

Кроме потопления 9 рыбацких пароходов, других результатов операция не достигла, и 22 августа крейсера и подлодки вернулись в Гельголанд.

6. Использование подлодок в Гельголандском бою

Тяжелый урок был получен немцами в Гельголандском бою 28 августа, закончившемся потерей 3 легких крейсеров. Этот бой сразу обнаружил и непригодность системы охранения, и неправильную дислокацию главных сил за баром, и неправильный метод использования легких сил и подлодок.

В Гельголандском бою подлодки обеих сторон принимали пассивное и безрезультатное участие в силу ошибок своего командования. В результате этого боя еще строже предписано было не рисковать флотом, а расширить в дальнейшем деятельность отдельных лодок.

На случай внезапного появления неприятеля у Гельго-ланда приказом начальника подлодок Бауэра от 25 августа были назначены позиции подлодок: на I линии длиной в 9 миль на *NO* от о. Гельголанд и на II линии длиной в 12 миль, прикрывавшей Гельголандскую бухту с *W* (о. Гельголанд — пловучий маяк Везер). В I линию из-за малых глубин были назначены 4 малых лодки, во II линию — 5 лодок.

С получением приказа лодки должны были выходить на позиции самостоятельно. Лодки, назначенные в I и II линии, выходили первыми. Остальным 9 подлодкам было указано, у каких кораблей им собирать и в каком месте (между пловучим маяком Эльбе и о. Гельголанд). Собравшись здесь, лодки должны были оперировать в зависимости от обстановки, если не последует особых приказаний от начальников полуфлотилий. Крейсера, состоящие при флотилии (*Гамбург* и *Штетин*), сначала прикрывают выход подлодок, а потом действуют в зависимости от обстановки.

Начальник 1-й флотилии подлодок находился на крейсере *Гамбург*. В день боя крейсер стоял в доке и не был

готов к выходу, поэтому распоряжаться подлодками пришлось начальнику 2-й флотилии, находившемуся на крейсере *Штетин* перед Гельголандом. В соответствии с упомянутым приказом, в 8 ч. 33 м. утра подлодкам было отдано распоряжение занять предусмотренные планом позиции.

На Гельголанде находилось 6 лодок, но не все они были готовы к немедленному выходу, так как последние 4 дня производились учебные торпедные стрельбы, и лодки приступили к переборке механизмов. Лишь 2 подлодки были готовы к плаванию под электромоторами ¹.

Германские подлодки начали выходить в 9 час. утра. *U-5*, *U-10*, *U-25*, *U-24* и *U-28* получили приказание занять II линию и действовать по своему усмотрению. *U-16* должна была идти на доносившийся с *SW* оружейный гул и попытаться атаковать неприятельские силы, действующие против устья залива Яде или возвращающиеся оттуда.

Как известно, англичане имели целью отрезать и уничтожить германское сторожевое охранение, и поэтому бой разыгрался к западу от II линии германских подлодок. Известие о появлении британских линейных крейсеров побудило начальника 1-й флотилии к действию. До сих пор он находился в Вильгельмсхафене, предоставляя распоряжаться начальнику 2-й флотилии, но теперь он дал радио о необходимости полного использования подлодок против столь ценных объектов. Однако, время для успешного действия подлодок было упущено.

Вместо того чтобы занимать позицию в глубоком тылу, на которую никто не думал покушаться, подлодки должны были бы сразу пойти на запад. Однако, это не было сделано в силу укоренившихся предположений, что неприятель пойдет со своими большими кораблями к устьям рек, чтобы атаковать германские суда еще при выходе из них. Поэтому от посылки подлодок к западу от Гельголанда отказались, опасаясь лишить бухту охраны.

В 14 час. *Штетин* увидел английские линейные крейсера и отступил перед ними к Гельголанду. Предложение

¹ Повидимому, англичане знали о положении дела с германскими подлодками по наблюдениям своей подлодки, дежурившей у Гельголанда.

выслать против них подлодки также было признано безнадёжным.

Такая бездеятельность подлодок в этом бою, при наличии ценных объектов для их атаки, являлась большим упущением командования. Эту бездеятельность усугубляла к тому же неблагоприятная погода, пасмурность и туман, из-за которых надводное движение подлодок было почти невозможно. Сильно связывала деятельность подлодок и медлительность их погружения, во время которого подлодки, находясь еще в надводном положении, легко могли попасть под обстрел шедших большим ходом неприятельских судов.

Впоследствии на этот существенный недостаток было обращено внимание и продолжительность погружения была сокращена с 5 мин. до 2 и даже до 1 мин.

С английской стороны в Гельголандском бою участвовали подлодки 8-й («заморской») флотилии. Еще накануне 5 из них были высланы для занятия позиций перед устьем рек, чтобы воспрепятствовать действиям германского флота против английских истребителей. Внутренняя линия из 3 подлодок (Е-4, Е-5, Е-9) находилась к северу и югу от Гельголанда. Этим лодкам надлежало, не обнаруживая себя до известного момента, держаться в удобном положении, чтобы атаковать каждый германский крейсер, имеющий намерение отогнать английские истребители.

Три подлодки (Е-6, Е-7, Е-8), с которыми начальник 8-й флотилии пошел к Гельголанду лишь на рассвете 28 августа, должны были образовать внешнюю линию в 40 милях мористее. Этим лодкам надлежало обнаружить свое присутствие. Задачей их было заманить германские миноносцы в море.

Вследствие промахов в штабной работе англичан сведения о привлечении к операции 3 линейных крейсеров и отряда легких крейсеров Большого флота не дошли до начальника гарвичских сил и начальника 8-й флотилии подлодок. Также не были предупреждены о районах, где будут оперировать британские подлодки, и начальники отрядов линейных и легких крейсеров. Это упущение привело к невероятной путанице, причем британские истребители спасались от своих же легких крейсеров. Флагман-

ский крейсер начальника отряда легких крейсеров атаковал свою же подлодку, избежавшую гибели только тем, что она успела нырнуть под флагманский корабль, после чего начальник отряда легких крейсеров счел за благо совсем уйти из опасного района ¹.

«Германцы ничего не знали о нашей дефективной работе штаба и той опасности, которой мы избегли», —

говорит Черчилль, признавая, что достигнутый успех можно приписать только случаю ².

Результат Гельголандского боя заставил германское командование обратить внимание на неправильный метод использования подлодок для обороны Гельголандской бухты. Для прикрытия лодками подходов к бухте было решено часть лодок (*U-19*, *U-22*, *U-24* и *U-28*) вместе с флагманским крейсером 2-й флотилии *Штетин* перевести в устье р. Эмс. Туда же были переведены в скором времени *U-27*, *U-29* и *U-30*. На Эмскую флотилию возлагалась охрана бухты с запада.

Германские минные заграждения у английских берегов и германские подлодки представляли собою оружие, с которым у англичан еще не было опыта борьбы и непосредственно с которым флот бороться не мог. Этому оружию надо было противопоставить иные средства. Уже с 1 сентября помимо штатных отрядов тральщиков и сторожевых флотилий в кампании участвовали 250 рыбачьих траулеров, дрейфтеров, специально предназначенных для атак подлодок. Однако, этих средств считалось недостаточно, и их количество систематически увеличивалось. Потребовалось не малое время, чтобы все эти суда организовать и обучить их личный состав порученному ему делу.

