 15 сентября. Она была весьма легко обнаружена и настигнута английской лодкой *E-16*, главным образом благодаря густым клубам белого дыма, образуемым двигателями Кертинга, работающими на тяжелом горючем. Шпис, принявший *U-9* от Веддигена, дает яркое описание этих первых лодок; он говорит о „столбе дыма, сопровождавшем их днем“. Если сынам Израиля много столетий назад такое явление было помощью, то для подводной лодки, для которой невидимость—главное, оно было большим затруднением. Ночью из газоотвода вылетали искры, а иногда и пламя. Поэтому нет ничего удивительного, если после вступления в строй новых лодок, снабженных дизелями, все уцелевшие лодки до *U-19* были выведены из опасного для них Северного моря. В 1916 г. к этим трем лодкам с двигателями Кертинга были добавлены малые лодки береговой обороны *UB-2*, *UB-5* и *UB-20*.

Шпис рассказывает об одном рискованном предприятии. 25 августа он прошел через русские минные поля у Утэ—„Гельгоlanda Финского залива“—и едва не поплатился жизнью за свою дерзость. Заметив в сумерках около скал русскую подводную лодку, стоявшую борт о борт с паровым катером, он решил атаковать ее в предположении, что офицеры садятся на катер, собираясь покинуть лодку на ночь. Ему удалось занять исходное положение для выпуска торпеды. Взглянув затем в перископ, он, к своему ужасу, увидел, что русская лодка идет на *U-9*, стараясь войти в узкий проход между рифами. Он поспешно отдал приказание ворочать обратно; *U-9* медленно описала циркуляцию и ударилась с глухим скрипом о скалу. Русские заметили ее и открыли огонь по перископу. По собственной инициативе механик погрузил лодку на 8 м и помог благополучно отвести лодку от рифов. Шпис, взглянув в перископ и увидев торпеду, шедшую прямо на него, оставил все надежды, но, к счастью для него, русские промахнулись, и он благополучно ускользнул. Теперь наступила ночь. В глубокой темноте, по счислению (dead reckoning) и благодаря большой удаче, он, так сказать ощупью, вышел из этого сумасшедшего лабиринта скал, рифов и минных полей. На следующий день он отомстил, потопив большое русское вспомогательное судно. В апреле в 1916 г. *U-9* была уже старейшей лодкой в строю и присоединилась к прочим изношенным на войне единицам в Кильской перископной школе.

¹ Знаменитая лодка Веддигена *U-9* была одной из лодок этой флотилии и базировалась на Либаву. Ее задача заключалась главным образом в охоте за неприятельскими подводными лодками, в выполнении разведывательных крейсерств и в дозорной службе у Рижского залива. Она была превращена в надводный минный заградитель (surface mine-layer) и как таковой ставила мины в Финском заливе.

Возвращаясь к западным водам, следует напомнить, что потопление *Эребика* снова обострило дипломатические отношения между Берлином и Вашингтоном. Поскольку конфликт из-за *Лузитании* еще не был улажен, впечатление от нового правонарушения еще больше раздражило американское общественное мнение. Германский статс-секретарь по морским делам Тирпиц и начальник морского генерального штаба Бахман, с одной стороны, вступили в резкий конфликт с имперским канцлером Бетман-Гольвегом и начальником морской канцелярии кайзера Мюллером—с другой. Вторые два старались уладить случай с *Лузитанией* третейским судом, в то время как первые отстаивали продолжение подводной войны против торговли. 26 августа кайзер определенно высказался в пользу взглядов Тирпица и Бахмана. Два дня спустя канцлер без разрешения послал в Вашингтон ноту, обещавшую, что впредь суда не будут топиться без предварительного предупреждения. Дело еще осложнилось тем, что германский посол в Вашингтоне Бернсторф заявил, не получив на то официального полномочия, что командир подводной лодки, атаковавшей *Эребик*, превысил свои полномочия и будет наказан.

После этого Бахман вышел в отставку и был заменен Хольцендорфом. Разногласия между морским командованием и высшим командованием продолжались; и Тирпиц и командующий Флотом Открытого моря Поль энергично протестовали против бесполезного применения подводных лодок способом, возмущенным Бетман-Гольвегом. Стеснение лодок такими ограничениями, заявили они, сделало бы успех почти недостижимым. 27 августа вышел приказ, согласно которому ни одна лодка не должна была выходить из порта, пока спор не будет улажен. Тирпиц предлагал отправить лодки в Средиземное море, дабы не видеть их ограниченными разными условиями и оговорками. Что если предлагаемые ограничения будут приняты? Предположим, что суда перед уничтожением будут останавливать и осматривать. Тирпиц утверждал, что подобная процедура приведет именно к тому положению вещей, которое наиболее благоприятствует британским судам-ловушкам. Это был поистине порочный круг: суда-ловушки появились потому, что торговые суда стали топиться подводными лодками без остановки и осмотра: теперь лодки не рисковали подходить к судам и осматривать их, опасаясь сблизиться больше чем можно с ловушкой, загроможденной под торговое судно.

30 августа Тирпиц и Поль протестовали против нового приказа, гласившего, что даже небольшие пассажирские пароходы должны щадиться, и оба ходатайствовали об увольнении в отставку. В их просьбе им было отказано. „Мы продолжали кампанию в такой форме, при которой она не могла жить и в то же время не могла умереть“—говорит Тирпиц. А Бетман-Гольвег, по поводу неулаженных затруднений во взаимоотношениях с Вашингтоном, возражал: „Я не могу вечно стоять на краю вулкана“. Наконец, правительству Соединенных штатов была послана нота, выражавшая сожаление по поводу атаки *Эребика*, но без признания ответственности, а с предложением передать дело Гаагскому трибуналу. Совершенно некстати одновременно было послано описание события, утверждавшее, что еще до потопления *Эребика* был отдан приказ щадить пассажирские суда. Так как это было похоже на попытку оправдать потопление *Эребика*, общественное негодование вспыхнуло с новой силой. Тогда 18 сентября было наконец отдано распоряжение о прекращении с 20-го всех нападений на торговые суда вокруг британ-

ских берегов. Две недели спустя действия Шнейдера были формально „дезавуированы“, и было решено договориться о компенсации.

Во время этой дипломатической полемики 6 сентября был подрван торпедой и погиб другой большой пассажирский пароход линии Эллан *Хеспириен* (*Hesperian*) (10 920 т); он был первым вооруженным торговым судном, погибшим от подводной лодки. Его атаковал не кто иной, как Швигер. Настигнутый в 80 милях к SWtS от Фастнэта 4-го числа, пароход был слишком сильно поврежден, чтобы добраться до порта, несмотря на все усилия отбуксировать его. В течение 4—5 сентября *U-20* уничтожила еще 2 британских парохода и нейтральный парусник, прежде чем проследовать к югу для действий против судов, входящих в Ля-Рошель. Здесь Швигер потопил 4 судна, а затем вернулся обратно. Заявление, сделанное из Берлина, будто *Хеспириен* наскочил на мину, было настолько невероятно, что граничило с абсурдом; подводные лодки действовали к югу от Ирландии, и было в высшей степени невероятно, чтобы германские лодки посылались для операций в районе, о котором знали (или полагали), что он заминирован.

Другие суда пострадали 4—5 сентября от подводных лодок, шедших в Средиземное море. 4 августа *U-34* (Рюккер) и *U-35* (Копхамель) вышли из портов метрополии; без происшествий они вошли в Средиземное море и 23 августа прибыли в Каттаро. *U-39* (Форстман) и *U-33* (Ганссер) вышли в Адриатику, соответственно, 27 и 28 августа. Последняя лодка, проходя через западные воды, уже не раз опустошавшиеся германскими стальными акулами, перехватила два британских парохода и один нейтральный парусник. У Финистерре этот же ныряющий капер прибавил к списку своих жертв еще один пароход и 16 сентября прибыл в Каттаро. К этим четырем лодкам впоследствии присоединилась *U-38*. Под командой искуснейших командиров они начали пускать ко дну суда в Средиземном море — этом самом безопасном, спокойном и наиболее благоприятствовавшем успеху поле деятельности, где они и собрали исключительно богатую жатву.

12 сентября другая лодка этого типа — *U-41* (Ханзен), отремонтированная после ее встречи с *Пирлом*, вышла из Вильгельмсхафена, чтобы сменить *U-20* в западных водах и нарушить наступившее было в этих спокойных водах затишье. 23-го Ханзен потопил один за другим транспорт с лошадьми *Энгло-Коломбиэн* (*Anglo Colombian*) (4 792 т), *Чэнслор* (*Chancellor*) (4 596 т) и *Хизион* (*Hesione*) (3 663 т), примерно в 80 милях к SW от Фастнэта. На следующий день, когда Ханзен был занят обстрелом *Урбино* (*Urbino*) (6 651 т) в 67 милях к SWtW от Бишоп-Рока, ему помешало появление другого парохода. Когда тот был еще в 5 милях, *U-41* погрузилась. Снова всплыв, она увидела свою новую намеченную жертву шедшей в направлении на юг. Полным ходом в надводном положении *U-41* бросилась в погоню за беглецом, приказав ему остановиться. Видя, что он идет под нейтральным флагом, Ханзен (теперь на дистанции около 2½ миль) поднял сигнал прислать бумаги для просмотра. Пока спускали шлюпки, неизвестное судно незаметно сближалось с подводной лодкой сходящимися курсами. Затем с дистанции в 650 м ст. лейт. Годфри Херберт на судне-ловушке *Баралон* поднял военный флаг, демаскировал орудия и открыл частый меткий огонь. Второй снаряд попал в основание боевой рубки *U-41* во время ее попытки к погружению; осколки и пули осыпали ее, пока, быстро

погрузившись, она не ушла совсем в свою могилу. Только помощник командира и еще 1 человек из 32 чел. ее команды были подобраны живыми.

Этим боем закончилась кампания 1915 г. в западных водах, не считая спорадического набега *U-24* (Шнейдер) в декабре. Предпринятый с явным намерением задержать в британских водах те противолодочные патрули, которые могли бы быть направлены в Средиземное море, набег привел к уничтожению 1 бельгийского и 3 британских пароходов. В числе этих уничтоженных 4 судов был каботажный пароход *Коттингем* (513 т), который в июле случайно потопил лодку *UC-2*.

Таким образом военные действия к западу от Англии затихли. Всеми миру было самым недвусмысленным образом показано, какие беды ожидают его в будущем. Вместе с затишьем наступила передышка для малочисленных и измученных патрулей. Но если война против торговых судов, приближавшихся к британским островам, прекратилась, фландрские подводные лодки, число которых теперь дошло до 17, становились все более активными. Малые минные заградители, проникавшие в Дуврский пролив во второй половине лета, сеяли смерть в водах, омывающих порты южного и восточного побережий. У Дувра они поставили 150 мин, у Нора — 180, у Лоустофта — 306 и у Гримсби — 12, всего — 648¹. На этих минах погибли 94 судна (из которых 22 были британские паровые суда, 24 приписаны к нейтральным портам), 10 рыбачьих судов и 15 тральщиков, в том числе *Дючес ов Хэмильтон* (*Duchess of Hamilton*), *Брайтон Куин* (*Brighton Queen*) и *Лэди Исма* (*Lady Ismy*).

В числе погибших британских судов было госпитальное судно *Энлиа* (*Anglia*) (1 862 т), везшее лежащих раненных (cot cases) из Франции; 17 ноября оно коснулось одной из мин, поставленных *UC-5*, и пошло ко дну, причем погибло до 80 чел. начальствующего состава и раненных солдат. 2 судна *Тринити Хауса* ² *Элерт* (*Alert*) и *Айрин* (*Irene*) (543 т), приданные Дуврскому патрулю для работы с якорями в связи с постановкой сетевых и минных заграждений, тоже погибли; последнее с большей частью команды. На этих же минах взорвались 3 британских эскадренных миноносца: *Маори*, затонувший у Зебрюгге 7 мая; старый *Ляйтминг* (как сказано выше) — 30 июня; 30-узловой *Велокс* (*Veloce*) у плавающего маяка Нэб (Nab L. V.) — 25 октября. Эскадренный миноносец *Мохаук* (*Mohawk*) оказался счастливее: он подорвался на mine 1 июня, но был отбуксирован в порт. На минах погибли также миноносцы № 10 и № 12 и французский эскадренный миноносец *Бранлеба* (*Branlebas*); последний затонул у Дюнкера 9 ноября.

Союзные патрули казались бессильными против этой подводной опасности; потери, которые понесла за это время фландрская флотилия, не могут быть приписаны противоподводным силам. Одна подводная лодка — *UC-8*, посланная из перископной школы в Биле для усиления отряда в Брюгге, села на мель у Тэршеллинга 6 ноября и после снятия с мели была интернирована³; другая — *UC-9* (Шюрман) взорвалась на собственных минах (повидимому в октябре) к юго-востоку от отмели у плавающего маяка Лонг Сэндз (Longsands).

¹ Encyclopaedia Britannica (статья кап. А. С. Dewar).

² Гидрографическое управление в Лондоне. *Прим. ред.*

³ После спасения британской лодки *Н-6* у Схирмонникоога (Schiermonnikoog) и интернирования ее в Ньюведип (Nieuwediep) голландское правительство заявило о своем желании иметь обе подводные лодки. Британское и германское командования согласились на это предложение. Малый германский заградитель стал единицей нидерландского флота под названием *М-1*.

Безнаказанность, с которой эти малые лодки выполняли свои задачи, приводила патрули в отчаяние. Довольно незначительное политическое событие вызвало еще большую деятельность фландрских частей. 5 ноября Вашингтон отправил в Лондон ноту с протестом против британской блокады, в частности, против ограничения ввоза в сопредельные с Германией нейтральные страны. Для демонстрации союзнической солидарности (как и в случае с *Датией*) Франция просила уступить ей во временное пользование вспомогательные крейсера *Дигби* (*Digby*) и *Оропеза* (*Oropesa*) (переименованные ею, соответственно, в *Артуа* и *Шампань*) для совместной работы с 10-й крейсерской эскадрой, поддерживавшей блокаду в Северном море. Берлин, конечно, истолковал эту ноту Соединенных штатов, как удобный случай для ослабления ограничений, наложенных на свои подводные лодки, и 21 ноября фландрское командование получило разрешение возобновить нападения на суда, входящие в порта между Дюнкерком и Гавром. В результате 20 декабря *UB-10* потопила у Булони два небольших парохода — *Хэнтли* (*Huntly*) (1153 т) и *Белфорд* (*Belford*) (516 т). Хотя достижения были невелики, но во всяком случае фландрские лодки показывали британскому командованию, что минные поля бельгийского побережья и Гудвинское сетевое заграждение не представляют преграды для их экскурсий. Наоборот, Гайер говорит, что лодки проходили над сетями ночью в надводном положении; больше того, буй и поплавки, которыми поддерживались сети, а также освещаемые и неосвещаемые предостерегательные знаки служили им большим подспорьем при определении своего места по пеленгам.

С прекращением подводной кампании против судов в западных водах, лодки флотилии Северного моря, насчитывавшей в декабре 10 единиц, подверглись модернизации и ремонту. Крейсерство *U-24* на запад носило характер опытного зимнего похода и показало, что это время года не препятствует нападениям на неприятельские суда. Были также произведены опыты по постановке мин заграждения из торпедных аппаратов; и действительно, в самом начале 1916 г. новая лодка *U-44* успешно поставила этим способом минное поле в устье Темзы. Прочие лодки Северного моря использовались в течение зимы для выполнения различных задач; так между 16 и 23 ноября Швигер на *U-20* выполнил разведывательный поход как подготовку к постановке вспомогательным крейсером *Мёве* (*Möwe*) минного поля у мыса Рат (*Wrath*) во время его первого океанского крейсерства. Впоследствии, 27 декабря, это судно в походе через Северное море эскортировала лодка *U-68* (Гюнцель).

Гайер рассказывает интересный факт, что в конце сентября только 4 из оставшихся 13 лодок Северного моря были в состоянии вести войну против торговли в западных водах без большого ремонта. Вероятно, это относится к *U-20*, *U-24*, *U-28* и *U-32*, так как М. Валентинер приготавливался вести *U-38* в дальний поход в Адриатику на соединение с пятью уже имевшимися там лодками, усиленно уничтожавшими суда в Средиземном море. Согласно официальной германской сводке, численность подводного флота на 1 января 1915 г. измерялась 26 лодками, в течение следующих 12 месяцев погибло 20 единиц и прибавилось 62, что дало к концу года чистый итог в 68 лодок. Эти цифры заслуживают дальнейшего изучения, и потому ниже приводится более подробный анализ их.

Гайер констатирует, что к концу сентября 1915 г. во флотилии Северного моря оставалось 10 лодок¹. В Кильской школе были *UB-9*, *UB-11* и *UC-8* (он опускает *U-1* — *U-4* и не упоминает об *U-25*, которая была признана негодной для дальнейшей боевой службы). В Балтике были *U-9*, *U-10*, *U-17* и *UC-4*. Во Фландрии было 8 лодок типа „UB“ и 7 подводных заградителей „UC“². В Адриатике было 5 лодок „U“, 2 — „UB“ и 2 — „UC“³; в Константинополе находились 3 лодки „UB“ и 2 „UC“⁴. Бывшие австрийские лодки *U-66*—*U-70* испытывались; из них *U-66* и *U-68* повидимому находились в строю за много недель до конца сентября 1915 г.

Из лодок Северного моря на *U-19* сменяли двигатели, а *U-22* причиняла постоянное беспокойство. *U-30*, только недавно спасенная, еще не вступила в строй. Из списков фландрских лодок следует исключить *UC-9*, из константинопольских — *UC-13*. В Голландии была интернирована *UC-8*. Лодка, которая должна была получить номер *U-42*, в августе 1914 г. строилась в Специи (Италия), но так и не стала германским кораблем⁵.

В течение 1914 г. погибло 5 германских лодок; к концу 1915 г. эта цифра дошла до 24⁶.

Что касается постройки новых кораблей, то последние лодки довоенной программы — *U-43*, *U-44*, *U-45* — были сданы заводами в апреле 1915 г. Последние 5 кораблей упомянутой серии (*U-46* — *U-50*), заказанные в августе 1914 г., были сданы только в июле 1916 г. По окончании постройки этих лодок они вошли в состав Эмской (3-й) флотилии. Они были перегружены и, несмотря на проектные 15,3 узла хода, никогда не давали более 13,5 узла. 5 лодок, заложенные для Австро-Венгрии (получившие германские номера, *U-66* — *U-70*), были закончены летом 1915 г. Что касается лодок типа, промежуточного между описанными типами — *U-51* — *U-56*, то они вступили в строй в течение первой половины 1916 г., *U-57* — *U-62* — в течение последней половины, а *U-63* — *U-65* — весной того же года. Строительный период последних трех лодок составил от 12 до 15 месяцев, благодаря реквизиции двигателей, заказанных для русских подводных лодок. Кроме того, в январе 1915 г. была заказана серия больших минных заградителей, *U-71* — *U-80*, впоследствии изрешеченных под названием „дети горя“; они начали свою безрадостную карьеру на войне между октябрём 1915 г. и июнем 1916 г.

Что касается малых прибрежных лодок и минных заградителей, типы „UB-I“ и „UC-I“ были закончены в течение весенних и летних месяцев. Прибрежные лодки увеличенной и значительно улучшенной конструкции (тип „UB-II“) были заказаны весной 1915 г.; они получили номера *UB-18* — *UB-47* и были закончены в промежуток времени от ноября

¹ Флотилия Северного моря: *U-19*, *U-20*, *U-22*, *U-24*, *U-28*, *U-32*, *U-38*, *U-43*, *U-44*; *UC-10*.

² Фландрская флотилия: *UB-2*, *UB-5*, *UB-6*, *UB-10*, *UB-12*, *UB-13*, *UB-16*, *UB-17*; *UC-1*, *UC-3*, *UC-5*, *UC-6*, *UC-7*, *UC-9*, *UC-11*.

³ Адриатическая флотилия: *U-21*, *U-33*, *U-34*, *U-35*, *U-39*; *UB-1*, *UB-15*; *UC-12*, *UC-14*.

⁴ Константинопольская флотилия: *UB-7*, *UB-8*, *UB-14*, *UC-13*, *UC-15*.

⁵ Как итальянская *Бамбала* (*Balilla*), она была потоплена торпедой с австрийского миноносца № 66 в 10 милях к северу от Лиссы 14 июля 1916 г.

⁶ *U-5*, *U-6*, *U-7*, *U-8*, *U-11*, *U-12*, *U-13*, *U-14*, *U-15*, *U-18*, *U-23*, *U-26*, *U-27*, *U-29*, *U-31*, *U-36*, *U-37*, *U-40*, *U-41*; *UB-3*, *UB-4*; *UC-2*, *UC-9*, *UC-13*. Интернированная *UC-8* не включена в это число.

по август следующего года. Никаких лодок второго, улучшенного типа „УС“ вплоть до июня 1916 г. в строю не находилось.

С 18 февраля по декабрь 1915 г. в водах, омывающих Британские острова, было уничтожено приблизительно 166 британских торговых судов и 168 рыбацких; потери среди атакующих подводных лодок составили 16 единиц. На минах, поставленных подводными лодками, погибло около 28 британских судов. Неизмеримо более зловещими были результаты последнего квартала — гибель в Средиземном море около 50 британских пароходов. Впоследствии наш торговый флот понес на этом театре тяжкие потери. Тем не менее, Берлин вряд ли мог быть удовлетворен результатами кампании на западных подступах и в водах, омывающих Британские острова, так как там уничтожалось в среднем только 20 судов в месяц.

Однако это была только часть проблемы, стоявшей перед Германией. Другая заключалась в необходимости опасаться вывести из терпения Соединенные штаты и другие нейтральные государства. Предел их долго-терпения не поддавался точному расчету. С риском приобрести новых противников тесно переплеталась проблема целесообразности. Если бы можно было установить, что неограниченная подводная война позволит Германии выиграть войну прежде, чем вмешательство Соединенных штатов скажется на военном фронте, решение следовало бы принять, не стесняясь никакими пустяками вроде этики и никакими рассуждениями о гуманности. Морское командование и в Берлине и в Вильгельмс-хафене верило в возможность решить войну подводным оружием; канцлер держался противоположного мнения. До тех пор пока существо-вало это разногласие, приходилось откладывать решение относительно неограниченной подводной войны против мировой морской торговли (world's shipping). Годом позже Бетман-Хольвег был побежден не на основе гуманных договоров, а по соображениям целесообразности. Какой образ действий мог в конечном счете лучше послужить Германии, что следовало делать? Ограничить подводные лодки, успокоить Америку и тем продлить ее нейтралитет или беспощадно использовать подводные лодки и этим выиграть войну, прежде чем Америка успеет собрать свои силы для военных действий? Можно ли было разрубить гордиев узел победы достаточно быстро „острым мечом“ безжалостного истребления судов? Если нет, то было бы безумием вызвать вражду самого могущественного из нейтральных государств. Канцлер решительно отстаивал свою позицию и пал. Его падение было подобно вспышке молнии, пред-вещавшей грозу. Затем разразился тайфун террора в океане и в про-ливах.

ГЛАВА III

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ. НАЧАЛО ПОДВОДНОЙ КАМПАНИИ

(1915 г.)

Таким образом в водах метрополии пассажирские лайнеры, грузовые и рыбацкие суда имели некоторую передышку от своих грабителей. Но теперь наступила очередь Средиземного моря, до сих пор спокойного и безопасного, испытать нападения новых пиратов. Здесь, в этом вели-

ком водном коридоре, соединяющем Восток с Атлантическим океаном, можно было найти добычу богаче и обильнее, чем представлялось в самых розовых мечтаниях каперов Северного моря. Оттуда пришли подводные истребители морской торговли; в течение долгих дней союзнические и нейтральные суда между Гибралтаром и Суэцом подстерегались и истреблялись. Суда топились настолько непрерывно, что на это стали смотреть, как на неизбежное зло, которое оставалось только терпеть. Условия плавания были идеальны для атакующих. Поэтому лучшие лодки со способнейшими командирами были посланы в Адриатику, чтобы отсюда нападать на мощные потоки судов, направлявшихся на Восток или на Запад. Выходя из баз, фланкирующих морские пути, командиры подводных лодок с легкостью отыскивали курсы торговых судов, благодаря хорошей видимости и благоприятной погоде. Контрмеры, применявшиеся вначале союзниками для охраны морских грузов против опасности, были недостаточными и далеко не действительными. Первоначально вовсе не неприятельская торговля в Средиземном море привлекла внимание Германии и заставила ее морское командование послать туда подводные лодки. Весною 1915 г., когда атака Дарданелл с моря встревожила турок, Херзинга запросили, не сможет ли он на своей *U-21* попытаться достичь Средиземного моря и создать угрозу военным кораблям союзников, находящимся у полуострова Галлиполи. Его предприятие увенчалось успехом, однако только осенью было потоплено подводной лодкой первое торговое судно в Средиземном море.

В 1914 г., когда Тройственный союз превратился в Двойственный союз, стали неизбежны радикальные изменения в средиземноморской политике центральных держав. Австро-венгерские морские силы представляли собой компактный, пропорциональный флот, умеренной численности, имевший в своем составе шесть малых подводных лодок трех различных типов. Они не могли считаться лодками открытого моря („Hochseeboote“) ввиду ограниченного радиуса действий, и поэтому они были предназначены для действий в отечественных водах. Пять больших лодок, строившихся на верфи Круппа в начале войны, были включены в состав германского флота¹. Кроме того, в августе 1914 г. была конфискована небольшая „демонстрационная“ лодка, составлявшая частную собственность фирмы Уайтхеда в Фиуме, и зачислена в списки под номером *XII*².

Австро-Венгрия довольствовалась этими семью малыми единицами, пока вступление Италии в войну не принудило ее к пополнению своих сил. Малые подводные лодки действовали только в Адриатическом море, в котором постоянно патрулировали англо-французские силы. Австро-венгерские лодки были использованы против торговли только в 1917 г., и консервативная политика венских властей вызвала трения

¹ Они были начаты постройкой в 1913 г. для австро-венгерского флота; в германском флоте они получили номера *U-66* — *U-70* германской серии.

² Первоначально австро-венгерские лодки официально обозначались только римскими цифрами без приставки буквы „U“. Во время войны (точная дата неизвестна) была принята приставка „U“ и римские цифры были также заменены арабскими. Поэтому создавалась бы большая путаница, если бы называть австрийские лодки по германской системе; например упоминание об *U-20* оставляло бы у читателя сомнение, упоминается австрийская *U-20* или германская. Поэтому, во избежание недоразумений, в настоящем труде приняты первоначальные обозначения австро-венгерских лодок одними римскими цифрами.

с менее щепетильными немцами. Много остроумных попыток было сделано Германией, чтобы впутать свою союзницу в компрометирующие инциденты; сюда относится, например, злоупотребление военным флагом Двойственной монархии. Тем не менее, вообще принято считать, что за все злодеяния, совершенные в Средиземном море, ответственны только германские лодки.

Первая атака, — вполне законная военная операция, — имела место 17 октября 1914 г., когда французские силы находились у Каттаро. Крейсер *Вальдек-Руссо* (*Waldeck-Rousseau*), атакованный лодкой IV, избежал повреждений. Вторая атака была предзнаменованием приближения новой задачи для сковывающих французских сил, имевших обыкновение крейсировать в водах, прилегающих к неприятельским базам, без малейшей защиты против подводных атак. 21 декабря лодка XII (Лерх) встретила французский линейный корабль *Жан Бар* (*Jean Bart*) в Отрантском проливе; она увидела этот большой корабль, шедший не торопясь, со скоростью в 9 узлов и совершенно не защищенный какой-либо заветной эскадренных миноносцев. Французскому дредноуту очень повезло. Торпеда попала в его носовую часть, и полученные повреждения были исправлены в доке в британском порту на Мальте.

Одновременно с описанным случаем французская подводная лодка *Кюри* (*Curie*) сделала храбрую, но неудачную попытку атаковать австрийские корабли, стоявшие в гавани Пола; она безнадежно запуталась в сетевом заграждении и была принуждена всплыть и сдаться; несмотря на пробитый корпус, *Кюри* была поднята. Она была основательно перестроена австрийцами. Вступив в строй в марте следующего года под номером XIV австро-венгерского флота, она была значительно улучшенной лодкой.

Долгий период покоя был внезапно нарушен потрясающим ударом. Урок атаки *Жан Бара* не был принят к сведению, и последовала неизбежная катастрофа. В ночь на 26 апреля 1915 г. французский броненосный крейсер *Леон Гамбетта* (*Leon Gambetta*) шел, будучи в дозоре, в Отрантском проливе со скоростью в каких-нибудь 6,5 узла и без какой бы то ни было завесы из эскадренных миноносцев. В последующие периоды войны подобную цель можно было встретить только в мечтах командиров германских подводных лодок. Из окружавшей темноты вырвались две торпеды и поразили большой крейсер с ужасными результатами. Команда, оказавшаяся в темноте вследствие выхода из строя динамомашин, сохранила полное спокойствие. Все офицеры остались на корабле во главе с адмиралом Зенес и погибли вместе с кораблем, когда он исчез 10 минут спустя. Всего погибло 650 человек — тяжелая расплата за урок, уже полученный англичанами при гибели крейсеров предыдущей осенью. Атаковала лодка V (Трапп). В результате ее успеха большие французские корабли, сторожившие австро-венгерский флот, были отодвинуты к югу, а блокада возложена на эскадренные миноносцы.

Примерно через месяц после описанной катастрофы Италия применила к союзникам и освободила французов от большей части их тяжелой работы, но при условии поддержки итальянского флота британской эскадрой. Пришлось снять из-под Дарданелл 4 линейных корабля и 4 легких крейсера и послать их в Таранто (*Taranto*). В число них входил легкий крейсер *Дублин* (*Dublin*), ставший следующей жертвой подводной лодки.

9 июня во время конвоирования каравана судов вдоль Черногорского побережья он был поражен у Сан-Джованни ди Медуа (San Giovanni di Medua) торпедой с лодки IV (Юстель), хотя и имелась завеса из эскадренных миноносцев. Несмотря на повреждения, он добрался обратно до порта. Атака была явным свидетельством растущего искусства адриатических подводных лодок. Мы уже рассказывали о том, как Херзинг 25 апреля вышел из Эмса в Средиземное море, и как он решил продолжать путь, несмотря на непригодность горючего, привезенного на транспорте *Марцала* (*Marzala*) в Рио-Коркубион (Испания). С середины апреля появились слухи о том, что неприятельские агенты секретным путем организуют базу для подводных лодок у Будрума в заливе Кос. К концу месяца слухи перешли в уверенность, что имеют место действительные приготовления для прибытия подводной лодки. Последняя тень сомнения исчезла, когда на рассвете 6 мая миноносец № 92 из состава Гибралтарского патруля встретил *U-21*, шедшую на ост. Подводная лодка выпустила по нему торпеду и затем погрузилась, чтобы избежать таранного удара. На следующий день, к югу от Картагены, Херзинг был замечен пароходом. Эти донесения вызвали сильную тревогу за безопасность больших кораблей у полуострова Галлиполи, и в нейтральных портах, главным образом греческих, было обещано крупное вознаграждение со стороны союзников за информацию об *U-21*. Между тем, Херзинг не вошел в восточный бассейн Средиземного моря, он повернул на север и взял курс на Катарро, куда пришел 13 мая. Прежде чем идти к полуострову Галлиполи, его лодке пришлось зайти в Полу для ремонта.

Когда Италия стала воюющей стороной, австро-венгерское морское командование немедленно приняло меры к увеличению слабых подводных сил, находившихся в его распоряжении. Небольшие, но полезные подкрепления были быстро доставлены германскими верфями. Известно, что в октябре—ноябре 1914 г. адм. Тирпиц заказал на заводах Крупна и компании Везер 17 прибрежных лодок и 15 малых подводных заградителей. Из этих 32 германских лодок, 6 прибрежных лодок (*UB-1*, *UB-3*, *UB-7*, *UB-8*, *UB-14*, *UB-15*) и 4 минных заградителя (*UC-12*, *UC-13*, *UC-14*, *UC-15*) были посланы в разобранном виде по железной дороге в Полу, где они были собраны под германским наблюдением¹. В течение 1915 г. в состав австро-венгерского флота вошло только 6 новых подводных лодок. Одна была трофейная—перестроенная французская *Кюри* (получившая номер *XIV*). Один или два боевых похода по видимому были совершены *UB-1* и *UB-15* под германским флагом, причем последняя лодка добилась больших успехов; но в течение лета обе эти германские лодки были окончательно переданы Австро-Венгрии и стали в ее флоте лодками *XI* и *X*. В течение осени были перевезены по частям по железной дороге из Бремена в Полу еще три малые лодки. Это были корабли германского типа „*UB-I*“. Лодки были быстро собраны, и „жестяные головастики“ вступили в строй под номерами *XV*, *XVI* и *XVII*.