«В обязанности этих судов входили тральные работы, наблюдение за протреленными фарватерами, слежка за подлодками, осмотр судов, заподозренных в качестве заградителей или маток подводных лодок» ¹.

¹ Корбетт, Операции английского флота, т. I.

² Churchill, The World's Crisis, v. I.

Многочисленные флотилии таких судов, встречаемые германскими подлодками у баз противника, являлись одной из причин неуспеха германских подлодок.

Однако, якорная стоянка британского флота в Скапа-Флау оставалась совершенно незащищенной и имела 4 прохода, через которые могли проникнуть германские подлодки. Ни войти, ни выйти английский флот не мог без предварительного траления. Насколько ненадежна была охрана Скапа-Флау от подлодок, свидетельствует случай 1 сентября. Три эскадры дредноутов с легкими силами и другими мелкими судами стояли на якоре в Скапа-Флау в 3-часовой готовности. Погода, обычная для этих мест, — густой мокрый туман — весьма благоприятствовала неожиданной атаке. Вечером крейсер *Фалмут*, стоявший в северо-восточном проходе, открыл огонь и донес, что стрелял по подлодке. В результате весь флот вышел в море и вернулся только с восходом солнца.

7. Атаки подлодками боевых кораблей

В начале сентября ко входу в Розайт были посланы *U-20* и *U-21*. 5 сентября несколько южнее залива Фирт-ов-Форт командиру *U-21* Херзингу удалось потопить *Патфайндер*, флагманский корабль начальника 4-го отряда английских сторожевых миноносцев. *Патфайндер* погиб в 4 минуты со всем экипажем. Это был первый корабль, погибший от подлодки.

«Отвага, дерзость, умение, с которыми действовали германские подлодки, требовали от сторожевых судов величайшего внимания и напряжения. Особенно энергично действовали лодки в районе Фирт-ов-Форт, откуда адмирал Лори доносил, что все его наличные силы совершенно истрепаны непрерывной сторожевой службой. В течение сентября эти суда были атакованы свыше 10 раз, но сами уничтожили лишь одну лодку»¹.

¹ Корбетт, Операции английского флота, т. I.

Последнее утверждение неверно. В 1914 г. погибло 5 германских подлодок: две в августе — *U-13* и *U-15*, две в декабре в Канале — *U-5* и *U-11* и одна — *U-18* — у Скапа-Флау.

Борьба с подлодками при помощи подлодок оказалась неудовлетворительной, и становилось ясно, что единственным радикальным средством являются надводные корабли с большим ходом и в гораздо большем количестве.

Как бы в ответ на гибель *Патфайндера*, 12 сентября в Гельголандской бухте был потоплен старый германский крейсер *Хела* английской подлодкой *Е-9* (командир Хортон). *Е-9*, производя разведку в Гельголандской бухте в ночь на 12 сентября, легла на грунт на глубине 120 фута в 6 милях к *SW* от Гельголанда. Всплыв с восходом солнца, лодка увидела в 2 милях легкий крейсер. Подойдя на 600 ярдов (1 ярд = 0,914 м), лодка выпустила 2 торпеды и, уходя на глубину, услышала взрыв. Поднявшись вновь, увидела, что крейсер стоит с большим креном. В этот момент лодка подверглась обстрелу с какого-то судна, ей невидимого, и вновь должна была погрузиться. Всплыв через час, командир лодки увидел на месте крейсера только пять тральщиков. Всю остальную часть дня германские миноносцы не давали лодке всплыть и только ночью ей удалось подняться и зарядить батареи.

16 сентября командующий флотом Северного моря получил от начальника германского морского генерального штаба следующую телеграмму:

«Идет усиленная переброска войск в Остенде. Помешать ей было бы важно для сухопутного генштаба. Прошу обсудить возможность посылки одной подлодки, несмотря на трудность кораблевождения».

В эти дни был жестокий равноденственный шторм. Две подлодки, *U-24* и *U-8*, бывшие в море с 16 сентября, дошли только до пловучего маяка Хаак. Операцию, порученную *U-9* под командой Веддигена, можно было начать только 20 сентября. Чтобы подлодка имела больше шансов на успех, ей была указана позиция между пловучим маяком Вест-Гиндер и Остенде, вне опасных остендских отмелей и в то же время на путях, ведущих из Канала и Темзы. Шторм весьма затруднял плавание, компас из-за качки был ненадежен, счисление неточно, приходилось определяться по берегу. 21 сентября *U-9* попробовала лечь на дно, но и на глубине 25 м лодка билась о грунт. Команде

U-9 пришлось вторую ночь вести тяжелую борьбу с волнами. В час ночи 22 сентября при стихшем ветре в темноте с поднявшейся лодки в расстоянии 1 000 м были замечены корабли с потушенными огнями; командир лодки приказал погрузиться и ради предосторожности пройти под водой несколько на запад. На рассвете лодка всплыла в 22 милях к западу от маяка Шевенинген. В 6 час. утра на южном горизонте показались мачты. Уйдя под воду, командир лодки вскоре распознал в перископ три английских крейсера. Тогда он пошел в атаку, решив не упустить ни одного из них¹. В 7 ч. 20 м. была выпущена одна торпеда по среднему кораблю (*Абукир*) с расстояния 500 м. Корабль затонул. В 7 ч. 55 м. был дан залп из двух аппаратов по восточному кораблю (*Хог*) с расстояния 350 м. Обе торпеды попали. В 8 ч. 20 м. — новый залп из двух аппаратов по западному кораблю (*Кресси*) с расстояния 1 000 м. Слышен был взрыв. Всплыв, командир лодки увидел корабль с дифферентом, но без крена. Для верности в него была выпущена последняя, шестая торпеда, от которой корабль перевернулся и затонул. Такой блестящий успех, достигнутый одной лодкой в течение 1 ч. 15 м. при бурном море, объяснялся отсутствием каких бы то ни было мер предосторожности со стороны англичан. Однако, в этом успехе не малую роль сыграла и настойчивость личного состава германской подлодки.

Охрана английских крейсеров, состоявшая из миноносцев, вследствие шторма была отпущена еще с 19 сентября. Особой тревоги подводная опасность не вызывала, так как считалось, что при короткой волне, которая здесь бывает при штормах, когда самые лучшие миноносцы не в состоянии держаться в море, подлодки успешно действовать не могут. Начальник эскадры полагал, что неприятель не будет искать его здесь, так как крейсера еще недавно были в дозоре у Доггер-Банки. Отделяясь от крейсеров, начальник эскадры приказал до прихода миноносцев, во избежание атак подлодок, ходить переменными курсами. Невзирая на это, эскадра двигалась без зигзагов, корабли держались на траверзе на расстоянии 2 миль друг от друга

¹ Г р о о с, Война на Северном море, т. II.

и имели скорость только 10 узлов. Для отражения подлодок с каждого борта имелось лишь по одному орудию, готовому к действию.