Перед прибытием Херзинга в Полу три новые малые прибрежные лодки вышли для атаки союзных морских сил у Балканского полуострова, взяв с собой груз столь необходимого для турок снабжения. Одна из них,

¹ Впоследствии германская лодка *UB-8* была передана Болгарии.

UB-3 (Шмидт), донесла о себе, находясь милях в 80 от Смирны, а затем бесследно исчезла¹; две другие—*UB-7* и *UB-8*—благополучно прибыли в Константинополь и затем действовали в Черном море против русских, базируясь на болгарский порт Варну.

Сам Херзинг вышел в Дарданеллы 20 мая, пройдя проливом Дериго и избежав минных заграждений. У Дедеагача он атаковал русский крейсер *Аскольд*, а затем 25-го вызвал ужас своим появлением среди британских кораблей у Галлиполи. Сначала он безуспешно атаковал линейные корабли *Свифтшур* (*Swiftshur*) и *Венджес* (*Vengeance*), затем, встретив у Габа-Тепе *Трайумф* (*Triumph*), он выжидал 2 часа возможности выпустить торпеду. Торпеда сделала свое дело; линейный корабль медленно перевернулся и затонул в полчаса, причем погибло 75 чел. команды. *U-21*, всплывая для наблюдения за результатами своего нападения, была энергично атакована, и Херзинг рассказывает, что он спасся, свернув на подорванный корабль и даже нырнул под него, пока тот медленно тонул. Он считал нужным пробыть в погруженном состоянии следующие 28 часов, после чего поднялся на поверхность для зарядки батарей. Затем сделал попытку найти *Аскольд*, но не нашел его. Так как линейных кораблей у Габа-Тепе не было видно, он пошел к югу в район мыса Хэллес. Здесь рано утром 27 мая он увидел *Маджестик* (*Majestic*). Корабль имел сети Булливана поставленными и был окружен сторожевыми судами и транспортами; тем не менее торпеда достигла цели, пройдя в интервале между окружающими кораблями, и через 7 минут старый корабль покоился на глубине 9 саж. (16,5 м) под водой. „Более удачный выстрел трудно было представить“, писал покойный сэр Джолиан Корбетт². Но Херзинг был ненасытен и крейсеровал вокруг еще двое суток, пока не узнал, что линейные корабли ушли к острову Мудрос. Затем он сделал остановку у турецкого побережья на один день, вернулся к Дарданеллам и, не найдя объектов для нападения, 1 июня вошел в пролив. При входе он попал в страшный водоворот, выдержал отчаянную борьбу, чтобы выбраться из него, и 5 июня, имея в запасе полтонны топлива, пришел в Константинополь, где был встречен с неописуемым восторгом. Свою трудную задачу Херзинг выполнил с честью. Он облегчил положение турок и подбодрил их. Как палладин, закованный в сталь, он поразил на их глазах двух больших морских драконов, извергавших смерть на турецкие войска. Вид гибнувших чудовищ мог только вызвать уныние среди британских войск, цеплявшихся за доставшийся им с таким трудом краешек полуострова.

Оставим *U-21*, выполнившую свою миссию, и вернемся в Адриатику. 10 июня, на другой день после атаки на *Дэблин*, только что законченная сборкой *UB-15* (Хеймбург) вышла в свой первый поход и сразу добилась неожиданного успеха. У Венеции Хеймбург заметил итальянскую подводную лодку *Медуза* (*Medusa*) в надводном положении и быстро выпустил в нее торпеду. Когда торпеда вышла из носового аппарата, германская „швейная машина“ сделала дикий прыжок, ее нос поднялся, и команде пришлось перейти в носовую часть, чтобы восстановить диф-

¹ Британский отчет (1919 г.) указывает, что она погибла у Фландрии 24 апреля 1916 г., что неверно.

² Корбетт, Операции английского флота в мировую войну, т. III, стр. 34.

ферентовку. Затем *UB-15* всплыла на поверхность и спасла полдюжины итальянцев¹.

Другим военным кораблем, уничтоженным *UB-15*, был итальянский броненосный крейсер *Амальфи* (*Amalfi*), входивший в состав эскадры крейсеров, посланных для защиты Венеции от набегов с моря. 7 июля во время операции поддержки легких сил в Венецианском заливе *Амальфи* был поражен торпедой и затонул с 72 человеками команды. Очень скоро был нанесен еще удар. 18 июля во время обстрела итальянской эскадрой железной дороги у Рагузы *Джузеппе Гарибальди* (*Giuseppe Garibaldi*) был поражен торпедой с лодки *IV* (Юстель), и таким образом еще один большой союзный крейсер был пущен ко дну. Еще раз успех был достигнут австрийскими лодками 5 августа, когда лодка *V* (Шлоссер?) подстерегла итальянскую подводную лодку *Нереиде* (*Nereide*), лежавшую в дрейфе в надводном положении и выгружавшую запасы для небольшого гарнизона на Пелагозе—острове, временно занятом итальянцами 11 июля.

Затем, наконец, счастье переменялось. 1 июля французский самолет донес, что он забросал бомбами и повредил подводную лодку *XI* (Фернланд), но это сообщение не подкреплено никакими доказательствами. Первая австрийская подводная лодка погибла 8 августа², когда уайтхедовская лодка *XII* (Лерх) взорвалась на минном поле, поставленном для защиты Венеции после катастрофы с *Амальфи*. Пятью днями позже французский эскадренный миноносец *Биссон* (*Bisson*) забросал бомбами и потопил лодку *III* (Стрнад) у Черногорского побережья³. После этих неудач активность подводных лодок, действовавших в Адриатике, ослабела.

В Константинополе была сформирована полуфлотилия, состоявшая из *U-21*, *UB-7* и *UB-8*, *UC-14* и *UC-15*. Из этих 5 лодок *UB-7* (Вернер) действовала в Черном море, где потопила несколько судов, из которых следует упомянуть британский пароход *Патагония* (*Patagonia*) (6 011 т), потопленный у Одессы 15 сентября. 27 октября она атаковала также русский линейный корабль *Пантелеймон* у Варны. *UB-8* была передана Болгарии. *UC-15* на походе из Адриатики провела тревожную неделю в заливе Кос, ремонтируясь вследствие поломки, прежде чем смогла укрыться в Дарданеллах. К Херзингу в течение лета присоединилась *UB-14* и *UC-13*; эти 3 лодки действовали и в Эгейском и в Черном морях.

Константинопольская группа понесла первую потерю в последних числах ноября. *UC-13* (Кирхнер), настигнутая русскими эскадренными миноносцами с разряженной батареей, выбросилась на берег у мыса Кефкен и была взорвана своей командой⁴. Оставшийся минный загради-

¹ Вероятно малый итальянский миноносец *5 PN*, потопленный 26 июня, тоже пал жертвой этой лодки.

² Дата точно не установлена. Некоторые сведения указывают 9-е и 11-е. Но отчет, специально составленный Военным архивом в Вене, датирует гибель 8-м числом.

³ Говорили также, что она была таранена итальянским крейсером (или вспомогательным крейсером) 11-го, а на следующий день (12-го) застигнута на поверхности *Биссоном* и потоплена. Отчет архива (Вена, 1930 г.) датирует гибель *III* 13 августа; „*Patrouille à la mer*“ (написанный одним из офицеров *Биссона*) подтверждает, что эта дата верна.

⁴ Дата указывается различно: а) 29. 11. 15 (*Михельсен* и *Taschenbuch der Kriegsflootten*, 1922), б) 24. 11. 15 (сообщения печати), в) 24. 11. 15 (*Гайер*).

тель *UC-12* доставлял военное имущество, деньги и германских агентов на Североафриканский берег, чтобы поднять восстание среди племени Сенусси против Англии в Египте и против Италии в Триполитании и Киренаике, хотя Италия не находилась в состоянии войны с Германией.

Во время своих экспедиций в восточную часть Средиземного моря Херзинг иногда заходил в Бейрут и Триполи. Он вышел из Дарданелл 4 июля и потопил у Галлипольского полуострова порожний французский транспорт *Картаж* (*Carthage*) (5 601 *m*). Погружаясь, чтобы уйти от патрулей, его лодка чуть не погибла от взорвавшейся поблизости мины заграждения. 29 августа Херзинг вышел в следующее крейсерство и 18 сентября произвел вторую атаку на линейный корабль *Суифтшир*, но опять безуспешно. 26-го, увидев, что обратный путь прегражден минными полями, он пошел в Полу, где *U-21* простояла в ремонте до 22 января 1916 г. Однако его работу продолжал Хеймбург на *UB-14*. Этой лодке удалось по пути в Константинополь (13 августа) потопить первый из многих военных транспортов, потерянных союзниками. Ее жертвой был *Роял Эдуард* (*Royal Edward*) (11 117 *m*), шедший с 31 офицером и 1 335 солдатами из Александрии на Мудрос. Торпеда была выпущена с 1 600 *m* и попала ему в корму, причинив такие разрушения, что он быстро затонул, после того как нос поднялся над водой, причем погибло 866 человек. Атака была произведена около Будрума, куда лодка и укрылась, поджидая проходящие суда. Ее терпение было вознаграждено 2 сентября, когда она подобным же образом подстерегала транспорт *Саутлэнд* (*Southland*) (11 899 *m*) у острова Страти (*Strati*). В результате торпедной атаки погибло 40 чел.; но судно не затонуло и было доставлено на Мудрос, после того как войска были пересажены на госпитальное судно *Ньюремля* (*Neuralia*).

Спорадические атаки на союзнические коммуникации вскоре приняли значительно более серьезный характер. 4 августа *U-34* (Рюкер) и *U-35* (Копхамель) вышли из отечественных портов в долгий путь в Каттаро, и вскоре, 27—28 августа, за ними последовали *U-33* (Гансер) и *U-39* (Форстманн). Пятая лодка из этих знаменитых „тридцатых“—*U-38* (М. Валентинер)—присоединилась к своим собратьям в ноябре. Первые две пришли в Каттаро 23 августа и после необходимых починов вышли в море для действий против торговых судов в районе вокруг Крита.

Они потопили 5 судов, в том числе французский вспомогательный крейсер *Индиен* (*Indien*) 8 сентября и индийский транспорт с войсками *Рамазан* (*Ramazan*) (3 477 *m*), который был обстрелян и потоплен 19-го, причем погибло 305 солдат и 1 матрос. После этого набега обе лодки доставляли военное снаряжение племени Сенусси.

Вслед за ними пришли *U-33* и *U-39*. У Гибралтара они были замечены миноносцем № 95 Гибралтарского патруля, и *U-33* была им обстреляна. Избавившись от преследователей, новые пришельцы, идя на восток к месту своего назначения, приступили к уничтожению судов у Алжирского побережья. Организованные действия против торговых судов начались только в конце сентября, и восточные воды Средиземного моря были избраны, вероятно, как самый выгодный район операций. С 28 сентября по 11 октября было потоплено не менее 18 судов, в том числе 2 сентября транспорт с боевыми припасами *Эребиен* (*Arabian*) (2 744 *m*); было атаковано еще много других судов, в том числе громадный пароход линии Уайт Стар *Олимпик* (*Olympic*) (46 359 *m*), везший

5 500 солдат. Поскольку все эти потери были понесены в зоне, охранявшейся французским флотом, из Адриатики была направлена туда флотилия французских эскадренных миноносцев. Кроме этого, для усиления патрулей в Эгейское море была послана британская подводная лодка *H-2* для работы в качестве ловушки. Некоторые транспорты, проходившие через опасный район, были также вооружены 12-фунтовыми (76-мм) пушками.

Наступило затишье, продолжавшееся более 10 дней. За этот период задачи союзного командования еще осложнились как вследствие объявления войны Болгарией 15 октября, так и ввиду высадки крупных англо-французских сил в Салониках. Такие цели, как транспорты с войсками и грузами, противник вряд ли мог пропустить беспрепятственно. Сюда была привлечена *U-35* (Копхамель). 23-го он наткнулся в Салоникском заливе на военный транспорт *Маркет* (*Marquette*) (7 057 т) с 646 офицерами, сестрами и рядовыми и 541 животным, шедший из Египта, и потопил его торпедой; всего погибло 10 сестер, 128 солдат и 29 человек команды. Нанеся свой удар, Копхамель пошел прямо в Ксеросский залив, где получил распоряжение итти в Будрум, чтобы взять турецкую миссию и снаряжение для переброски их в Бардию на северо-африканское побережье. Он принял на борт 10 германских и турецких офицеров и 1 ноября вышел в море с двумя шхунами на буксире. Благополучно переправив груз снаряжения и высадив миссию три дня спустя, Копхамель на следующее утро (5 ноября) встретил вооруженный десантный пароход *Тара* (*Tara*), входивший в порт Соллум для своего ежедневного посещения угрожаемого гарнизона. Он быстро подорвал торпедой ничего не подозревавший британский патрульный корабль и, захватив 70 человек команды, успевших сесть в шлюпки, отбуксировал их своей лодкой в Бардию, находившуюся в то время во владении враждебных Сенусси, и передал их турецкому коменданту. Копхамель вернулся в Соллум, где встретил две египетские канонерские лодки береговой обороны: одну—*Аббас*—он потопил, другую же—*Абдул Монеим*—повредил. Днем позже *U-35*, видимо, потопила у Крита транспорт с лошадьми *Мурина* (*Moorina*) (4 944 т). По возвращении Копхамель получил распоряжение вступить в командование германской подводной базой в Поле. Он сдал *U-35* одному из офицеров штаба адм. Поль—тому, кому было суждено стать „асом из асов“ германского подводного флота, а именно Лотарю Арно де ля Перьер (*Arnauld de la Perrière*). После окончательного формирования адриатической флотилии Пола и Фиуме стали базами для периодического ремонта; укрепленный и окруженный сушией Далматский порт Каттаро, с его глубокими водами, вполне отвечал всем требованиям как оперативная база¹. В период активности *U-35*, у Крита снова появилась *U-39*; вскоре ее сменила *U-34*. После этого *U-33* действовала самостоятельно у Мальты. Всего в течение ноября было потоплено 40 судов, а 12 были атакованы, но спаслись. *U-33* считала, что во время своего крейсерства (с 15 ноября по 1 декабря) она уничтожила 14 судов. В числе ее жертв был *Клан Маклэд* (*Clan Macleod*) (4 796 т). В течение двух часов этот пароход уходил от своего преследователя. Когда его капитан сдался, Ганссер

¹ Австро-венгерские лодки базировались главным образом на Полу и залив Каттаро, но пользовались также Триестом и Себенино.

открыл огонь по команде, садившейся в шлюпки, убил 12 чел. и ранил много других. Так как в этот ранний период союзные морские силы и патрули не могли обеспечивать суда конвоирами, то единственным средством, имевшимся под руками, было вооружение наиболее ценных судов.

Первым признаком прибытия в Средиземное море *U-38* была атака на воинский транспорт *Мершэн (Mercian)* (6 305 т) между Гибралтаром и Альбораном 4 ноября. Когда снаряды начали падать вокруг судна и на его палубу, возникла паника. Идя зигзагообразным курсом, капитан ухитрился избежать большинства попаданий, но так как радиотелеграф был сбит, он не смог вызвать помощь. Когда наконец его сменил у штурвала один из солдат, он привел в действие пулемет и отогнал *U-38*. Его храбрая оборона продолжалась около часа. 23 человека на судне было убито, 31 погиб при попытке спустить без разрешения две шлюпки. Более грозная судьба постигла 3 ноября французский транспорт *Кальвадос (Calvados)* (1 658 т) в нескольких милях от Орана (*Oran*). Он имел на борту целый батальон, но, не будучи снабжен радиотелеграфом, не мог вызвать себе помощь, и при его потоплении погибло 740 человек.

Продолжая свой путь вдоль Алжирского побережья, М. Валентинер потопил несколько других судов; этот командир подводной лодки опозорил себя, первым совершив в водах Средиземного моря обдуманно жестокий поступок, после которого его имя появилось в списке „военных преступников“. 7 ноября он потопил порожний французский транспорт *Франс IV (Franc IV)* (4 025 т) у Сардинии, а затем встретился с итальянским пароходом *Анкона (Ancona)* (8 210 т). Подняв австрийский флаг, он открыл огонь по пассажирам и команде, садившимся в шлюпки; в результате этой бесцельно бесчеловечной атаки погибло 208 человек. Затем М. Валентинер прибыл в Каттаро, потопив за свой поход 14 судов. Шесть дней спустя был потоплен другой итальянский пароход *Босния (Bosnia)* (2 561 т), причем погибло 12 человек. Так как Берлин обещал Вашингтону, что пассажирские пароходы, не предпринимающие враждебных действий, будут щадиться, то Австрию, хотя она и была невинна, заставили принять осуждение на себя и тем покрыть вероломство своего союзника.

Незадолго до того константинопольские лодки достигли еще одного успеха. 2 ноября, пока лодка *UB-14* находилась в ремонте, ее командиру Хеймбургу сообщили, что французская подводная лодка *Тюркуаз*, севшая на мель в Мраморном море, захвачена неповрежденной; далее, что найденные на ней документы показывают, что 5 ноября она должна иметь randevu с британской лодкой *E-20* около Родосто. Ценой больших усилий лодка была приготовлена к походу в 24 часа и вместо французской лодки на встречу с *E-20* пошла *UB-14*. Британская лодка в надводном положении ожидала своего союзника. В нее была выпущена торпеда, которая и взорвала ее; с погибающего корабля удалось спасти только 9 человек.

Числа до 10 декабря наступило затишье, которое было нарушено целым рядом нападений, продолжавшихся до 4 января. 9 декабря М. Валентинер на *U-38* вышел из Каттаро, ведя на буксире маленькую *UC-12*, груженную военными материалами для Сенусси. Выполнив эту задачу, он совершил ряд посещений, заходя в Яффу, Бейрут и Александретту, в каковых портах был встречен с энтузиазмом. Затем он обратил свое

внимание на судоходство и с 27 декабря по 4 января потопил 5 британских и много союзнических пароходов, причем погибло более 500 человек. Свободный от каких-либо рыцарских или гуманных чувств, он 30-го не постеснялся взорвать без предупреждения пароход линии Пенинсьюлэр энд Ориенталь *Персия* (*Persia*) (7 974 т) в 70 милях к югу от Крита. Котлы парохода взорвались, и он затонул, как камень, причем погибло 334 человека.

Затем он уничтожил в тот же день *Клан Макфарлен* (*Clan Makfarlan*) (4 823 т), причем погибло 52 человека команды; 1 января — *Гленджайл* (*Glengyle*) (9 395 т) с 10 людьми; 4 января — *Кокэ* (*Coquet*) (4 396 т) с 17 жертвами; большой японский пароход *Ясака Мару* (10 932 т) и французский пароход *Виль де ля Сюта* (*Ville de la Ciotat*) (6 390 т), на котором погибло 29 человек.

2 января в заливе Мармарис он принял для перевозки в Африку новую партию военных материалов и новую турецкую миссию. Однако бдительность патруля у берегов Триполи помешала ему выполнить это предприятие, и 10 января он прибыл обратно в Каттаро.

После грубого нарушения М. Валентинером германского обязательства шадить пассажирские суда Вашингтон совершенно естественно послал протест, составленный в энергичных выражениях; но Берлин с бесстыдной наглостью отрицал ответственность за это дело кого-либо из своих командиров. Однако Австрия наотрез отказалась вновь изображать из себя козла отпущения, поскольку она решительно возражала против столь диких методов. Позднее, когда во время неограниченной подводной войны в 1917 г. начались потопления госпитальных судов, германским подводным лодкам было категорически запрещено пользоваться австрийским флагом.

Посылая подводные лодки в Средиземное море, германское командование надеялось избежать всяких „инцидентов“, которые могли возбудить негодование Америки. Эти надежды были обмануты поведением М. Валентинера. В результате его незаконных действий командиры германских подводных лодок получили распоряжение соблюдать на этом театре правила призовой войны, давая пассажирам и командам время сесть в шлюпки перед потоплением судна. За немногим исключением, эти правила соблюдались до 1917 г. Так закончился 1915 год в Средиземном море. В течение осени полдюжиной подводных лодок было уничтожено 54 британских и 38 союзнических и нейтральных судов. Это было самым недвусмысленным предупреждением о грядущих трудностях. Проблема защиты торговли в Средиземном море представляла особую трудность; союзники отнюдь не внесли ясности в эту задачу, но еще осложнили ее, разделив все море по искусственной системе „зон“, наподобие мозаики¹.

Хотя такое разделение командования было крайне неудовлетворительным с военной точки зрения, оно было в то время единственным возможным решением запутанной политической проблемы. Британия сражалась в союзе с двумя великими средиземноморскими державами; ей

¹ Итальянцы были ответственны за Адриатику, западное побережье Италии и воды вдоль берегов Триполи; французы контролировали западную часть Средиземного моря, побережье Туниса, Ионическое море и Сирийское побережье; британским силам был отведен район к востоку от Гибралтара, Эгейское море и средняя часть Средиземного моря в восточном направлении до Порт-Саида.

приходилось проявлять сдержанность и считаться с претензиями союзников на участие в управлении морской кампанией. Франция и Италия совместно и очень энергично возражали против идеи, что они, два великих латинских государства „латинского моря“, могут позволить своим флотам находиться в подчинении какой бы то ни было системы единого командования, в которой Британия была бы главной направляющей силой. Через Средиземное море проходили коммуникационные линии, насущно необходимые всем трем союзникам, и каждый, естественно, считал свои интересы во всех отношениях более важными, чем двух других. Из этого конфликта требований возник метод порайонного контроля. Долго этот способ со всеми присущими ему отрицательными свойствами и трудностями использовался для урегулирования отношений союзников. Но до тех пор, пока господствовала система раздельного командования, единая, общая и согласованная система защиты торговли была недостижима.

Противолодочные мероприятия почти не существовали. С одной стороны, британское мнение склонялось к установлению „маршрутов“ и патрулей; с другой стороны, французы предпочитали систематический поиск баз. Более важные транспорты были вооружены артиллерией для отражения надводных атак подводных лодок, но для обеспечения защиты от торпед ничего практически осуществимого не было придумано. Было подсчитано, что для патрулирования на длинных судоходных линиях с какой-нибудь надеждой на успех было необходимо иметь по крайней мере 40 эскадренных миноносцев и 280 траулеров. Все складывалось в пользу подводных лодок. Многочисленны были проливы и каналы, в которые стекалась морская торговля, и германским подводным лодкам оставалось только посещать эти узловые точки, чтобы найти желаемые цели. С востока на запад, с запада на восток непрерывно двигались транспорты и суда со снабжением между Гибралтаром и Галлиполи, Салониками и Египтом. Не менее оживленным было движение и поперек Средиземного моря: Италия действительно нуждалась в импорте необходимого для жизни. Все эти факторы в связи с атмосферными условиями делали задачу германских лодок очень легкой. Нет ничего удивительного в том, что командиры германских лодок домогались посылки в Средиземное море. Предстояла долгая и ожесточенная борьба, прежде чем удалось побороть и отразить угрозу.

ГЛАВА IV

ВОЙНА ОГРАНИЧЕНИЙ И ПЕРЕДЫШКА

(Январь — май 1916 г.)

В октябре 1915 г. Болгария связала свою судьбу с центральными державами. По мнению ген. Фалькенгайна (начальника германского генерального штаба) наступило время для возобновления подводной войны вокруг Британских островов. Эта война незадолго до того была прекращена вследствие протестов Америки. Главный довод Фалькенгайна заключался в том, что на воюющие страны выступление Болгарии произведет такое впечатление, что они не решатся выйти из состо-

яния нейтралитета¹. Следующим событием было опубликование 5 ноября ноты из Вашингтона, касающейся политики блокады, проводимой союзниками; эту ноту Германия истолковала, как поворот американского мнения в свою сторону²; стало наблюдаться заметное ослабление ограничений, установленных для подводной войны. На совещании германских морских и военных командующих в декабре положение было основательно обсуждено, и Хольцендорф (начальник мор. ген. штаба) выдвинул предложение о возобновлении торговой войны. Указав, что британские фрахты увеличились в десять раз, он заявил, что, как подсчитано, в настоящее время подводные лодки могут занять и удерживать четыре или пять боевых позиций вокруг Британских островов, уничтожая по 480 000 *т* в месяц. Было подсчитано, принимая среднюю цифру тоннажа, уничтожаемого в Средиземном море, в 125 000 *т* и дальнейшие потери союзников от мин в 26 640 *т*, что тоннаж противника будет уменьшаться ежемесячно на 631 000 *т*.

Поскольку результат этих потерь стал бы нарастать, Хольцендорф, под давлением имперского канцлера, высказал свое мнение, что Англия будет побеждена в течение шести месяцев после начала этих операций. Тирпиц всецело стоял за решительные действия. Все потери до тех пор пополнялись; подводный флот настолько усилился, что можно было вести кампанию достаточно энергично, чтобы она решающим образом отозвалась на всей обстановке на суше и на море. Но канцлер остался неубеденным.

18 января Вашингтоном была послана союзникам новая нота, в которой признавалась легальность подводной войны против морской торговли, при условии, чтобы подводные лодки останавливали суда и чтобы находящиеся на борту имели возможность покинуть судно, прежде чем оно будет уничтожено. Далее указывалось, что, сопротивляясь нападению, суда становятся в положение, когда их уничтожение может быть оправдано. Самым же важным было указание на то, что *оборонительные вооруженные торговые суда могли рассматриваться как вооруженные торговые суда (armed merchant cruisers) или как вспомогательные крейсера (auxiliary cruisers)*.

Дело в том, что в октябре 1915 г. британское адмиралтейство издало капитанам вооруженных торговых судов инструкцию, указывавшую, что огонь может открываться только в случае нападения на их суда, притом только комендорами по приказанию капитана, что они не должны вмешиваться в действия других судов, что при открытии огня подлинный флаг должен быть поднят и что огонь не должен открываться или вестись судном, которое остановилось, спустило свой флаг или показало намерение сдаться. Подводным лодкам не должна была даваться возможность приближаться. Наконец, указывалось, что, если будет замечено судно, терпящее бедствие, и около него будет находиться подводная лодка, нельзя открывать огонь по подводной лодке до тех пор, пока обнаружившее судно само не будет атаковано.

В результате установки оборонительного вооружения на торговых судах подводным лодкам пришлось отказаться от использования артил-

¹ Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (Шеер, Флот Открытого моря) стр. 246.

² U. S. N. I. Proceedings, апрель 1926 г., стр. 637.

лерин и перейти к осуществлению подводных атак торпедами. С применением последнего более сильно действующего оружия создавалась соответствующая опасность прямого потопления нейтральных судов, в том числе и американских.

Впечатление, которое могла создать подобная нота, было очевидно. Берлин считал ее за выступление, предназначенное ослабить тиски британской блокады. Канцлер отстаивал необходимость отложить начало неограниченной подводной войны до 1 апреля; но, вследствие отклонения германских мирных предложений, 11 февраля командирам подводных лодок было дано разрешение с 21 февраля обходиться с вооруженными торговыми судами, как с военными, с условием, что перед атакой должно быть установлено наличие на судне пушек.

Главнокомандующий Флотом Открытого моря адм. Поль скончался 5 февраля, и был замещен адм. Шеер. Последний имел в своем непосредственном подчинении около половины подводных лодок и ясно сознавал бесплодность этих ограниченных оговорок приказов. Если подводная лодка сближалась в надводном положении на достаточно близкую дистанцию, чтобы обнаружить артиллерию, она подвергалась бы опасности немедленного уничтожения, если бы осматриваемое судно оказалось ловушкой. Шеер рассказывает¹, что 23 февраля кайзер совершенно согласился с ним, но считал, что не настало еще время рисковать вооруженным выступлением Америки. Морской генеральный штаб соглашался, что военная обстановка не такова, чтобы оправдать столь крайние мероприятия.

Итак, в водах вблизи Британских островов 1916 год начался спокойно. В Северном море мы находим *U-70* (Вюнше, бывший командир *U-25*), конвоирующую блокадопрорыватель (blockade-runner) *Мари*, который направлялся в германскую Восточную Африку. В то же время *U-32* была послана в бесплодной попытке атаковать британскую подводную лодку *H-6*, выбросившуюся на берег у Схирмонникоога. Переделанная в минный заградитель подводная лодка *U-44* совершила еще один поход и поставила поле у Бляйта (Blyth) и Тийз-Маута (Tees Mouth); кстати это было первое минное поле, поставленное подводной лодкой к северу от реки Хэмбер. Подвергшись погоне нескольких миноносцев, она донесла о потоплении одного из них². *U-70* сопровождала вспомогательный крейсер *Грейф* (*Greif*), когда этот замаскированный капер производил свой несчастный набег через Северное море 29 февраля, во время которого он потопил вспомогательный крейсер *Алькантара* (*Alcantara*) и сам был потоплен им. В то время как в Северном море лодки были ограничены в своих действиях, фландрские лодки продолжали свою заградительную работу без перерыва. Было нанесено много потерь, и в числе их значится легкий крейсер *Аретьюза* (*Arcthusa*), потопленный 11 февраля. Возвращаясь после набега германских эскадренных миноносцев на шлюпы, тралившие мины у Доггер-Банки, он коснулся мин у Норт Кэтлер (North Cutler), выбросился на берег и погиб 27 февраля. Пароход компании Пеннинсьюлэр энд Ориенталь *Малоджа* (*Maloja*) в 12 431 т взорвался на минах у Дувра с поте-

¹ Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (Шеер, Флот Открытого моря), стр. 110.

² 28 января миноносец № 13 погиб при столкновении.

рей 122 чел.; подобным же образом были потеряны эскадренный миноносец *Кокетт* (*Coquette*) и миноносец № 11 7 марта в Северном море; двумя днями позже пошел ко дну вооруженный пароход *Фовет* (*Fauvette*) у восточного побережья Англии. Много других судов погибло также на минах заграждения.

В феврале началось вступление в строй второй и увеличенной серии „подводных лодок прибрежного действия“ (*Unterseeboote für Küstengewässer*). Разбитые на две группы, входившие в них лодки были занумерованы *UB-18—UB-29* и *UB-30—UB-47*; лодки последней группы были немного длиннее, чем предшествовавшая дюжина. Штейнбринк был переведен с *UB-10* на *UB-18*. В ночь на 26-е он прошел через Дуврский пролив и потопил 2 французских тральщика¹ у Гавра, вероятно *О-Резуар* (*Au-Revoir*) (в 1058 т) и *Иль Шанзе* (*Pes Chanze*). Еще 2 парохода — *Харматрис* (*Harmatris*) (6387 т) и французский *Луизиан* (*Louisiane*) (5109 т) — были уничтожены у Булони и Гавра, соответственно 8 и 9 марта.

В течение первых недель 1916 г. германское морское командование непрерывно старалось провести возобновление подводной войны. 4 марта кайзер дал свое согласие на начало с 1 апреля неограниченной войны, после чего правительству Соединенных штатов должно было быть сделано заявление в объяснение и оправдание этого шага. Общая обстановка казалась удовлетворительной. Болгария вторглась в Сербию; Австрия сдерживала Италию, Турция сковывала русских у Эрзерума. Между тем в Ираке неудача британцев в Кут-Эль-Амара ослабила угрозу Багдаду; Египту угрожали, с одной стороны, Сенусси, а с другой — турецкая сирийская армия; в Ирландии шло сильное брожение.

Конечно приходилось считаться с союзной блокадой, однако ее эффект не был еще очень тяжел. Блокада была своего рода параличом, медленно распространявшимся по телу экономики, но должно было пройти еще много времени, прежде чем германская „воля к победе“ была бы подорвана этой болезнью.

Англии можно было угрожать беспощадным нападением на ее морскую торговлю. Нейтральные страны, запуганные и подвергнутые опасности, воздержались бы от торгового обмена с нею. На риск конфликта с США можно было пойти. Правда, признавали, что она вполне может выдержать десять лет войны, и что ее вступление в войну очень подбодрит союзников. Но, как указывали сторонники неограниченной подводной войны, задачей дипломатов было удерживать Америку от выступления. Если Соединенные штаты будут попрежнему занимать дружественную позицию, можно будет сделать уступки, при том условии, что на Англию будет произведено такое давление, которое позволит нейтральным возобновить торговлю с Германией. Ясно понимали, что вмешательство США затян timer войну; но в то же время считали, что будут достигнуты такие успехи, которые более чем уравновесят эту опасность².

¹ Согласно „Списку потерь французского флота“, составленному Анри ле Массон и опубликованному в журнале „The Navy“, Лондон, январь 1930, *О-Резуар* был потоплен торпедой 27 февраля 1916 г. Список не упоминает о потоплении второго корабля вроде *Иль Шанзе*.

² *Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege* (*Шеер, Флот Открытого моря*), стр. 240.

При таких обстоятельствах кайзер 6 марта отменил первоначальное решение в пользу неограниченной войны в строго определенных районах, с изъятием для госпитальных судов. Новое колебание пришло слишком поздно, приказание подводным лодкам уже были посланы и не могли быть аннулированы. Тирпица опять не спросили его мнения, и он подал в отставку¹.

Первые жертвы кампании 1916 г. из состава торгового флота уже были налицо.