Атака *U-9* была произведена на *Абукир* около 6 ч. 30 м. утра. Через 25 мин. после взрыва *Абукир* затонул. Крейсер *Хог* подошел к месту гибели и остановился в 2 каб. для спасения погибающих. Как только спущенные шлюпки позволили дать ход, в крейсер попали 2 торпеды. По замеченной подлодке крейсер открыл огонь. Через 10 мин. после попадания торпеды *Хог* пошел ко дну. *Кресси* подавал сигнал о помощи, оставаясь на месте. В этот момент с правой стороны в 2 каб. впереди траверза показался перископ и послышался шум торпеды. Одна торпеда попала, другая прошла под кормой. После открытия огня в крейсер попала еще одна торпеда, которая потопила *Кресси*; он перевернулся и, продержавшись 15 мин. вверх килем, исчез.

Гибель 3 крейсеров, оставленных без охранения, произвела в Англии потрясающее впечатление, тем более, что крейсеры были укомплектованы резервистами, большею частью семейными, и Osborne'sкими кадетами. Сначала думали, что в атаке участвовали 5—6 лодок. Когда немцы объявили, что действовала только одна лодка, этому не поверили. В действительности это была сравнительно старая лодка, не выходившая ранее в море.

Опасность нападения подлодок представлялась столь грозной, что были предприняты коренные меры, шедшие вразрез с традициями и приемами боевой службы на британском флоте.

«Ни одно правило, — говорит Корбетт, — не было формулировано так непреклонно в английской службе, — начиная с боевых инструкций Блека 1653 г., Монка, Гоу 1779 г. и до последних, изданных в период великих войн, закончившихся в 1816 г., — как правило о взаимной поддержке»¹.

Однако, это правило не отвечало современной обстановке и свойствам нового оружия. Все признаки говорили о том, что лицо войны на море меняется и нужны радикальные меры.

¹ Корбетт, Операции английского флота, т. I.

Такой первой мерой было общее приказание, что если один или несколько кораблей в отряде подвергнутся нападению подлодки или взрыву на минном заграждении, эти корабли должны быть предоставлены самим себе, остальные же корабли должны выйти из опасной зоны, призывая малые суда для оказания помощи пострадавшим. Второй мерой было запрещение броненосным кораблям останавливаться для осмотра коммерческих судов. Для этой цели в состав крейсерских эскадр были введены малые вооруженные суда.

Кроме того, был отставлен перевод 5-й эскадры линейных кораблей в Ширнесс и образован новый дозор у восточных берегов Шотландии.

Через 3 недели (11 октября) последовала гибель русского крейсера *Паллада* в устье Финского залива. Крейсер шел прямым курсом без охраны миноносцев и был потоплен подлодкой *U-26*.

15 октября Отто Веддиген на своей *U-9* атаковал крейсер *Тезей* и потопил крейсер *Хаук*, входившие в 10-ю крейсерскую эскадру и находившиеся в составе дозора на параллели Питерхэда.

Крейсеры шли в строе фронта в 10 милях друг от друга. Шедший с ними рядом крейсер *Эндимион* подзвал к себе *Хаук* для передачи ему почты. Оба крейсера застопорили машины. Через час *Хаук* был взорван и погиб с такой быстротой, что одна из двух спущенных шлюпок не успела отойти и погибла под перевернувшимся крейсером. Вслед затем *U-9* атаковала быстроходный лидер *Свифт*, посланный на поиски крейсера *Хаук*, а несколько часов спустя атаковала дивизион эсминцев, высланный в дозор к восточному проходу в Скапа-Флау. Атака была произведена с расстояния 1,5 каб. Торпеда прошла в 2 фут. перед форштевнем эсминца *Нимфа*, затем по его правому борту, углубилась и прошла под ахтерштевнем, после чего пересекла курс эсминцев *Немезида* в расстоянии 1 каб. и *Аларма* — в 0,5 каб.

Угроза пребыванию Большого флота в Скапа-Флау и Лох-ю, куда также 7 октября проникла германская подлодка, требовала радикального изменения дислокации флота. Средства для обеспечения стоянки флота в Скапа-

Флау и Лох-ю готовились с возможной поспешностью, но срок их готовности не мог быть установлен. Поэтому для этой цели были избраны бухты Скэй и Мэлл на западном берегу Шотландии и Лох-Суилли — закрытое якорное место на северном берегу Ирландии.

Кроме переноса базирования Большого флота, адмирал Джеллико решил перенести к северу и всю систему дозоров. После гибели крейсера *Хаук* и появления *U-9* перед Скапа-Флау Большой флот не возвращался в Северное море, невзирая на начавшиеся операции у фландрского побережья.

8. Операции подлодок у фландрского побережья

Активные действия отдельных подлодок, вне связи с действиями боевых кораблей, происходили одновременно и в направлении Канала.

В конце сентября *U-18* впервые удалось пройти узкость Дувр — Кале и атаковать легкий крейсер *Аттендив*. Организованный поиск подлодки четырьмя дивизионами эсминцев был безуспешен.

Поставленное после этого (2 октября) англичанами минное заграждение у входа в Канал не явилось непреодолимым препятствием для подлодок. Почти все мины стояли у самой поверхности, и лодки обходили их в надводном положении. Лодкам удалось установить точно границы заграждения и избегать его при дальнейших походах.

10 октября, в день встречи канадских транспортов, германские подлодки были замечены в Канале у мыса Гри-Не и о. Уайта.

13 октября *U-21* была послана в Остенде, где, по сведениям воздушной разведки, находились 5 английских военных кораблей и 20 транспортов. Несколько раз подлодке приходилось уходить на глубину от преследования миноносцев, и лишь 18 октября ей удалось под самым берегом пройти к Остенде. Однако, рейд оказался пустым, так как большие корабли ушли оттуда 14 октября. 15 октября Остенде был занят немцами. Запросить же по радио, кем занят Остенде, *U-21* не могла, так как была сломана

радиомачта. 19 октября подлодка вынуждена была уйти обратно из-за аварии в машине.

К этому времени германские войска продвинулись западнее Остенде к Мидль-Керке. С 19 октября германские позиции непрерывно обстреливались с моря мониторами и истребителями противника. 20 октября немцы при поддержке своих тяжелых батарей нанесли главный удар на предмостное укрепление Ньюпорта. К вечеру английские суда расстреляли все запасы снарядов, и бельгийцы начали отход к Ньюпорту. В связи с этим пришлось очистить все позиции на Ипрском канале.

В этот день германский морской генеральный штаб телеграфировал командующему флотом, что в ближайшие дни предполагается занятие Дюнкерка, а затем и Булони; требовалась посылка подлодок в Канал для действий против английских кораблей, обстреливающих фланг немцев; кроме того, требовалось подготовить все необходимое для перелода полуфлотилии подлодок в Зеебрюгге, как только этот порт будет очищен от мин.

21 октября в Канал были посланы 3 подлодки — *U-27*, *U-24* и *U-30*: первая — в Кале, вторая — в Булонь, третья — в Гавр¹. В этот день немцы готовились к переходу через р. Изер. Пришедшие с рассветом английский легкий крейсер, канлодка и 4 истребителя открыли беглый огонь по немецким войскам. Суда стреляли непрерывно в течение 11 час. Один только крейсер выпустил 1 100 гранат. Во время боя среди английских судов распространился слух о близости германской подлодки. Повидимому, это было известие о появлении подлодки еще 18 октября у маяка Виллинген. В результате канлодка была отослана обратно, крейсеру было приказано уходить, как только вернуться мониторы, истребители образовали противолодочную охрану стрелявших судов, а французы поставили минное заграждение восточнее Остенде. Тревога, однако, оказалась ложной.