4 марта пароход *Тьютониян* (*Teutonian*) (4 824 т) был подорван торпедой и затонул в 36 милях на SWtW от Фастнэта. 16 марта большой голландский пассажирский пароход *Тубантиа* (*Tubantia*) (13 911 т), шедший в Буэнос-Айрес и зашедший в Дувр за почтой, был подорван торпедой и через 3 часа затонул у отмели Порт-Хиндер. Были сведения, что он вез германские слитки золота, спрятанные в головках сыра и предназначенные для германских банков за границей; командир германской подводной лодки, не будучи предупрежден об этом грузе, по игре случая уничтожил германские ценности. Несколько дней спустя был также потоплен голландский пароход *Палембанг* (*Palembang*) (6 674 т).

Неизмеримо более серьезной по дальнейшим последствиям была атака 24 марта на пассажирский пароход *Сэссекс* (*Sussex*) (1 313 т), поддерживавший сообщение через Английский канал. На нем было 380 пассажиров, в том числе много американцев; торпеда с *U-29* (Пустухен), взорвавшись под его корпусом, убила 50 человек. Однако пароход не затонул, а был отбуксирован в Булонь, где осколки торпеды были найдены в одной из спасательных шлюпок. При наличии этой бесспорной улики германским апологетам пришлось отказаться от выдвинутого ими в начале оправдания, будто причиной несчастья была мина заграждения, как от не выдерживавшего критики. Пустухен говорил, что он ошибся, приняв пароход за транспорт с войсками, вследствие замеченной на палубе толпы людей, или за шлюп типа *Эрбис* (*Arabis*). О результатах этого „инцидента“ будет еще рассказано ниже.

В тот момент, когда кайзер отсрочил начало неограниченной подводной войны, подводные лодки уже были высланы попарно в западные воды. *U-22* (Хоппе) и *U-32* (Шпигель) получили распоряжение донести об условиях ведения операций против вооруженных торговых судов (*armed merchant-men*); они вернулись 18 мая и донесли о потоплении 35 000 т. На долю Хоппе пришлось 4 неприятельских парохода и 20 нейтральных судов всего тоннажем в 20 000 т; 2 пассажирских парохода он пропустил, не причинив им вреда. На обеих лодках обнаружилось неисправности, принудившие их вернуться. В отличие от обычной задачи по уничтожению торговли, 12 лодок было выделено 5 марта на поддержку воздушного налета на Англию, имевшего довольно незначительный успех. 25-го *U-69* получила приказание атаковать британские силы, появившиеся у Силта для поддержки воздушного налета на базу дирижаблей в Тондерне (*Tondern*). Не будучи в состоянии выйти на дистанцию атаки, *U-69* успеха не имела. *U-74*—одна из лодок нового типа больших минных заградителей—поставила поле между Сент-Эббс Хэд и островом Мэй (May) в виде подготовки к предполагавшимся операциям флота. Однако эта операция была отставлена ввиду неблагоприятной погоды. Прежде чем мины были обнаружены и вытралены, на этом поле взорвался пароход *Саббия* (*Sabbia*) (2 802 т).

Несмотря на ничтожность результатов, достигнутых *U-22* и *U-32*, другие лодки вышли в погоню за добычей. На долю *U-70* выпало потопление каких-нибудь 6 200 т в Ирландском канале; но *U-28*, соопутствуемая большей удачей, потопила с 26 марта по 1 апреля 17 700 т.

¹ Он был заменен адм. ф. Канелле.

Действовавшие в Северном канале *U-43* (Юрст) и *U-44* (Вагенфюр) претендовали на потопление 29 500 *m*. Утром 23-го *U-44* пропустила мимо на расстоянии 100 м *Мауританию* (*Mauritania*), не тронув ее, хотя все 4 аппарата *U-44* были готовы для стрельбы.

В числе уничтоженных судов были *Инглишман* (*Englishman*) (5 257 *m*), потопленный 24 марта в 30 милях на *NO* от Мэлин Хэд (Malin Head) с 10 жертвами, *Рио Тieste* (*Rio Tieste*) (7 464 *m*), потопленный 4 дня спустя в 140 милях к *W* от Уэссана (*Ushant*), и пассажирский пароход линии Холт *Эхиллес* (*Achilles*) (7 043 *m*), потопленный 31-го в 90 милях на *WNW* от Уэссана с 5 жертвами из состава команды.

На юго-западных подходах появилась *U-68* (Гюнтцель). Выйдя из р. Эмс 16 марта, она на 6-й день плавания встретилась с судном-ловушкой *Фарнборо* (*Farnborough*) (*Q-5*). Еще с октября это судно-ловушка крейсеровала в поисках подводных лодок; теперь оно было вознаграждено за томительные месяцы ожидания. *U-68* произвела выстрел под нос парохода и тем самым заставила его остановиться. Команда по всем видимым признакам торопилась покинуть судно и сесть в шлюпки; механик, повидимому, стравливал пар. Однако Гюнтцель в нетерпении сблизился до 700 м, чтобы ускорить ход событий. Внезапно по ветру развернулся военный флаг, щиты откинулись, и обнаружившиеся пушки начали осыпать попавшегося корсара снарядами. Когда *U-68* погрузилась, командир ловушки Гордон Кембл прошел по этому месту и сбросил глубинные бомбы. Нос раненой лодки показался из воды; в нее было выпущено еще 5 снарядов, после чего она окончательно исчезла.

Весенняя кампания против торговли продолжалась с переменным успехом. С 5 по 10 апреля *U-66* уничтожила 20 000 *m*; с 15 по 20 апреля *U-69* потопила, судя по ее донесениям, 21 000 *m*; *U-19* (Р. Вейсбах) после длительного ремонта и смены двигателей уничтожила 19 000 *m*. Ее главной задачей в этот период была высадка 20 апреля в бухте Трэли (Tralee) сэра Роджера Кезмент. Повреждение руля погружения помешало сделанной раньше попытке *U-20* (Швигер) высадить ирландских эмиссаров. *U-22* (Хоппе) утонула 11 000 *m* в Ирландском канале и чуть не была протаранена крейсером у Белфаста. Эта лодка была очень ненадежна для плавания и трудно управлялась в подводном положении. Ее командир пережил жуткие минуты, когда показавшийся из мглы крейсер принудил его спешно уйти под воду. Все время опускаясь, сперва с приподнятым кверху носом, затем кормой, *U-22* погружалась до 200 фут. (61 м); сквозь швы стала просачиваться вода; начал выделяться хлорный газ, но прочный корпус все же выдержал громадное давление. Единственным выходом было продуть систерны высоким давлением. Вначале лодка слабо реагировала на эту крутую меру. Затем движение стрелки по циферблату манометра стало постепенно замедляться и постепенно остановилось. Уход на глубину был задержан. *U-22* начала всплывать все быстрее и быстрее; под конец скорость всплытия стала столь большой, что лодка вышла из управления и вырвалась на поверхность. Крейсер находился поблизости, но совершенно не заметил подводной лодки при ее появлении, подобно ракете, из глубины на поверхность. *U-22* уплыла прочь; и корпус ее и команда были потрясены такой подводной акробатикой.

У Уэссана *U-45* потопила 8 000 *m*; затем 25 апреля она по радио передала всем лодкам, находившимся в западных водах, приказание

вернуться. Это распоряжение было принято всеми лодками, за исключением *U-20*. Все дефекты и повреждения на этой лодке, потопившей *Лузитанию*, были исправлены, и она накануне вышла в поход.

Швигер явился на западных подходах и потопил 23 000 *t*, включая *Кимрик* (*Cymric*) (13 370 *t*), шедший в Америку. Этот пассажирский пароход линии „Уайт-Стар“ был потоплен им 8 мая в 140 милях на *WNW* от Фастнэта, с потерей 5 чел. Это был тридцать седьмой невооруженный пароход, потопленный без предупреждения со времени преступления с *Лузитанией*. Швигер установил также рекорд дальней связи подводной лодки по радиотелеграфу в 770 миль, связавшись с Германией во время своего крейсерства. В числе потерь торгового флота за апрель значились *Зент* (*Zent*) (3 890 *t*), потопленный 5-го без предупреждения в 28 милях на *WtS¹/₂S* от Фастнэта с 49 жертвами, *Уитgift* (*Whitgift*) (4 397 *t*), подобным же образом пущенный ко дну 20 апреля у Уэссана с 32 жертвами.

1 апреля — дата, первоначально установленная для начала неограниченной войны — прошло. Вашингтон угрожал прервать дипломатические отношения вследствие преступного нападения на *Сэссэке*, а 19 апреля президент Вильсон заявил конгрессу, что „в случае, если императорское германское правительство немедленно не объявит и не введет в действие отказ от ныне действующего метода военных действий против пассажирских и грузовых судов, правительство не будет иметь иного выбора, как совершенно прервать дипломатические отношения с германским правительством“.

На это Берлин выразил сожаление, что „чувства гуманности, которые правительство Соединенных штатов проявляет так горячо по отношению к несчастным жертвам подводной кампании, не распространяются на миллионы женщин и детей, обреченных на голодную смерть для того, чтобы их муки принудили победоносные армии центральных держав к позорной капитуляции... Допустить после 21 месяца войны, чтобы разногласия получили такое развитие, которое создало бы серьезную угрозу миру между германским и американским народами, было бы актом, который никогда бы не мог быть оправдан перед человечеством или историей“. В итоге германские подводные лодки получили следующий приказ: „В соответствии с общим принципом остановки, осмотра и уничтожения торговых судов, установленным международным правом, эти суда, как в пределах, так и вне зоны военных действий, не должны топиться без предупреждения и без спасения человеческих жизней, если только суда не будут пытаться бежать или оказывать сопротивление“. Было дано обещание наказать Пусткухена, атаковавшего *Сэссэке*.

Новые приказы были опубликованы 20 апреля. 4 дня спустя Шеер послал всем подводным лодкам, находившимся в западных водах, приказ вернуться обратно; он не видел никакой пользы в посылке лодок для выполнения работы, в высшей степени опасной при обыкновенных условиях и становившейся вдвое более рискованной при соблюдении многочисленных инструкций и ограничений в их использовании. 30 апреля кайзер одобрил смягчение приемов подводной войны и предписал использовать подводные лодки только против военных объектов. Тем не менее, он обещал, что как только политическая и военная обстановка позволит, кампания будет возобновлена¹.

¹ Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер, Флот Открытого моря*), стр. 242.

В районе действий фландрской флотилии весна 1916 г. была горячим временем. Ввиду внимания, оказанного подводными лодками подступам к Гавру, для действий близ этого порта было послано несколько британских дрейфтеров, в надежде поймать кого-либо из подводных мародеров в свои сети. Утром 5 апреля поступило донесение о присутствии подводной лодки противника на путях. Немедленно вышло 6 дрейфтеров, и в 10 ч. 15 м. утра *Плеядз* (*Pleiades*) поставил свои сети. Только что *Эндьюренс* (*Endurance*) последовал ему, как было донесено, что противник запутался незадолго до того. *Комрэйдз* (*Comrades*) донес, что почувствовал под собой толчок и удар. События быстро следовали одно за другим. Перископ задел и повредил руль *Эндьюренс*, отдававшего свои сети и опустившего их в тот момент, когда капитан решил, что подводная лодка основательно запуталась. Окруженная дрейфтерами и атакованная французским эскадренным миноносцем *Тромб* (*Trombe*) (сброшившим 3 бомбы), *УВ-26* (Смитс) была вынуждена всплыть на поверхность и сдаться. Эта лодка вышла из р. Эмс 19 марта, прошла вдоль голландского побережья в 3 милях от него и прибыла в Зеебрюгге 21-го. Затем она вышла для работы в Английском канале, пройдя сетевое заграждение между южной Гудвинской отмелью (*South Goodwins*) и Аутер Руютинген (*Outer Ruytingen*). *УВ-26* была без труда поднята французами с мелкого места, на котором она затонула, и после ремонта вступила в строй для дальнейшей службы во французском флоте под названием *Ролан Морильо* (*Rolland Morillot*). Для Германии это был вдвойне несчастливый удар судьбы: среди документов на корабле были найдены неопровержимые доказательства того, что *Сэссекс* пал жертвой германской подводной лодки.

В течение того же апреля судьба решила, чтобы одна из единиц фландрской флотилии стала первой жертвой нововведения в области противолодочного оружия. 23-го малый заградитель *УС-3* (Крейсер) запутался в минированных сетях у буя Спар (*Spar*) у побережья Норфолка, где он был заброшен бомбами и взорван вооруженным рыбачьим судном *Чиро* (*Cheero*). Повидимому это был первый зарегистрированный во время войны случай обнаружения подводной лодки при помощи гидрофона. Впоследствии акустическое обнаружение подводных лодок стало одним из самых успешных средств, применявшихся против подводных сил.

К концу апреля дуврским патрулем был поставлен первый бараж у Бельгийского побережья. Эта преграда предназначалась в первую очередь для защиты британских военных кораблей, патрулирующих в 18 милях от береговой полосы, находившейся в руках противника. Бараж не был специально рассчитан для закупорки подводных лодок в их базах и для воспрепятствования их движению по Дуврскому проливу. Тем не менее, по своей конфигурации и положению он должен был задерживать неприятельские подводные лодки, стесняя их движение. Преграды из мин и сетей, полностью окружающей германо-бельгийские прибрежные воды, нельзя было создать ввиду нейтралитета Голландии. У северо-восточной оконечности баража имелся широкий проход. Во всяком случае, неприятельские подводные лодки, выходявшие из фландрских баз в крейсерство, должны были следовать на северо-восток, как бы идя к Германской бухте, и пересекать устье р. Шельды, прежде чем достичь и обогнуть конец баража и двинуться на юго-запад через

проливы. Подводные лодки, возвращавшиеся из похода, также должны были гораздо дольше держаться северо-восточных курсов, прежде чем обогнуть конец баража и лечь на обратный курс, чтобы дойти до своих портов.

Весь план в целом конечно предполагал создание по возможности полной прибрежной преграды против Зеебрюгге и Остэнде, — выходов из внутренней базы Брюгге. 24 апреля работа по постановке препятствия началась. Начав в 5 час., *Орвието* (*Orvieto*), *Принсесс Маргарет* (*Princess Margaret*), *Пэри* (*Paris*) и *Биарриц* (*Biarritz*) поставили на 14-узловом ходу 1421 мину. В 10 ч. 20 м. 6 траулеров, имевших каждый по 24 мины, поставили свой груз на мелководья у восточной оконечности¹. Двойная линия глубинных мин длиной в 15 миль, а также минированная сеть на якорях протяжением в 13 миль и 14 светящихся буйев были поставлены у Торнтон-Риджа (*Tornton Ridge*). Во время постановки глубинных мин дрейтеры поставили дальние от берега подрывные сети. Еще мористее другие поставили сигнальные сети параллельно отмели Уест Хиндер (*West Hinder Shoals*) в 30 милях от Остэнде для поимки лодок, возвращавшихся в свои базы. Адм. Бэкон, командующий Дуврским патрулем, донес, что в течение дня имели место многочисленные взрывы; он полагал, что в минированных сетях погибло 4 или 5 подводных лодок. Эта оптимистическая оценка основывалась на хороших признаках; но, как потом оказалось, в сети попали только 2 германские подводные лодки; одной удалось освободиться, другая погибла. *UB-10*, запутавшись в сетях, взорвала несколько мин (подрывных патронов), стараясь освободиться; после восьмичасовой борьбы она выпуталась и вернулась в базу. *UB-13*² (Метц) была менее счастлива; она зацепилась за якорную цепь дрейтера *Глинер ов зе Си* (*Gleaner of the Sea*), стоявшего вместе с несколькими другими дрейтерами у Торнтон-Риджа. Затем лодка была заброшена бомбами с *E. E. S.*, а затем для полной уверенности эскадренный миноносец *Эфриди* (*Afridi*) взорвал подрывной трал.

Постановка баража была закончена 26 мая, и он поддерживался в действии до октября; он был усилен минными полями и минированными сетями, и, когда возможно, в его районе находился патруль. Серьезным, но неустранимым дефектом было то, что надводные суда могли нести только временное наблюдение. Кроме того здесь же поблизости находились порты-убежища, из которых ночью могли выходить неприятельские эскадренные миноносцы, чтобы топить или наносить повреждения судам, охранявшим сети подобно часовым. Все надводные патрули снимались в сумерки, и Шульце рассказывает, что с наступлением темноты подводные лодки рвали и растаскивали сети дреками.

Если бы принятый в то время тип британской мины был более эффективным, вероятно несколько подводных лодок было бы уничтожено сразу же после постановки баража. Конечно патрули воздушные и из

¹ В мае 1916 г. линия эта была продолжена.