22 октября английская канлодка и один из истребителей сочли себя (ошибочно) атакованными подлодкой. Вслед-

¹ За 3 дня перед этим *U-27*, находясь на позиции, прикрывающей подход с запада к Гельголандской бухте, после длительного преследования уничтожила английскую подлодку *E-3*.

ствие их донесения британское адмиралтейство приказало всем кораблям, присутствие которых не обязательно у берегов, немедленно уйти в Дюнкерк.

Одновременно в район, угрожаемый подлодками, были посланы 3 рыболовных парохода с противолодочными средствами, дивизион истребителей из Гарвича и снабженные сетями лихтеры для защиты больших кораблей от подлодок во время обстрела.

Все же эти меры считались недостаточными, пока Остенде будет использоваться немцами как база подлодок.

Британским адмиралтейством был отдан приказ об обстреле Остенде и закупорке выхода пароходами, но выполнение этого приказа было отложено в надежде на скорое занятие Остенде с суши французскими войсками.

23 октября одна из посланных в Канал подлодок *U-24* подошла к Ньюпорту и увидела под берегом легкий крейсер и 2 миноносца, но из-за отмелей не могла к ним подойти. На следующее утро *U-24* пошла к Булони. *U-27*, которая должна была крейсировать между Дюнкерком и Кале, вечером 23 октября тоже подошла к этому району и легла на грунт в 9 милях от Кале. В ту же ночь третья лодка (*U-30*) легла на грунт около мыса Гри-Не. Таким образом, к вечеру 23 октября 3 подлодки подошли к району боевых действий. Радиосвязь с ними не была еще налажена, и поэтому инструкции им не могли быть даны.

Спустя некоторое время около Остенде была установлена радиостанция специально для переговоров с подлодками. Заход в Остенде и Зеебрюгге был пока еще категорически запрещен ввиду невозможности обеспечить безопасность входных фарватеров: не было ни тральщиков, ни приморских батарей, которые могли бы отогнать подошедшие для обстрела корабли.

В этот же день, 23 октября, германское морское командование получило телеграмму из Главной квартиры, требовавшую действий против английских мониторов. Вследствие этого были посланы 2 подлодки специально для атаки стрелявших по берегу кораблей. Обе лодки не дошли до места назначения: одна столкнулась ночью с английским миноносцем, у другой случилась авария в машине. Обе вернулись в свои базы,

26 октября положение бельгийцев стало критическим. В помощь им англичане решили послать линкор *Венеребл*, который 27 октября прибыл к месту боя и стал на якорь под защитой опущенных сетей. Но во время обстрела германских позиций охраняющие линкор миноносцы донесли об обнаруженной подлодке, и линкор было решено отправить в Дюнкерк.

Итак, чтобы задержать наступление немцев, у союзников осталось последнее средство — открыть шлюзы Нью-порта и затопить всю местность к востоку. На это они возлагали последнюю надежду. Но это мероприятие можно было осуществить только через два дня.

28 октября *Венеребл*, 3 монитора и канлодка снова вышли на позицию. Английским кораблям было приказано беречь снаряды. В этот день снова было получено донесение о появлении немецкой подлодки, которую приказано было уничтожить. *Венеребл* ушел на рейд Ла-Пани. Рано утром 29 октября подлодка была усмотрена и в Ла-Пани, где стоял на якоре *Венеребл*, однако, атаки не последовало.

30 октября германские батареи с успехом вели обстрел английских кораблей. Ввиду все более усиливающейся меткости их огня и вывода из строя второго миноносца, английский адмирал считал положение своих судов тягостным, особенно в связи с участвовавшими донесениями о появлении подлодок. Хотя эти донесения в большинстве случаев оказывались ложными, но они крайне нервировали личный состав.

Потопление немецкими подлодками английского миноносца *Либерти* (30 октября, в 8 милях от Кале) и крейсера *Гермес* (31 октября, вблизи Дувра) заставило английское командование отозвать *Венеребл* в Англию, а вместо него послать линкор *Ривендэж*, специально приспособленный для обстрела берегов.

Между тем, шлюзы были открыты, и вода делала свое дело, медленно, но верно затопляя прилегающую к морю местность. Хотя немцы продолжали упорные атаки против Рамскапелле еще в течение двух дней, но к 2 ноября должны были оставить левый берег Изера, бросая орудия, снаряжение и запасы в затопленной местности.

Британское адмиралтейство получило сведения о выходе в море германских линейных крейсеров. В связи с этим тотчас же был отозван адмирал Худ с истребителями от фландрского побережья. 3 ноября германские линейные крейсера обстреляли Ярмут. В этот же день командование Флотом открытого моря запросило германскую Главную квартиру, нужно ли послать к фландрскому побережью подлодки.

По получении уведомления, что немецкие войска сильно страдают от огня английских кораблей, были посланы две подлодки: *U-12* и *U-29*; первой было приказано остаться в районе Остенде — Булонь, а второй, если в этом районе не окажется неприятельских кораблей, перейти к западному выходу из Канала и крейсировать у южного входа в Ирландское море.

8 ноября *U-12* появилась на рейде Ньюпорта и запросила по радио у Остенде сведения о противнике (это был первый случай переговоров подлодки с новой базой). *U-12* заметила под берегом небольшие корабли, ведущие по берегу огонь. Пытаясь выйти на позицию для атаки, *U-12* несколько раз садилась на мель. В результате, обнаружив себя, подлодка была вынуждена отказаться от дальнейших попыток атаковать неприятельские корабли. Обнаружив лодку, корабли стали отходить от берега. В этот момент подошла другая подлодка — *U-29*. Убедившись, что английские корабли прекратили операцию, обе подлодки вернулись обратно.

Какие выводы можно сделать в отношении задач и методов использования подлодок в этой важной по своим результатам и последствиям операции?

В течение всей операции ни один из кораблей, обстреливавших берег, фактически не подвергался атаке подлодок.

Вместо того чтобы сосредоточить усилия подлодок в самом важном пункте, на самой важной задаче — содействии продвижению армии путем непосредственной атаки обстреливавших кораблей или хотя бы демонстрацией атаки, — усилия лодок распылялись. Лодки посылались в малом числе, с различными целями и задачами и несвоевременно. Отсутствие связи с берегом оставляло их в неизвестности о действительной обстановке. Огромные трудности для

атак представляли также навигационные условия и мелко-воде.

Несомненно, если бы набег немецких крейсеров на Ярмут был согласован с одновременными действиями большого числа подлодок в районе Ньюпорта, обстановка могла бы существенно измениться и немецкая армия освободилась бы от обстрела с моря.