² Установление подлинности этой потери причинило много смущения. Британский отчет (1919 г.) показывает: *UB-13* погибла в марте 1916 г., место и дата неизвестны; *UB-3* погибла в Северном море 24 апреля 1916 г. Германские отчеты указывают потопление лодки 24 апреля 1916 г. как потопление *UB-13*. Германская версия правильна. *UB-3* была средиземноморской лодкой и пропала на походе в Константинополь почти за год до изложенных здесь событий.

дрифтеров ограничивали работу противника по нарушению сетей почным временем, но кроме этого достигли очень немногого. Гайер отмечает возраставшую с этого времени эффективность противолодочных мероприятий у Фландрии. После октября у баража больше нельзя было держать патрули¹. Кроме того, имелся выход, ведущий в голландские воды, через который проходили лодки или днем невидимые и в погруженном состоянии, или ночью на перископной глубине.

Как средство, дававшее возможность установить, поддерживать и снабжать защитой дневные патрули вдоль бельгийского побережья, система баража несомненно была успехом. Она позволяла перенести войну на территорию противника и поэтому достигала цели, для которой была в первую очередь предназначена. Но с точки зрения его второстепенных и вспомогательных свойств — как средства для задержки и уничтожения неприятельских подводных лодок — это предприятие далеко не выполнило своего назначения. К сожалению, противолодочные достоинства заграждения были чересчур сильно переоценены. Эта ошибочная уверенность возникла вследствие вполне естественной ошибки — отнесения следствия к неверной причине.

Немедленно после создания баража подводные лодки стали менее активны. Вывод напрашивался сам собой: новый бараж стеснил операции подводных лодок. На самом же деле в тот самый день, когда были поставлены мины, Шеер приказал отозвать обратно свои подводные лодки. Еще раз совпадение перемен в германской подводной политике с началом действия новой морской преграды внушило мысль, что противник встретил серьезное препятствие.

Другие подводные лодки тоже пострадали на этом минном заграждении. 7 мая были еще поставлены минированные сети; когда 15 июля дрифтеры стали сменять сети, восьмая сеть оказалась отсутствующей и мины — взорванными. Во время вытаскивания сетей было извлечено тело германского матроса-телеграфиста; на нем найден пропуск, выданный в Брюгге, и личная жестянка с маркой *U-10*. Спустя 3 дня фамилии этого матроса и 29 других появились в германском списке потерь. Тайна этого происшествия заключается в том, что по германским отчетам *U-10* со всей командой погибла в Балтике: но германские власти сами из года в год не могли притти к соглашению между собой относительно даты этой гибели².

¹ Летом 1917 г. он был вновь поставлен при подготовке к большому десанту на побережье Бельгии — проекту, не осуществленному ввиду того, что армии не удалось отнять у немцев Пашендаль.

² Вот три германские версии:

а) „Ташенбух дер Кригсфлоттен“ (1922) считает *U-10* погибшей в Балтике (вероятно на mine) в июне 1915 г.

б) Гайер говорит, что *U-10* была послана в течение мая 1916 г. на позицию к северо-западу от Готска Сандэ в Балтике и не возвратилась.

в) Михельсен говорит, что *U-10* погибла в Балтике в июне 1916 г., вероятно — коснувшись мины.

„Ташенбух“ указывает дату гибели примерно на 11 месяцев раньше постановки баража у побережья Бельгии; объяснение Гайера фиксирует ее в месяц постановки; Михельсен относит потерю на месяц, следовавший за постановкой баража. Британские отчеты, на основании данных, приведенных выше в тексте, указывали, что *U-10* подорвалась в течение мая 1916 г. на mine в 25 милях на *NW* от Зеебрюгге. Осенью 1915 г. более старые лодки с моторами Кертинга для тяжелого горячего были сняты со службы в Северном море. *U-10* была одной из этих лодок и (по Гайеру)

На следующий день после постановки минного заграждения, 25 апреля, германские линейные крейсера совершили набег на Лоустофт. Перед этой вылазкой 2 больших подводных минных заградителя вышли для постановки минных полей. Назначением *U-71* был Морэй Фирт (Moraу-Firth). Однако вследствие затруднений с двигателями и потери жидкого топлива ей пришлось вернуться 21-го, не выполнив своей задачи. По подобной же причине и *U-72* не удалось заминировать Фирт-ов-Форт (Firt of Fort). Другие подводные лодки находились на позициях у Форт: *UB-18* (Штейнбринк) и *UB-29* (Пусткухен, чье наказание за атаку *Сэссэжа* очевидно было исключительно мягким) находились у Лоустофта. Штейнбринк заметил 4 британские подводные лодки, шедшие из Ярмута в надводном положении на дистанциях в 1 милю, ходом в 12 узлов. Он атаковал головную лодку, которая, заметив его перископ, выпустила торпеду и пыталась таранить. Штейнбринк нырнул прямо под *E-22*, которая была его противником, и затем снова всплыл, чтобы осмотреться. Увидя *E-22*, полным ходом возвращавшуюся назад, он выпустил 2 торпеды, одна из которых подорвала английскую лодку. При гибели лодки 2 человека команды *E-22* были сброшены в воду. Штейнбринк, ясно видевший, что перископы остальных трех подводных лодок приближаются к этому месту, повернулся кормой к подходящим лодкам противника, подобрал обоих тонущих людей и благополучно нырнул. Это был очень смелый поступок, вызвавший восхищение его противников. Другая лодка, *UB-29*, выпустила торпеду в легкий крейсер *Пинелоп* (*Penelope*) Гарвичского отряда и повредила его.

Наконец *UC-5* (Морбюттер), пройдя через заграждение 26-го, села на мель у Гарвича и обнаружила себя, посылая радиogramмы; на следующий день она была захвачена неповрежденной эскадренным миноносцем *Файрдрэйк* (*Firedrake*). 3 мая в Северном море (и во время британской попытки выполнить налет гидросамолетов на ангары цепепелинов в Тондерне) *U-24* обнаружила в море Гранд-Флит, вышедший на поддержку своих легких сил. Она пыталась вызвать по радио *U-51*, *U-70* и *UB-22*, находившиеся поблизости, но успеха не имела. Сама она не могла сделать ничего вследствие возгорания, возникшего в разобщительных муфтах дизелей и электромоторов.

К этому времени весенняя кампания 1916 г. против торговли фактически была закончена. Гайер утверждает, что лодки в западных водах уничтожили от 200 000 до 300 000 *т*. Он считает также, что второе ослабление торговой войны сохранило союзникам для будущего использования 1 200 000 *т* с добавлением 400 000 *т*, которые могли быть уничтожены лодками фландрской флотилии с мая по сентябрь. 5 германских подводных лодок были потеряны; из них только одна *U-68* погибла от ловушки во время действий на подходах к Британским островам. Этот же источник сообщает, что ежемесячное вступление в строй новых лодок никогда не было столь благоприятным, как в промежуток времени с апреля 1916 г. по январь 1917 г., достигая в среднем по 10 лодок в месяц. 25 больших и 43 малые лодки находились в строю в марте 1916 г.; все большие лодки, за исключением трех, были полностью обору-

в сентябре 1915 г. находилась в составе Балтийской (Курляндской) флотилии. Крайне сомнительно, чтобы весной 1916 г. *U-10* была в числе лодок, базировавшихся на Зеебрюгге. Все достойные доверия данные говорят, что она погибла в Балтике, по неизвестной причине, в течение мая 1916 г.

дованы и укомплектованы опытной командой. Кроме того, строились или были почти готовы к сдаче 52 большие и 89 малых лодок. Гайер замечает, что действительность противолодочных мероприятий союзников у фландрских баз заметно увеличилась, и что в частности воздушный дозор стал постоянным источником беспокойства для подводных лодок.

Однако в целом успехи в деле борьбы с подводной угрозой были незначительными. Правда, в течение лета союзники получили передышку, но, с другой стороны, это обстоятельство тормозило развитие действительных ответных мер борьбы. В то время союзники не могли достаточно хорошо знать причины ослабления нападений. Желание рождало ошибочное заключение. Было и удобно и утешительно предполагать, что контрмеры наконец оказались действительными. За этот самодовольный оптимизм пришлось через год расплачиваться тяжелой ценой, ибо поворотный пункт всей морской войны был уже очень близок. Приближалось событие, которое заставило Германию перевести свои ланейные эскадры на второстепенное положение и поставить все свое будущее на карту подводного оружия.

ГЛАВА V

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА КАК ОРУЖИЕ ДЛЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

(Май — сентябрь 1916 г.)

Хотя 4 мая германское правительство приняло все американские требования, чтобы подводная война впредь велась по нормам призового права, новый энергичный командующий Флотом Открытого моря адм. Шеер не собирался давать своим подводным силам ржаветь в бездействии. Когда Швигер вернулся из своего последнего крейсерства, ему предложили высказать свое мнение об ограниченной войне. В недвусмысленных выражениях он заявил, что крейсерские операции („prize war“), ведущиеся по призовому праву, не обещают дать решительных результатов.

Был выдвинут другой план — разрешить неограниченную войну против военных кораблей, транспортов и вооруженных торговых судов в зоне блокады; в то же время в других районах должны были попрежнему применяться приемы призовой войны. Когда были удовлетворены американские требования, командиры подводных лодок дали следующий совет: они предложили использовать один из захваченных пароходов для помещения команд потопленных судов. Кап.-лейт. Бауэр¹ (командующий подводными дивизионами, бывший командир 1-й флотилии) совершил поход на U-67, чтобы лично изучить обстановку; по своему возвращении он был более чем когда-либо убежден в опасности, которой

¹ Две подводные флотилии, находившиеся в строю в начале войны, были позднее развернуты в 4 флотилии, организованные следующим образом:

Командующий подводными лодками: кап.-лейт. Бауэр.

- | | | |
|---------------|------------------------------------|---------------------------------|
| 1-я флотилия, | Брунсбюттелькоог (Brunsbüttelkoog) | (командир Паскэ) |
| 2-я | Вильгельмсхафен | (командир Розенберг-Грушинский) |
| 3-я | Эмден | (командир Гайер) |
| 4-я | Эмден | (командир Праузе) |

подвергались бы подводные лодки, действующие в согласии с нормами призового права.

С самого своего вступления в должность командующего флотом Шеер настойчиво добивался разрешения начать наступательные операции флота. После набега на Лоустофт он разработал план бомбардировки Сэндерлэнда (Sunderland). Он ожидал, что подобный удар против британского восточного побережья вызовет выход части Гранд-Флита из его северных баз. На путях британских эскадр линейных кораблей могли быть заблаговременно приготовлены „гнезда“ („nests“) подводных лодок и минные поля. В середине мая планы были готовы. Подводные лодки должны были находиться у британских берегов, так чтобы заблаговременно добыть сведения о движении британских сил; в течение 16—17 мая британское адмиралтейство обнаружило девять неприятельских подводных лодок, выходивших из своих портов. Так как нападений на торговые суда не последовало, то возникли подозрения, что намечено какое-то новое выступление противника. Однако еще до этого, 13 мая, *U-74* (Э. Вейсбах) вышла для постановки минного поля к юго-западу от Бэс Рок у Фирт-ов-Форт. Затем 17-го *U-43*, *U-44* и *U-52* вышли из своей базы, первые две—чтобы стать близ Скапа Флоу, последняя же направилась в Фирт-ов-Форт. На следующий день в направлении на Форт вышли также *U-24*, *U-32*, *U-63* и *U-70*. 20-го *U-47* вышла на разведку у Сэндерлэнда и для обнаружения минных заграждений и проходов. Оттуда она проследовала к Киннэрд Хэд (Kinnaird Head). В тот же день вышла *U-75* (Бейтцен) для постановки мин у Оркнейских островов. 21-го лодки береговой обороны *UB-21* и *UB-22* вышли к р. Хэмбер, *UB-27* на позицию к острову Мэй и *U-72* для постановки мин у острова Мэй, на линии Стотфильд Хэд (Stotfield Head)—Киннэрд Хэд. Наконец *U-46* и *U-67* были расположены у Терехеллинга; капит. Праузе (4-я флотилия) руководил всей операцией с последней лодки. В течение следующих 8 дней 2 последние лодки встретились с британскими подводными лодками. В южной части Северного моря и перед устьем Темзы были расставлены на позициях 6 лодок фландрской флотилии¹.

¹ Отчет Адмиралтейства (Ютландский бой), стр. 6 (подстрочное примечание), дает следующую диспозицию 30 мая:

13 подводных лодок у британских берегов:

<i>U-43</i>	у Скапа Флоу	<i>U-24</i>	на пути к р. Тайн
<i>U-44</i>			
<i>U-47</i>	у Киннэрд Хэд	<i>UB-21</i>	у р. Хэмбер
		<i>UB-22</i>	
<i>U-24</i>	у Фирт-ов-Форт	<i>U-67</i>	к югу от Доггер Банки
<i>U-32</i>		<i>UB-27</i>	вернулась с повреждением 29-го
<i>U-51</i>		<i>U-46</i>	вернулась от Терсхеллинга по-
<i>U-63</i>			врежденной 30 мая
<i>U-66</i>			
<i>U-70</i>			

Следует отметить, что *U-24* дважды попадает в списке.

К упомянутому списку Шеер („Флот Открытого моря“, стр. 139) прибавляет *U-22*, *U-53* и *U-46*, но не указывает их расположения. *U-64* находилась в р. Эмс до конца главной операции. Гайер (U. S. N. I. Proceedings, апрель 1926, стр. 643) не упоминает о *U-51* и *U-66*. Несколько лодок „UB“ и „UC“ были присоединены к флотилии Флота Открытого моря.

Эти лодки подвергались разным испытаниям, и 23 мая *U-47* (Метцер) донесла, что пройденные ею тральные фарватеры у Сэндерлэнда чисты. Однако погода оказалась слишком скверной для воздушной разведки цепелинов. Воздушная разведка считалась необходимой для намеченной операции, и Шеер до 30-го ждал улучшения погоды. К этому числу находившиеся на позиции малые подводные лодки почти исчерпали свои запасы. Поэтому Шеер отказался от плана нападения на Сэндерлэнд и вместо того решил выйти в море в северном направлении с намерением напасть на суда, курсирующие между Англией и Скандинавией своими легкими силами, поддерживаемыми линейными эскадрами.

Незадолго до полдня 27 мая питерхэдский траулер *Сиренджер* (*Searanger*) заметил на севере парус и дым, движущиеся на восток. Осмотр показал, что под этой странной маской скрывается *U-74*; она была встречена беглым огнем с *Сиренджера* и двух других траулеров, *Оку* (*Oki*) и *Родино* (*Rodino*), подошедших к этому времени. Приняв патруль за безвредные рыбацьи суда, занимающиеся своим обычным делом, *U-74* сильно обманулась и понесла наказание за свою неосторожность. Спустив парус, она отвечала из своих обоих орудий, сосредоточивая огонь на каждом из тральщиков по очереди. Сблизившись, 3 тральщика открыли меткий огонь, сбили кормовое орудие лодки ¹ и ее перископ. Получая одно попадание за другим, *U-74* потеряла всякий интерес к бою и сделала попытку уйти под водою в место, отдаленное от района схватки. Этот путь к отступлению был очевидно закрыт для нее, так как она опять появилась из воды с сильным креном на левый борт. 2 тральщика попытались использовать этот удобный случай, чтобы протаранить раненый минный заградитель, но были обмануты в ожидании, так как *U-74* повернула на четвертый траулер *Кимберли* (*Kimberley*). Пройдя в 2½ м от этого судна, она получила 3 снаряда в корпус на дистанции прямого выстрела. Погрузившись кормой, *U-74* исчезла навсегда, оставив на поверхности в доказательство своей гибели большое количество своей крови — жидкого топлива.

На следующий день *U-72* донесла, что она не в состоянии поставить мины вследствие поломки нефтяной помпы. В ночь с 28 на 29 мая *U-75* поставила свои 22 мины банками к западу от Оркнейских островов; лишенная возможности вследствие тумана точно определить свое место, она поставила мины на путях, которые использовались вспомогательными судами Гранд-Флита, но которыми обыкновенно не ходили боевые корабли. В тот же день вернулась *UB-27* и донесла, что 24-го она встретила у маяка Норт Карр Ляйт (North Carr Light) 4 бронированных крейсера и эскадренные миноносцы; кроме того, она проникла в Форт до Инчкийт (Inchkeith), три раза попадала в сети и пришла с обмотанным левым винтом. 30-го *U-46* (Хиллебранд, бывший командир *U-16*) вернулась от Терсхеллинга с поврежденным перископом, будучи атакована артиллерийским огнем и подводной лодкой; она заметила также многочисленные мины. Немедленно приступили к ее ремонту.