Отсутствие сосредоточенных усилий и совместной деятельности надводных и подводных сил может быть объяснено неосведомленностью морского командования о положении дел на суше; эта неосведомленность являлась результатом отсутствия тесного взаимодействия обоих родов оружия. Это в свою очередь объяснялось отсутствием единства, тесной совместной работы высшего сухопутного и морского командований. В прибрежных операциях, подобно фландрской, такое единство плана, руководства и действий являлось первейшей необходимостью. Морская сторона операции оказалась совершенно неподготовленной ни в отношении средств, ни в отношении связи, ни даже в отношении задач и знания обстановки; распыление сил, отсутствие сосредоточенного удара не могли дать существенных результатов. А между тем, одно появление подлодок, даже ложные донесения о них вносили суматоху, вызывали прекращение действий противника и уход его кораблей. Если даже шансы на успешную атаку подлодок были невелики, надо было частыми их появлениями непрерывно держать противника в напряжении, вынуждая его обратить все силы на борьбу с подводной опасностью, заставить его удалиться из опасного района.

9. Прорыв английских подлодок в Балтику

На совещании в Лох-ю в конце сентября обсуждалась возможность посылки подлодок в Балтику для нападения на Флот открытого моря, который, по имеющимся сведениям, маневрировал между о. Борнгольмом и Зундом. Адмирал Джеллико был крайне заинтересован в посылке подлодок, и по его инициативе были предприняты шаги для выяснения, минирован ли Зунд. По выяснении того, что Зунд, повидимому, свободен от мин, начальник 8-й

флотилии 11 октября получил приказание привести план в исполнение ¹.

Для посылки в Балтику были выбраны 3 лодки: *E-1*, *E-9* и *E-11*. Согласно полученным инструкциям, они должны были пройти Зунд ночью, чтобы избежать немецких сторожевых судов между Рюгеном и шведским берегом, а затем искать случая атаковать Флот открытого моря. По израсходовании горючего им надлежало идти в Либаву и впредь до дальнейших распоряжений продолжать операции оттуда. О том, что Либава оставлена русским флотом и что немцы при входе в нее поставили заграждения, английский штаб не имел представления. О посылке лодок в Балтику английское адмиралтейство не известило заблаговременно русское морское командование. Получив телеграмму о выходе английских подлодок, русский морской генеральный штаб послал в Лондон подробные сведения как о своих, так и об известных немецких минных заграждениях. Англичане, однако, не дождались получения этих сведений, и лодки вышли в море, не зная обстановки в Балтике.

Ночью 17 октября *E-1* благополучно прошла Зунд и на следующее утро в расстоянии 2,5 каб. увидела один из немецких дозорных крейсеров, признанный за *Фюрст Бисмарк*. Погрузившись для атаки, лодка выпустила две торпеды через минуту одну за другой. Одна торпеда прошла под крейсером, от другой он уклонился, во-время положив руль. Через 2 часа были замечены еще 2 крейсера, но подойти к ним достаточно близко лодка не могла. По получении донесения о появлении неприятельской подлодки, германское морское командование отдало распоряжение всем большим кораблям не выходить из портов. На поиски подлодки были высланы миноносцы. Следующий день *E-1* провела у Борнгольма.

Тем временем *E-9* вошла в Зунд и, не имея возможности за поздним временем пройти его до рассвета, как это удалось *E-1*, и опасаясь быть замеченной многочисленными коммерческими судами, пролежала весь день 18 октября на грунте. С наступлением темноты лодка продолжала дви-

¹ Корбетт, Операции английского флота, т. I, гл. XVII.

жение и после неоднократных встреч с миноносцами 20 октября благополучно прошла дозорную линию.

E-1 в это время прошла в Данцигскую бухту, где, всплыв у самого Нейфарвассера, увидела 3 крейсера, стоявшие в бассейне. Не имея возможности их атаковать, лодка пошла к Либаве, где была встречена при входе русскими.

Так же благополучно пройдя немецкие заграждения, 22 октября прибыла в Либаву *E-9*.

E-11, задержанная ремонтом, только 20 октября начала пробираться через Зунд, но уже, конечно, в значительно худших условиях. Она очень скоро подверглась преследованию; были две попытки ее таранить, и, так как места для погружения были слишком мелки, лодка повернула обратно. Выйдя из Зунда, она заметила какую-то подлодку и, приняв ее за немецкую *U-3*, выпустила по ней торпеду. Торпеда не попала, подлодка оказалась датской, и инцидент послужил к обнаружению *E-11*. На следующий день при зарядке аккумуляторов лодку увидел гидроплан, после чего за ней всю ночь охотились миноносцы. 21 октября она еще раз сделала попытку пройти Зунд, но также безуспешно. Миноносцы ее не оставляли. 22 октября лодка решила вернуться в базу и ждать, пока уляжется шум, вызванный ее появлением.

Итак, неуведомление англичанами русского командования о направлении лодок в Либаву едва не послужило причиной их гибели. Посылка подлодок для прорыва узкостей «пакетами» лишила операцию внезапности и создала для последней лодки большие затруднения. Появление в Балтике *E-1* заставило противника держаться настороже, чем лишило *E-9* ценных объектов для атаки. Противник был предупрежден и держался на-чеку.

10. Применение подлодок в набеге линейных крейсеров на Ярмут

Операция у Ярмута 3 ноября была задумана вне прямой связи с операцией у фландрского побережья. Она преследовала цель — поставить минное заграждение на путях из Канала к восточным берегам Англии, примерно, в 20 милях на *ОНО* от Ярмута. По окончании постановки

мин предполагалось спуститься к устью Канала, чтобы уничтожить неприятельские дозоры или навлечь их на 1-ю и 3-ю германские эскадры линейных кораблей, которые займут выжидательное положение у Тершеллинга. В операции участвовали 4 подводные лодки, которые заняли позицию на SW от точки $53^{\circ}46'$ и $4^{\circ}27'$ в расстоянии 10 миль друг от друга. Главные силы (1-я и 3-я линейные эскадры) расположились к северу от линии подлодок (схема 7).

Когда было получено известие об обстреле Ярмута, все английские подлодки, стоявшие в Гарвиче и Дувре, вышли на позиции. В это время в Горлестоне находились 3 английские подлодки (*E-10*, *D-3* и *D-5*) в полной готовности к выходу, предполагая идти первая в Каттегат и последние две к Тершеллингу. Они немедленно вышли на выстрелы, но атака не осуществилась. *D-5* наскочила на плавающую мину и погибла.

Закончив обстрел Ярмута, германские крейсеры в 13 ч. 45 м. проходили линию своих подлодок у Тершеллинга, причем одна из лодок, вообразив, что идут неприятельские корабли, вышла в атаку и только в последний момент в атакуемом объекте узнала свой крейсер *Штрасбург*.

Опасаясь встречи с английскими подлодками, германские крейсеры, с 14 час. шли зигзагообразными курсами.

Около 19 час. линию германских подлодок прошли английские крейсеры, но лодки уже покинули свои позиции.

И в этой операции немецким кораблям не удалось навести на подлодки неприятельские силы; для этого позиция лодок была слишком удалена от района обстрела и расстановка их, видимо, преследовала другую цель — прикрытие главных сил со стороны Канала. Кроме того, второй случай¹ атаки подлодкой своего же корабля показывает трудность опознавания с лодки корабля, идущего на быстром ходу прямо на нее.

В продолжение всей операции у фландрского побережья и во время обстрела Ярмута Большой флот находился у западных берегов Шотландии, кроме одной-двух эскадр, поддерживающих крейсерские дозоры. Он не в состоянии

¹ Первый случай был 10 сентября в Гельголандской бухте, когда *U-27* намеревалась атаковать свой легкий крейсер.

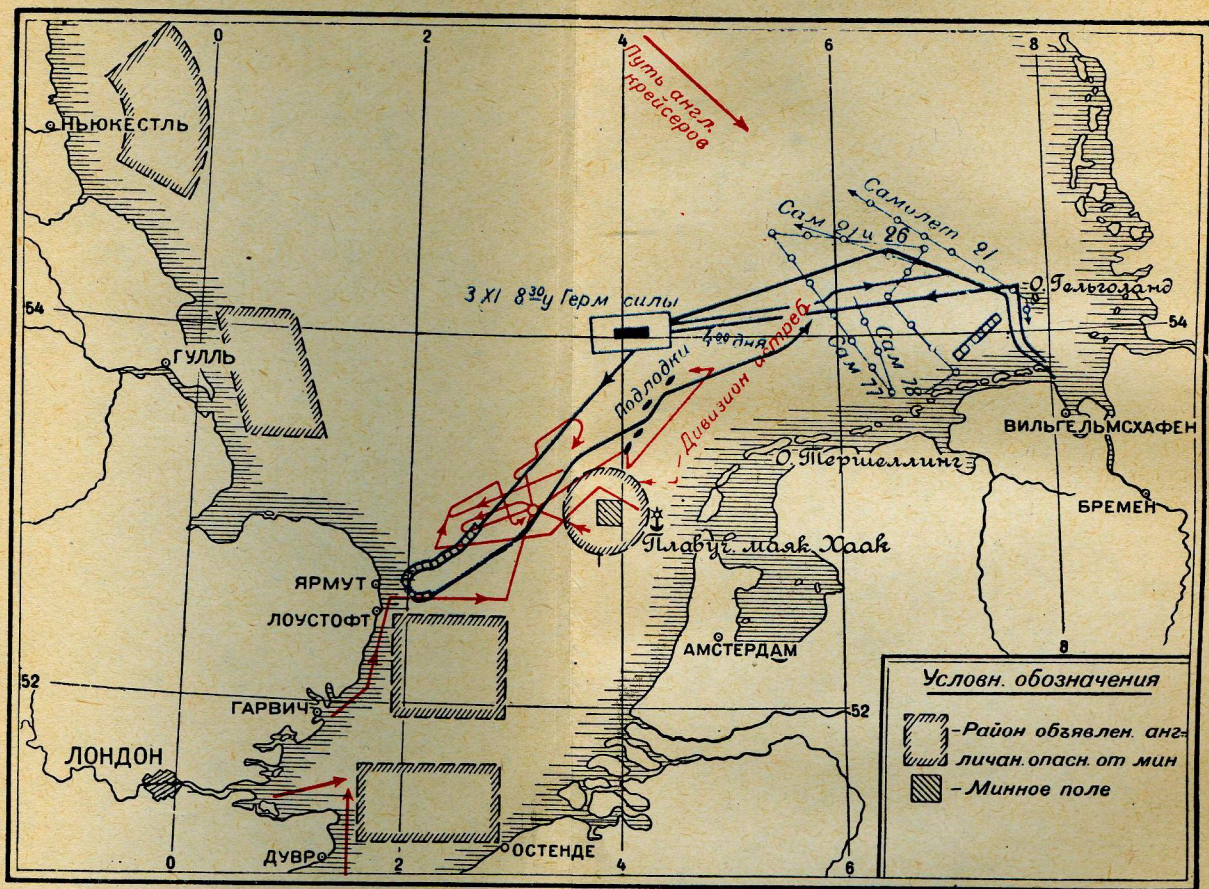


Схема 7. Развертывание германских сил при обстреле Ярмута (2 — 3 ноября 1914 г.)

был быстро приготовиться к встрече германского флота на юге, а германское командование и не представляло себе, до какой степени в это время германский флот был хозяином в южной части Северного моря.

Дальние походы германских подлодок на север до сих пор не давали нужных результатов. Местонахождение главных сил английского флота, который принимал все меры для скрытия своих движений, обнаружить не удалось.

11. Разведка подлодок в районе Оркнейских, Гебридских и Шетландских островов

15 ноября *U-22* произвела обследование Оркнейских и Гебридских островов, проливов и бухт, в том числе и Лох-ю на западном берегу Шотландии; ею были замечены только мелкие суда.

Еще до возвращения этой подлодки в одновременную операцию были посланы 5 подлодок (*U-18*, *U-16*, *U-8*, *U-17* и *U-9*) для обследования 70-мильной полосы к югу от линии Розайт — Линдеснес. Подлодкам надлежало продержаться в указанном районе в течение двух дней и, если неприятель не будет обнаружен, идти параллельными курсами до 61° *N*. Места действий подлодок распределялись так: *U-18* находится к западу от Шетландских островов, *U-16* — к востоку от них, *U-8* — у побережья Норвегии, *U-17* и *U-9* — в открытом море. Тотчас, как только от подлодок будут получены сведения о противнике, решено было начать операцию линейными крейсерами против английского побережья. В период подготовки к операции в этот план были внесены некоторые изменения в соответствии с полученными агентурными сведениями о движении неприятельского флота.

17 ноября лодки вышли и уже два дня находились в пути, как план операции снова был изменен. По агентурным сведениям, Большой флот находился в бухте Дипс на Шетландских островах и в районе к западу от них. Через мощную радиостанцию Нордрейх подлодкам было дано распоряжение немедленно идти к Шетландским островам. Подлодки, не обнаружив противника на линии Розайт — Линдеснес, прошли на север, причем *U-18* и *U-16* действовали по перво-

начальной директиве, *U-17* — по собственной инициативе и только *U-8* следовала новому приказанию. Таким образом, радиogramма была принята лишь одной лодкой из пяти, и в то же время это неосторожно посланное радиосообщение обнаружало происходившую операцию: англичане, повидимому, перехватив радиogramму, ответили операцией против Гельголандской бухты. Большой флот ушел из северных вод, и подлодки лишились объектов для атаки.

U-18, пройдя вдоль побережья Англии и Шотландии и обойдя Оркнейские острова, оказалась на 50 миль к западу от бухты Дипс. Ухудшающаяся погода побудила ее укрыться по восточную сторону Оркнейских островов. Наличие сильного дозора у пролива Пентланд и замеченные на рейде Скапа-Флау лучи прожекторов привели командира лодки к заключению, что Большой флот стоит в Скапа-Флау. Увидев горящий маяк у Пентландских шхер, командир решил в темноте в надводном положении дойти до Пентландского пролива, а отсюда на рассвете в подводном положении войти с попутным течением в пролив с расчетом появиться перед Скапа-Флау в момент малой воды. В действительности маяк был зажжен для выхода английского флота из Скапа-Флау, чего лодка не знала, и потому, войдя под перископом в 11 час. утра 23 ноября на рейд Скапа-Флау, миновав ряд навигационных опасностей и вспомогательных судов, она увидела на рейде только несколько миноносцев. Отсутствие важных объектов и риск прохода бонов и сетей при начавшемся приливном течении до 5 узлов, побудили командира к уходу с рейда. Лодка шла на глубине 20 м, уменьшая глубину через каждые четверть часа для определения места. Сразу после выхода на поверхность лодка была обнаружена. Один из преследователей согнул перископ лодки под прямым углом. При определении места отказалась действовать рулевая машина горизонтальных рулей, и подлодка, получив дифферент, погрузилась на глубину 50 м. Перекладку рулей можно было делать только ручную с большим трудом. Лечь на дно для исправления повреждения было нельзя из-за быстрого течения, большой глубины и скалистого дна. Пришлось двигаться с постоянными и неправильными изменениями дифферента и управляться с помощью самых грубых средств, продувая и наполняя