¹ Помещенный здесь отчет базируется на версии сражения, данной в книге Keble Chatterton „Auxiliary Patrol“ (Вспомогательный патруль). Все германские чертежи, описания и фотографии подводных лодок типа *U-71* — *U-80* показывают, что эти лодки были вооружены одной скорострельной пушкой (88-мм или 105-мм) и пулеметом, установленными позади боевой рубки.

31 мая в 7 час. *U-32* (Шпигель) донесла со своей позиции, в 155 милях к востоку от Фирт-ов-Форта, о 2 линейных кораблях, 2 крейсерах и нескольких эскадренных миноносцах, шедших курсом на юго-восток¹.

В 9 час. было получено от *U-66* (Ботмер) с позиции в 60 милях к востоку от Киннэрд Хэд донесение о 8 линейных кораблях, легких крейсерах и эскадренных миноносцах, шедших на север; завеса помешала лодке произвести атаку.

Таким образом действия против Гранд-Флита, вышедшего из своих баз, не увенчались успехом. 31 мая, в 22 часа, вследствие приведенных выше донесений и известий о том, что днем произошло морское сражение, *U-67* и все лодки, находившиеся в р. Эмс, получили приказ выйти на север и донести о себе на следующее утро в 6 час. *U-67*, лежавшая на грунте у Терсхеллинга, не смогла принять этого радио. Между тем за четверть часа до полуночи *U-19* и *U-64* вышли из р. Эмс; в 6 час. за ними последовала закончившая ремонт *U-46*. Эти лодки были посланы Шеером на поиски крейсера *Эльбинг* (*Elbing*), который в действительности затонул после ночного столкновения с линейным кораблем *Позен* (*Posen*). На сообщение германской радиопеленгаторной станции об обнаружении поврежденного британского корабля на курсе *WSW*, примерно в 8 милях к западу от Хорнс-Рифа, *U-46*, находившаяся на благоприятном курсе, получила приказание атаковать поврежденный военный корабль. В 12 ч. 30 м. впереди была замечена добыча. Это был *Мальборо* (*Marlborough*), подорванный торпедой во время боя после развертывания Гранд-Флита. Конвоируемый от места боя легким крейсером *Фирлес* (*Fearless*), он 12-узловым ходом шел к р. Тайн. *U-46* выпустила торпеду с дистанции 2700 м. В этот момент отступавший линейный корабль сделал поворот примерно на 6 румбов, и находившиеся на поврежденном корабле видели торпеду, без вреда прошедшую мимо. В конце концов *Мальборо* вошел в р. Хэмбер 2 июня. Атаковавшая его лодка вместо того, чтобы последовать за поврежденным кораблем и вызвать фландрские лодки или *U-67*, после атаки легла на курс, ведущий в район Хорнс-Рифа. Впоследствии *U-67* получила извещение о *Мальборо*, но оно настолько запоздало, что ее поиски были бесполезны.

В надежде перехватить возвращающийся Гранд-Флит *U-19*, *U-22* и *U-64* получили приказание занять позиции у Питерхэда и Скапа Флоу, но были вынуждены вернуться 2 июня ввиду свежей погоды. К этому времени они ушли к западу и находились на одинаковой широте с британскими эскадрами. *U-46* получила приказание идти к Флэмборо Хэд; заметив 4 легких крейсера и 10 эскадренных миноносцев, она не смогла занять позицию для атаки. У Бляйта (*Blyth*) *U-51* (Румпель) пыталась атаковать поврежденный *Ворспайт* (*Warspite*), но была отогнана вооруженной яхтой *Мингари* (*Mingary*). Шеер утверждает, что две лодки *UB-21* (Хазхаген) и *UB-22* (Путцир) 1 июня уничтожили эскадренный миноносец.

В заключение, 5 июня, в шторм, броненосный крейсер *Хэмпшир* (*Hampshire*), шедший с фельдмаршалом Китченер и его штабом в Архангельск, подорвался на одной из мин, поставленных *U-75*

¹ Повидимому *U-32* была подводной лодкой, атаковавшей легкий крейсер *Галатэа* (*Galatea*).

у Марвик Хэд (Marwick Head) и Броф-ов-Берсей (Brough of Birsay) и погиб со всем личным составом, за исключением 16 чел. Из поставленных 22 мин 15 мин были вытралены почти немедленно после этого.

Таким образом большая согласованная попытка поймать в ловушку Гранд-Флит при его выходе для боя окончилась неудачей, как и разрозненные попытки атаковать его при возвращении в базы. Неспособность подводных заградителей выполнить свою задачу объясняется отчасти механическими поломками, отчасти случайным обнаружением их патрулями. Более показательной была неудача лодок, расположенных у Восточного побережья. Им было приказано занять позиции по дуге, следовательно, сходясь в одном фокусе, их горизонты видимости частично перекрывались. Однако в сражении не участвовало ни одной подводной лодки, несмотря на многочисленные сообщения противоположного характера. Сомнительно, могли ли они достигнуть больших успехов. Несомненно участие в бою было бы чрезвычайно опасным для лодок, кроме того почти невозможно было бы в клубах мглы и дыма отличить своих от противника.

Мы видим, что 5 июня Шеер настаивал не на том, чтобы флот снова вышел в море, ища другого подобного сражения, а на том, чтобы были предприняты наступательные операции подводными лодками. Считая, что моральный эффект сражения позволит пренебречь протестами нейтральных держав, он настаивал на возобновлении беспощадной войны против торговли. Канцлер попрежнему отказывался выслушивать подобные предложения. 20 июня были запрещены даже атаки на вооруженные торговые суда, и Шеер тщетно настаивал на их возобновлении. Поэтому в течение лета лодки оставались на привязи. В ожидании нападения британских боевых кораблей мористые выходы фарватеров, протраленных в германских минных полях в Гельголандской бухте, охранялись (с 3 по 13 июля и с 28 июля по 4 августа) двумя линиями подводных лодок, распределенных по широким дугам. Между этими периодами 14 июля *U-51* (Румпель) была подорвана и потоплена в устье р. Эмсе британской подводной лодкой *H-5* — боевой успех, заслуживший высокую оценку немцев за его смелость. Адмиралтейство не объявило сразу никакого одобрения за подвиг и отложило награждение командира *H-5* на целый год. Он ушел с своей позиции без разрешения и по своей инициативе. Перенесение войны в воды противника — одно дело, а самовольный уход с важного наблюдательного пункта — другое.

Поскольку в Северном море для подводных лодок не находилось работы, германское адмиралтейство откомандировало на лето в Балтику 4 большие подводные лодки. Гайер добавляет, что в спокойной обстановке этого замкнутого среди суши моря они скоро теряли технические навыки крейсерской войны и поэтому оказались мало полезны при возобновлении этой формы войны 5 июля в Северном море. Главной жертвой этой войны в смягченной форме в Северном море был рыбачий флот. В течение этого месяца у восточного побережья было уничтожено не менее 36 судов. Нападения производились, повидимому, лодками *U-46*, *U-49*, *U-52* и *U-69*; действуя совместно, они завлекли в ловушку 3 вооруженных траулера питерхэдского патруля *Ира* (*Era*), *Оньюрд* (*Onward*) и *Нелли Нэттен* (*Nelli Nutton*) и уничтожили их. Под вечер 11 июля *Оньюрд* сообщил, что видит подводную лодку

в 120 милях к *OSO* от Гёрдль Нэсс (Girdle Ness). Он и *Нелли Нэттен* пошли на подводную лодку и открыли огонь, но увидели, что дальноточность их орудий совершенно недостаточна. Затем к северо-востоку была замечена вторая лодка, и в довершение внезапности с юго-востока появился третий подводный противник. Загнанные вперед в промежуток между подводными лодками, под перекрестным огнем с дальних дистанций, 3 траулера были побеждены значительно превосходившими их силами. Команды *Ира* и *Онуорда* сдались, а большая часть команды *Нелли Нэттен* была доставлена в Эбердин голландским логгером. В результате этой неудачи траулеры восточного побережья были вооружены 12-фунтовыми (76-мм) пушками, вместо ранее установленных 3-фунтовых (47-мм), оказавшихся несостоятельными.

В тот же день, 11 июля, подводная лодка выпустила 30 снарядов по Сихэмской (Seaham) гавани, убив в результате одну женщину. Накануне пароход *Калипсо* (*Calypso*) (2876 т), действовавший в начале войны как вспомогательный крейсер под названием *Каликс* (*Calyx*), попался одному из этих каперов и был уничтожен вместе с капитаном и 29 членами команды. Нападения на рыбачий флот продолжались до 14-го и повторились в последние дни июля. Это уничтожение рыбачьих судов внушало настолько серьезные опасения, что из состава 4-й флотилии были выделены для охраны района р. Тайн лидер и 6 эскадренных миноносцев. В начале августа прибыло 12 эскадренных миноносцев и 24 дрефтера с минированными сетями; последние суда были посланы в море для симуляции рыбачьего флота. Эти мероприятия, казалось, отняли у подводных лодок охоту продолжать нападения на рыбачьи суда, и только в сентябре они возобновили свои нападения на тружеников моря.

Другой стороной баланса подводной войны было исчезновение *U-77* (Гюнцель) 5 июля¹. Германские власти предполагают, что она была потоплена траулером у восточного побережья, но британское адмиралтейство не приводит никаких данных, подтверждающих подобное заключение. Одним из последствий нападений на рыболовный флот было возвращение к использованию вооруженных смэков среди рыбачьих судов. Была вновь использована комбинация из траулера-ловушки в сопровождении подводной лодки, но успеха она не имела.

Новое техническое достижение продемонстрировало теперь растущую силу и способность подводных судов к длительным действиям в море. 23 июня из Кили вышла в Америку торговая подводная лодка *Дейчланд* (*Deutschland*) под командой Кенига, с грузом красок, почты и драгоценных камней. 9 июля она прибыла в Балтимору (Baltimore), оставалась в этом порту до 2 августа и 24-го прибыла обратно в Бремен с грузом цинка, серебра, меди и никеля. Однотипная лодка *Бремен* (Шварцкопф) вышла в Норфолк (Norfolk) в штате Виргиния, но так и не достигла места назначения. Ее судьба так и не выяснена. Подводная лодка, как предполагают — *Бремен*, была замечена в 300 милях к югу от Исландии, на курсе, ведущем в Балтимору. Большие вспомогательные крейсера 10-й крейсерской эскадры были высланы, чтобы перехватить блокадопрорыватель, и два из них — *Элзэшен* (*Alsation*) флагманский и *Мэнтюа* (*Mantua*) — протаранили какой-то тяжелый по-

¹ Михельсен дает дату 7-го.

груженный в воду предмет. *Дейчланд* не была вооружена, и после осмотра правительство Соединенных штатов признало ее торговым судном. Как напоминание о том, какой дальности плавания могут достичь подводные силы, сенсационное появление „купца“ новейшей формации в американских водах произвело известный эффект. Однако его претензия на постановку рекорда автономного крейсерства на большую дальность плавания, вероятно, можно оспаривать. Построенные в Канаде британские подводные лодки типа „Н“ еще летом 1915 г. пересекли Атлантический океан, идя в Гибралтар, без конвоя и под своими машинами; одни прибыли в британские базы, другие присоединились к морским силам союзников в Эгейском и Адриатическом морях.

В течение июля только 3 британские парохода пали жертвой подводных лодок в Северном море и 5 других погибли на минах у берегов восточной Англии. В августе было взорвано торпедами тоже только 3 парохода: *Aaro (Aaro)* (2 603 т); *San Bernardo (San Bernardo)* (3 803 т), *Стэмфордхэм (Stamfordham)* (921 т); от мин погиб 1 небольшой пароход *Ф. Стобарт (F. Stobart)* у бухты Олдборо Нэйпс (Aldborough Napes).

Подводные лодки Северного моря держались как-то странно бездейственно, уделяя внимание только рыболовным судам. Постановка мин фландрскими лодками продолжалась непрерывно. В результате операций подводных заградителей улучшенного типа „UC“ за лето 1916 г. было уничтожено 70 000 т. Одной из первых лодок этого типа — *UC-7 (Haar)* — было суждено стать первой лодкой, погибшей от глубинной бомбы. Незадолго до полуночи 6 июля моторный катер *Салмон (Salmon)* услышал жужжащий шум в своих гидрофонах. Шум продолжался с перерывами почти 2 часа. Наконец, по непрерывному усилению звука *Салмон* заподозрил, что противник быстро приближается. Глубинная бомба была брошена за борт с точным расчетом в тот момент, когда *UC-7* проходила под катером. Вскоре последовал сильный взрыв. В воздух поднялся столб воды высотой в 50 фут.; на поверхность воды всплыли обломки дерева, окрашенные в белую краску, в том числе решетки. Не было сомнений в том, что глубинная бомба вызвала детонацию мин в шахтах *UC-7*. Этот случай представляет особенный интерес, так как является первым успехом, достигнутым сочетанием гидрофона с глубинной бомбой — приемом противолодочной борьбы, который особенно недолгоблизали наши подводные противники в позднейший период войны.

Что касается лодок „UB“, то они занимались уничтожением буев и навигационных знаков, которые приходилось восстанавливать.

В Английском канале велась интенсивная минная война против судов, перевозивших войска. 7 августа Бартенбах (командир фландрской подводной флотилии) настаивал на отмене всех ограничений для операций в этом районе. Он ссылаясь на пробное крейсерство *UB-18 (Штейн-бринк)* у устья р. Сены (Seine), в первую неделю августа. Упомянутая лодка 41 раз приближалась в дневное время к надводным судам для установления их характера либо по маркировке (markings), либо по присутствию солдат на палубе. Полученные инструкции не дали ей возможности выпустить по этим кораблям ни одной торпеды. Подрывными патронами (bombs) и артиллерийским огнем она потопила только 7 небольших пароходов и 10 парусников. Несмотря на все добытые таким путем сведения, германское адмиралтейство тем не менее настаивало, что положение не настолько критическое, чтобы оправдать разрыв

с Вашингтоном, больше того — оно предписало падать даже транс-порты.

После Ютландского сражения морской генеральный штаб снова предложил Шееру высказать свое мнение о ведении подводной войны. Шеер в самых недвусмысленных выражениях заявил, что по его мнению подводные лодки могут быть использованы либо для неограниченной войны против торговли, либо в чисто боевых операциях. При таком положении дел начальник морской канцелярии кайзера Мюллер пытался сыграть примирительную роль. Заметив Шееру, что германское правительство принуждено было „с яростью в сердце“ сделать уступки Америке, он указал, что германские подводные лодки не должны полностью отказываться даже от того относительного успеха, какой достигался, например, ведением ограниченной войны в Средиземном море. По его мнению, командующий флотом должен был постараться найти компромисс между непримиримой позицией сторонников неограниченной войны и общими политическими и военными требованиями. Он уговаривал Шеера достигнуть договоренности с начальником морского генерального штаба Хольцендорфом, чтобы избежать дальнейшего перевода подводных лодок из Северного моря в Средиземное. В заключение он высказал личное одобрение беспощадной подводной войне (*submarine war to the knife*).

Неделю спустя Шеера посетил канцлер, решительно заявивший, что он не имеет ни малейшего намерения дать свою поддержку или согласие на неограниченную войну, при которой „судьба“ Германской империи окажется в руках командира какой-нибудь подводной лодки. Между тем Хольцендорф имел про запас другой козырь. Он предложил план, согласно которому подводные лодки должны были сближаться в погруженном положении, чтобы обнаружить признаки присутствия пушки на судне. Если при таком осмотре жертва оказалась бы невооруженной, лодка должна была всплывать на поверхность, забирать документы и после того, как команда оставит судно, топить его.

Однако Шеер имел в виду использовать свои подводные лодки для иных целей, так как он не отказался от намерения бомбардировать Сэндерлэнд и заманить Гранд-Флит в ловушку. В ночь с 18 на 19 августа 5 лодок — *U-44*, *U-67*, *U-65*, *U-52* и *U-53* — расположились на линии к северо-востоку от Бляйта; 5 других — *U-63*, *U-49*, *U-45*, *U-66* и *U-64* — заняли позицию у Флэмборо Хэд. У банки Сварте были выставлены *UB-39*, *UB-23*, *UB-18* и *UB-29*; у Терсхеллинга — *UB-37*, *UB-19*, *UB-16*, *UB-6* и *UB-12*; у Гельгоlanda — *U-48*, *U-69*, *UB-35*, *U-55* и *U-56*. Вместо дуг лодки расположились на этот раз по прямым линиям. Кроме того, 8 цепелинов действовали в качестве разведчиков флота над Северным морем. В течение вечера 18-го Флот Открытого моря вышел из базы. Гранд-Флит, предупрежденный адмиралтейством об обнаружении по крайней мере 6 подводных лодок в Северном море, а также о вероятном выходе других, вышел из своих баз Скапа Флоу, Кромарти и Фирт ов Форт. На следующий день рано утром британская подводная лодка *E-23* увидела противника; ей удалось повредить торпедой германский линейный корабль *Вестфален*; позднее она донесла, что неприятельские силы вышли в море.