цистерны и давая то задний, то передний ход. Несмотря на все эти меры, лодка меняла глубину, то касаясь поверхности воды, то уходя на предельную глубину, допускаемую прочностью корпуса. Уже вблизи выхода из пролива лодка налетела на подводную скалу на глубине 50 м. Ударившись носом, лодка всплыла и в это же время один из преследователей таранил ее, несколько повредив лишь верхнюю палубу. Вслед затем, меняя курсы, лодка, видимо, вышла на большие глубины. Через полчаса повредилась отливная помпа, пришлось при оглушительном шуме продуть цистерны сжатым воздухом. Через несколько минут винты лодки ударили в камень. Разорвалась обшивка правого борта, руль заклинило. Всплыв на поверхность, лодка, лишенная возможности управляться, беспомощно неслась по воле стремительного течения. Авария произошла у Пентландских шхер. Командир приказал поднять белый флаг и сделал все распоряжения к потоплению подлодки, что и было выполнено при подходе неприятельских кораблей. Несмотря на сильную волну, вся команда, за исключением одного минера, была спасена ¹.

U-16 достигла самой северной широты 61° 20' и в подводном положении проникла в порт Лервик на восточном берегу Шетландских островов. На обратном пути ей удалось пройти весь Пентландский пролив с запада на восток и в надводном положении под английским флагом проникнуть до такого пункта, откуда можно было осмотреть вход на рейд Скапа-Флау.

Вследствие поломки рулевого привода горизонтальных рулей лодке пришлось возвращаться обратно, но поднявшимся штормом она была снесена к датскому берегу.

Шторм не позволял идти более 2—3 узлов. Попытка лечь на дно на глубине 30 м оказалась безрезультатной из-за жесткости дна. Пришлось отстаиваться на якоре в течение 7 дней среди бурного моря, имея на клюзе 140 м каната. Добраться до якорного устройства, когда лодка вся покрывалась волной, удалось после того, как помощник командира основал леер, но, несмотря на это, один матрос был

¹ «Der Krieg zur See 1914—1918. Nordsee». См. «Морской сборник», 1924 г., № 7. Библиография. Рецензия Е. Шведа.

смыт за борт. Провизия, вода, нефть были на исходе. В довершение всего лопнул якорный канат. Лодке пришлось идти в нейтральный датский порт Эсбьерг, причем на пути испортился один из моторов. В порту бедственное состояние лодки вызвало сочувствие датских властей, которые выдали ей 15 т топлива.

7 декабря лодка достигла Гельгоlanda, пробыв в походе 22 дня.

Несмотря на более широкий масштаб как по дальности, так и по времени, и эта проведенная с такой энергией разведывательная операция не увенчалась успехом. Лодки буквально обшарили все северные воды, но ни обнаружить местопребывание Большого флота, ни встретить ценные объекты для атаки им опять не удалось, несмотря на сочетание обоих способов — поиска в море и осмотра баз.

Причина этой неудачи все та же — малое количество лодок, участвующих в операции. Отсюда большие трудности в организации поиска в море и случайности встречи с противником. Шансов на успех было бы больше, если бы немцы послали вторую линию подлодок, которая дала бы возможность охватить поисками больший район.

В этой операции, кроме перехваченного англичанами германского радио, сыграла роль и случайность. Когда лодки искали Большой флот у западных берегов Шотландии, он находился в Скапа-Флау, когда же лодки проникли в Пентландский пролив и даже на рейд Скапа-Флау, Большой флот уже вышел оттуда.

Все эти неудачи явно обнаруживали недостаточность средств и несовершенство метода. Весь предыдущий опыт и поведение англичан показывали, что единственный способ привлечь английские силы под удары подлодок — это удар в чувствительное место и совместные действия надводного флота с подлодками.

12. Использование подлодок при крейсерском набеге на Скарборо

Перед этой операцией, ввиду недостаточных сведений об обстановке перед английскими портами Гартлпуль и Скарборо, германские подлодки были высланы для предва-

рительной разведки. *U-27* была послана для обследования фарватеров, которыми должны были пойти линейные крейсера.

Лодка обнаружила ограждение минного поля и по наблюдениям движения коммерческих судов установила, что суда беспрепятственно ходят на расстоянии 12 миль от берега.

Ею был установлен наиболее безопасный подход к берегу (курс на Уитби) и доставлены обстоятельные кроки и рисунки более приметных мест на берегу. Ввиду неблагоприятной погоды, мешавшей операции, лишь 8 декабря пришлось отправить ту же лодку для вторичной разведки. Результаты разведки она должна была сообщить по радио.

Для выяснения способа ночного наблюдения англичанами за Гельголандской бухтой были посланы пять крейсеров и две флотилии миноносцев на 100 миль к *NNW* от Гельгоlanda, но неприятельских кораблей там не было обнаружено. Кроме крейсеров, были высланы 2 подлодки, которые заняли позицию в 45 милях восточнее Хэмбера, чтобы атаковать корабли, которые могли бы выйти в погоню за крейсерами. *U-27* вторично обследовала указанный район, но из-за неблагоприятной погоды и порчи радиотелеграфа могла передать свои наблюдения лишь 14 декабря. По получении ее сообщения по радио, германское командование отдало распоряжение начать операцию по обстрелу Гартльпуля и Скарборо и поставить минное ограждение в 100 миль южнее Скарборо (схема 8).

Английское адмиралтейство в день выхода германских сил со своей стороны отдало распоряжение начальнику 8-й флотилии послать дозор из 8 подлодок к Тершеллингу, надеясь получить от них точные сведения о германских силах.

На позиции английские подлодки оставались до 10 ч. 30 м. утра, пока на флагманском эсминце не было принято радио о появлении неприятеля у Скарборо. Оставаясь на этой позиции, нельзя было во-время перехватить возвращающиеся германские крейсера, и начальник флотилии, запросив указаний адмиралтейства, начал собирать подлодки, чтобы иметь их в готовности к выполнению новых указаний. В 15 ч. 30 м. было получено приказание идти к Гельголанду и там ждать возвращения противника. Лодки были

в погруженном состоянии, и собрать их было нелегко. Только 4 лодки могли быть посланы с приказанием установить дозор на NW и SW от Гельголанда.

Находясь на назначенной диспозиции у Везера, 17 декабря в 7 час. утра командир подлодки *E-11* заметил шныряющие по всем направлениям германские миноносцы, а час спустя увидел головные крейсеры Хиппера.