На следующее утро, в 7 час. 19 августа, завеса из легких крейсеров впереди линейных крейсеров прошла через бляйтскую линию германских

подводных лодок. 3 торпеды с *U-52* (Ханс) нанесли *Ноттингем* (*Nottingham*) смертельный удар, и через 3 часа этот ценный крейсер затонул. Вскоре после этой атаки *U-53* (Розе) донес о 3 британских линейных кораблях и 4 легких крейсерах и затем давал непрерывные сведения Шееру. Но Шеер был введен в заблуждение цепелином *L-13*, принявшим Гарвичский отряд за „крупные силы в составе линейных кораблей, крейсеров, легких крейсеров и шестнадцати эскадренных миноносцев“, идущих с юга. Получив это донесение, Шеер повернул с целью отрезать их и тем самым избег встречи с Гранд-Флотом, находившимся от него в 30 милях. На британских эскадрах томительные минуты превратились в часы; надежда на морской бой исчезла, и ожидание сменилось разочарованием; когда выяснилось, что все надежды на встречу с Флотом Открытого моря исчезли, Гранд-Флот повернул на север. В 16 ч. 45 м. его 3-я эскадра легких крейсеров вошла в западную, устроенную подводными лодками у Флэмборо Хэд, 54°27' сев. широты и 1°15' вост. долготы. Торпеды с *U-66* (Ботмер) поразили *Фалмут* (*Falmouth*) в нос и в корму, но глубинные бомбы, сброшенные кораблями завесы, поменяли *U-49* (Хартман) и *U-66* его прикончить. Через 2 часа германские лодки были принуждены отказаться от попыток выполнить свое намерение; *Фалмут*, машинное отделение которого осталось нетронутым, давал 6 узлов своими машинами; но на следующий день его судьба была решена. Несмотря на завесу из 8 эскадренных миноносцев, *U-63* (Отто Шүльце) попал двумя торпедами, и через 8 часов несчастный крейсер затонул. Помимо этих двух успехов, *U-65* будто бы причинила тяжелое повреждение линейному крейсеру *Инфлексибл* (*Inflexible*) во время прохождения Гранд-Флотом через линию у Бляйта в 20 час.

События 18—19 августа подверглись критике морских штабов и командования флотами обеих сторон. Немцы видимо были удовлетворены достигнутыми результатами, так как предполагали в октябре повторить по тому же плану комбинированную операцию флота и подводных лодок. Но когда этот месяц наступил, все наличные подводные лодки были использованы для войны против торговли, и от намеченной операции пришлось отказаться. С британской стороны была пересмотрена вся оценка стратегической обстановки на Северном море и наша морская политика в связи с этой обстановкой. Одним из вопросов, подвергшихся в то время обсуждению, были атаки противника на восточное побережье Англии, и наряду с этой проблемой был поднят связанный с ней вопрос о том, в какой мере возможно выработать активные и пассивные приемы противодействия подобным набегам. Трудность противодействия нападениям на восточное побережье при расположении базы флота в Скапа Флоу, конечно, давно была признана. Реальным соображением, могущим удержать противника от таких нападений, была возможность заставить Флот Открытого моря принять бой после нападения. Для британской стороны задача заключалась в том, чтобы перехватить Флот Открытого моря на его обратном походе до наступления темноты — задача далеко не легкая. Однако, как ни интересны эти вопросы государственной обороны, они выходят из рамок нашего повествования. Один вопрос, и только один, может быть здесь обсужден: в какой мере второй выход Шеера в 1916 г. отзывался на передвижениях британского флота на Северном море?

Не может быть никакого сомнения в том, что, как это предвидел сэр Джон Джеллико 19 августа 1916 г. и еще раньше, противник обдуманно ставил „заграждения“ и „гнезда“ из подводных лодок, чтобы поймать Гранд-Флит в ловушку. Кроме того, Шееру в общем вполне удалось предугадать движения британского флота в юго-западной части Северного моря и расставить свои подводные лодки в этом районе с целью перехватить противника. Задача — разгадать возможные движения главных сил британского флота — была относительно простой для германского командующего. На подходах к Сэндерленду оперативный плацдарм для флотов представлял собой очень тесное пространство, ограниченное большими минными полями, поставленными немцами у устьев р. Тайн и р. Хэмбер и близ Доггер-Банки. Поэтому было легко предвидеть, куда пойдет британский флот, и соответственно расставить свои подводные лодки.

По всей вероятности противник должен был вскоре попытаться повторить операцию по тому же самому плану, первая часть которого состояла в постановке минных заграждений и ловушек из подводных лодок. Затем, расставив свои подводные западни, противник бросил бы свои тяжелые эскадры через Северное море для нападения на торговые суда или патрули вдоль восточного берега, или же для бомбардировки морских портов и незащищенных городов, или даже для высадки войск. Если бы Гранд-Флит и линейные крейсера получили приказ выйти из своих северных баз для сосредоточения и движения на юг против неприятеля, то в каких условиях пришлось бы им действовать? Следовало ли стремиться любой ценой установить соприкосновение с противником, невзирая на опасность от минных полей и ловушек? Или британские эскадры линейных кораблей и линейных крейсеров должны были избегать тех вод, где противник может быстро и в полной тайне расставить под поверхностью воды свои западни. В этом заключался основной вопрос британской морской стратегии, и осенью 1916 г. его предстояло поднять, полностью обсудить и разрешить.

Если бы было решено придерживаться более осторожного образа действий, избегая опасных вод, то передвижения в море Гранд-Флита и линейных крейсеров пришлось бы ограничить северной частью Северного моря. Но через какие точки могла быть точно проведена в Северном море демаркационная линия между опасной и безопасной зонами, т. е. между теми водами, в которых противник мог расставлять ловушки, подготавливая к операциям своего флота, и теми, в которых ему было труднее или вообще невозможно каким бы то ни было образом подготавливать свои внезапные нападения? Поэтому, высказывая свой взгляд на обстановку, Джеллико должен был наметить некоторую разграничительную линию поперек Северного моря, южнее которой (по его мнению) следовало ожидать опасности от подводных и минных ловушек. Намеченной им линией была широта $55^{\circ} 30' N$. Тем самым Северное море делилось на 2 части — северную и южную. В северной части выше широты $55^{\circ} 30' N$ Джеллико полагал, что он может свободно маневрировать своими эскадрами в достаточной безопасности от ловушек, устроенных противником. На южную часть, лежащую к югу от широты $55^{\circ} 30' N$, он смотрел с недоверием, так как в ней могли находиться подводные ловушки, расставленные Шеером. Кроме того Джеллико подразделил южную (более опасную) часть Северного моря на две части — восточную и западную — раз-

делавшиеся меридианом 4° восточной долготы от Гринвича. В юго-восточную часть Северного моря, т. е. в воды, лежащие к югу от широты $55^{\circ} 30' N$ и к востоку от долготы $4^{\circ} Ost$, Гранд-Флит мог, по мнению главнокомандующего, ходить только под давлением исключительных обстоятельств. Причину такого мнения легко понять. В указанном районе находилась Германская бухта (German Bight) и подступы к ней с запада. Это был район, в котором британские надводные и подводные дозоры не могли, по тем или иным причинам, установить тесное и непрерывное наблюдение. Таким образом, в этом пространстве противник мог быстро и скрытно устраивать в самом широком масштабе подводные и минные ловушки.

Вышеизложенные предложения очень мало отличались от установившегося порядка, при котором только в исключительных случаях флот мог входить в воды южнее Хорнс-Рифа ($55^{\circ} 30' N$) и к востоку от $5^{\circ} Ost$. По мнению главнокомандующего, можно было доверять сведениям, добытым нашими патрулями о вероятных минных полях в западной части южного района Северного моря, и идти на риск послышки туда Гранд-Флита при том условии, если бы представлялось возможным принудить Флот Открытого моря принять бой днем; но даже при этих обстоятельствах необходимо было обеспечивать как линейные корабли, так и крейсера соответствующей завесой из эскадренных миноносцев. Общие взгляды главнокомандующего были поддержаны флагманами линейного флота и сэром Дэвидом Битти. При всей своей краткости и недостаточности вышеприведенный обзор дает в основном правильное представление о том, в какой мере опасность от минных ловушек и подводных лодок влияла на передвижения британского флота после 19 августа 1916 г.

В августе *U-20* (Швигер) вышла в Бискайский залив. Повидимому она не причинила много вреда, если не считать безрезультатной атаки на португальскую канонерскую лодку *Ибо* (*Ibo*) у Таго (*Tagus*) 29-го. 1 сентября Бартенбах выслал *UB-18*, *UB-23*, *UB-29* и *UB-39* в западную часть Английского канала, где они потопили, соблюдая правила призовой войны, дожину кораблей, общим водоизмещением в 70 000 т. Они донесли, что много беспокойства причинили им „конвойные патрули“ и оборонительно-вооруженные торговые суда. Эти лодки страдали недостаточностью надводной скорости: 9 узлов было номинальным максимумом, а крейсерская скорость была от 5 до 6 узлов. Оказалось также необходимым заменить первоначально установленные на них 4-фунтовые пушки 22-фунтовыми. 25 августа у Пэнтленд Фирта был подорван торпедой и потоплен лодкой *UB-27* вооруженный пароход *Дьюк-оф-Олбэни* (*Duke of Albany*).

17 сентября застает *U-53* (Розе) держащей курс на запад на походе через Атлантический океан; предлогом ее похода было нападение на британские военные корабли, которые, как предполагали, ожидали торговой подводной лодки *Бремен* у Лонг-Айленд Саунд. В действительности, ее плавание должно было доказать Америке, что военная подводная лодка может проходить такие же расстояния, как и торговая типа *Дейчланд*, но с грузом и назначением гораздо менее мирного характера¹. Взяв свыше нормы горючего, продуктов, пресной воды и т. д. для двой-

¹ Интересный отчет об этом походе приведен у Шеера (*Scheer*, *Die Hochseeflotte*).

ного путешествия, *U-53* 7 октября пришла в Ньюпорт и немедленно ушла обратно. У Нантукет (Nantucket) она потопила 5 пароходов (3 британских, 1 норвежский и 1 голландский); команды их были подобраны находившимися поблизости американскими эскадренными миносцами. Британским военным кораблям, находившимся у берегов Новой Англии, сообщили, что нападение на подводную лодку в этих водах президент Вильсон сочтет недружелюбным актом. Поэтому Розе не подвергся нападению и 28-го благополучно вернулся в Гельголанд. Президент заявил графу Бернсторфу, что подобные атаки не должны больше повторяться. Появление *U-53* у атлантического побережья Америки должно было послужить предостережением, демонстрацией того, что может случиться, если Америка станет воюющей страной. Здесь было дано доказательство того, что опасная зона будет постепенно расширяться и что такие узловые пункты судоходства, как Дакар (Dakar) и Сьерра-Леоне (Sierra Leone), в недалеком будущем перестанут быть безопасными. Одновременно, пока Розе, пересекал обратно Атлантический океан, подводная лодка *Дейчланд* завершила свой второй заграничный поход и 31 октября, после 20-дневного перехода, появилась в Нью-Лондоне. 17 ноября она вышла обратно в Бремен, куда прибыла 10 декабря.

И в других местах, даже в Северном ледовитом океане, подводные лодки оставляли следы своей разрушительной работы. В течение 2 лет из Америки, Англии и других стран непрерывный поток транспортов, груженных военными грузами, шел в Архангельск, поддерживая снабжение России всем тем необходимым, чего у нее не доставало и в чем она настоятельно нуждалась для поддержания своих фронтов. Еще ранее делались попытки воспрепятствовать этим перевозкам. В июне 1915 г. минный заградитель *Метеор* (*Meteor*) поставил минное поле у входа в Белое море, и в течение лета 1916 г. подводные заградители положили 72 „яйца“ в этих северных водах; из них 30 было вытралено до ледостава. К концу сентября *U-43* (Юрст), *U-46* (Хиллебранд) и *U-48* (Буш) были посланы, чтобы более активно воспрепятствовать перевозкам. Хотя они сообщали об уничтожении 50 000 *т* тоннажа¹ во время своих операций у Норд-Капа и вдоль Мурманского побережья, этот итог преувеличен. Рейд продолжался со 2 по 11 октября, и участвовавшие в нем лодки потопили 6 британских судов (всего 12 229 *т*), 1 русское и 7 норвежских. *U-46* привела в Вильгельмсхафен ценный приз, груженный военным имуществом и автомобилями. Среди британских жертв были *Брэнтингем* (*Brantingham*) (2 617 *т*), погибший с 24 людьми; *Эстория* (*Astoria*) (4 262 *т*) с 17 людьми. Эти 3 лодки были сменены другими лодками. 2 ноября русские патрули уничтожили *U-56* (Лоренц) у берегов Лапландии; вторая лодка—подводный заградитель *U-76* (Бендер)—была повреждена русскими траулерами 26 января 1917 г. Последняя лодка подошла к Гаммерфесту (Норвегия) в состоянии, близком к гибели; в ответ на сигналы о бедствии вышел норвежский моторный катер и спас всю ее команду, кроме одного человека².

Во время описанного выше октябрьского рейда английский легкий крейсер *Фирлес* (*Fearless*) конвоировал 3 британские подводные лодки в Архангельск для противодействия новому усилению угрозы. От „могилы

¹ United States Naval Institute Proceedings, апрель 1926 г., стр. 651 (статья Гайера).

² Михельсен пишет: „Таранена британским пароходом и потоплена командой 27.1.17“.

белого человека“ на тропическом берегу Западной Африки до ледяных пустынь Лапландии и от берегов Новой Англии через Геркулесовы столбы и развалины Трои до дальних берегов Евксина бродили теперь стальные акулы. В океанах, морях и проливах люди с ужасом видели свой приближающийся приговор в их спинном плавнике—перископе.

ГЛАВА VI

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ КРЕЙСЕРСКОЙ ВОЙНЫ

(Октябрь 1916 г.—февраль 1917 г.)

27 августа 1916 г. Румыния объявила войну Австро-Венгрии с целью установить „румынское единство по обеим сторонам Карпат“. Германский ответ на этот новый прирост враждебных рядов был быстр и решителен. Главное командование было возложено на фельдмаршала Гинденбурга и генерала Людендорфа, и германский народ, видевший в победителе у Мазурских озер нового Бисмарка, соединенного с новым Мольтке, приободрился. 30 августа в Плессе (Pless) было созвано очень важное совещание с участием этих военных вождей, начальника морского генерального штаба, статс-секретаря по морским делам и главнейших представителей правительства. Начальником морского генерального штаба адм. Хольцендорфом было выдвинуто неизбежно возникавшее предложение неограниченной подводной войны. Министр иностранных дел Ягов подчеркнул опасность возбудить раздражение нейтральных государств и указал присутствовавшим на фундаментальное различие в отношениях к нейтральной торговле со стороны Германии и союзников. В то время как германская сторона губила невинных людей, союзническая блокада просто отвлекала нейтральные суда от германских портов в свои собственные, не причиняя ущерба нейтральным торговым фирмам. Государственный секретарь Гельферих утверждал, что всякие статистические предсказания успеха неограниченной подводной войны обманчивы; он без обиняков заявил, что применение подводных лодок грозит ускорить катастрофу. Сам канцлер высказал сомнения относительно позиции Дании и Голландии, заявив, что вступление Румынии в конфликт препятствует сосредоточению войск для защиты германских границ.

Предложение было снова отвергнуто. Но тем не менее оно явно завоевывало симпатии. Канцлер не был уже таким упорным противником подводной войны, как прежде. Окончательное решение было предоставлено начальнику генерального штаба и Гинденбургу. В результате возобновление неограниченной подводной войны было отложено впредь до выяснения обстановки в Румынии. В случае успешного развития новых операций на Карпатах можно было рассчитывать собрать оборонительные силы близ границ Голландии и Дании.

Гайер подчеркивает, что совещание в Плессе допустило большую ошибку, не приняв достаточно обширной программы постройки подводных лодок, подготовительной к приближавшемуся наступлению на море. Только 2 800-м подводные лодки (U-115, U-116), 16 лодок типа „UB-III“ (UB-72—UB-87) и 9 „подводных крейсеров“ (U-142—U-150) были раз-