«Хотя они шли зигзагами и большим ходом, *E-11* удалось подойти на 0,5 каб. к головному и выпустить торпеду. Однако, на большой и короткой волне лодку так качало, что торпеда не попала. *E-11* пыталась затем атаковать третий в колонне крейсер, но когда сблизилась с ним до полукабельтова, то последний, делая зигзаг, повернул прямо на лодку. Видя неминуемость таранного удара, лодка быстро погрузилась. Погружение совершилось благополучно, но столь быстро, что дифферент нарушился, и лодка, придя на нужную для атаки глубину, выскочила на поверхность. Через мгновение крейсеры оказались рассыпавшимися в разные стороны. Увеличив ход, они кружились вне опасной зоны, и несмотря на рискованную попытку *E-11* атаковать концевой крейсер, все благополучно вошли в реку. Остальным 3 подлодкам увидеть противника не удалось»¹.

Рассмотренные две последние операции дают примеры управления движением подлодок с берега. Сравнительный успех этого управления с английской стороны объясняется определенностью места движения возвращающихся германских крейсеров. Имело также существенное значение знание англичанами шифра и кода германских радио. Искусство же англичан в стрельбе торпедами оказалось на более низкой ступени, чем у немцев, несмотря на близкие расстояния, с которых выпускались торпеды.

13. Операции подлодок в Канале и потопление *Формидэбла*

С занятием германскими войсками фландрского побережья открылась возможность использовать его порты в качестве баз для подлодок. *U-19* получила приказание

¹ Корбетт, Операции английского флота, т. II, стр. 69.

пройти в Зеебрюгге, но ей это не удалось вследствие полученных в пути повреждений. И только 10 ноября шлюзы Зеебрюгге прошла первая подлодка. С этого времени на Зеебрюгге базировались 3 лодки: *U-5*, *U-11* и *U-12*. Последняя потопила 13 ноября стоявшую на якоре у мола Диль (близ Дувра) канлодку *Найгер*.

U-5 и *U-11*, выйдя в декабре из Зеебрюгге в южную часть Канала, больше не вернулись и, вероятно, погибли, наскочив на мины.

В декабре же была переведена во Фландрию *U-24*, которая в ночь на новый год потопила в Канале английский линейный корабль 6-й эскадры *Формидэбл*. Это произошло при следующих обстоятельствах.

В течение последнего месяца не было ни одного случая появления лодок в Канале. Подводной опасностью стали до некоторой степени пренебрегать. Поэтому 6-я эскадра шла постоянным курсом в кильватерной колонне на коротких интервалах без охраны миноносцев, имея при себе только два легких крейсера. Ход не превышал 10 узлов. Ночь, хотя и облачная, была исключительно ясной, и видимость достигала около 2 миль. Дул свежий ветер, разводивший порядочную волну, за которой усмотреть подлодку было бы трудно. *Формидэбл* шел концевым¹. Командир подлодки *U-24*, следивший весь день за маневрированием эскадры, вышел на удобную для атаки позицию, когда эскадра, повернув на *W*, легла на свой старый курс. В 2 ч. 20 м. ночи лодка выпустила торпеду, попавшую в правый борт линкора, получившего 20° крена. Через 45 мин. после первого взрыва с левой стороны последовал второй, в результате чего крен выровнялся. Продержавшись еще 2 ч. 30 м. на плову на ровном киле, при усилившемся ветре, большой волне и полном мраке, корабль в 4 ч. 45 м. вдруг сразу получил крен и, уйдя носом в воду, через несколько минут исчез.

Успех *U-24* объясняется, помимо несоблюдения англичанами правил, предписанных адмиралтейством, долгой слежкой *U-24* за движениями неприятеля.

¹ Корбетт, Операции английского флота, т. II, гл. III.

теля, правильным расчетом для выбора позиции и заблаговременным выходом на нее.

14. Выводы о деятельности подлодок в первый период морской войны

Достигнутые германскими подлодками в первые месяцы результаты показали, что борьба с боевыми кораблями противника является чрезвычайно трудной и требует много жертв. Первые ошеломляющие успехи должны быть приписаны в основном элементу внезапности, почти полной неподготовленности обеих сторон к действиям подлодок и недооценке подводной опасности, перешедшей впоследствии под влиянием первых успехов подлодок в другую крайность — переоценку. Надо было предполагать, что случай, подобный потоплению почти одновременно трех английских крейсеров подлодкой *U-9*, вряд ли в будущем повторится, так как неприятель принял радикальные меры предосторожности, вытекавшие из дорогого стоившего ему урока.

Поэтому, при отсутствии у германцев разведки в Северном море, для атак неприятельских боевых кораблей в открытом море расчет мог быть лишь на случайную встречу.

Также мало было шансов для атак непосредственно у входов в базы противника и на рейдах вследствие широко развитой и усиленной охраны.

То огромное моральное впечатление, которое производили на противника успешные атаки германских подлодок, постепенное расширение района их деятельности, проникновение в Канал и даже в места стоянки Большого флота и, наконец, уход английского флота из Северного моря, не были известны немцам. Успехи подлодок как бы обращались своим острием против немцев; объекты атаки становились все более неуловимыми и, вместе с тем, надежда на ослабление неприятельского флота терялась. Отсутствие определенного плана и самые методы ведения операции не привели к ощутительным результатам.

Преждевременное оставление дальних поисков большим числом подлодок, недостаточное использование подлодок

в совместных операциях, ряд упущенных возможностей показывали, что ни немцы, ни союзники еще не отдавали себе отчета, как следует использовать подлодки. Ни та, ни другая сторона не предвидела возможностей подлодок и той роли, которую им придется сыграть в войне. Важный вывод, который сделали англичане о необходимости большого числа быстроходных сторожевых кораблей, явился первым шагом в противолодочной борьбе. С началом войны в отношении подлодок пришлось оставить приемы мирного времени, переучиваться заново в тяжелых условиях действительной борьбы, пройти долгий путь освоения навигационных трудностей, техники нового оружия и внести в него на основании боевого опыта ряд усовершенствований. Важнейшим из внесенных усовершенствований было увеличение скорости погружения подлодок, для чего были расширены забортные отверстия. Затем сняли все лишнее с палубы и рубки: мостики, спасательные телефонные буи, которые, пlying на буксире у идущей под водой лодки, выдавали ее движение. Окончательно отказались от керосиновых моторов, заменив их более совершенными двигателями Дизеля и, наконец, значительно увеличили ремонтные средства в базах.

Опыт и практика в боевых условиях, как это видно на примерах отдельных лодок, привели к достижениям, о которых не могли и думать в мирное время.

Дальние и продолжительные плавания постепенно научили бороться с противником, со стихией, преодолевать аварии, закаляли подводников, развили смелость и предприимчивость командиров, выносливость команд, приучили к быстрому, точному обращению с механизмами, вселили уверенность в своем оружии. От случайных атак в море перешли к выслеживанию (*Хаук*, *Формидэбл*); после первых робких походов ко входу в Канал и портам противника лодки научились свободно проникать в Канал и в самые стоянки Большого флота.

С началом базирования на фландрское побережье, где создалась отдельная флотилия, сразу обнаружилось, что на этом тесном и наиболее опасном театре лодкам предстоит трудная борьба, связанная и с успехами и с потерями, что здесь найдут себе наилучшее применение новые типы

малых подлодок *UB*, заложенных немцами еще в начале 1914 г., и подводных заградителей *UC*, заложенных в ноябре 1914 г.

Первоначальные неудачи в этом районе, как было указано выше, объясняются несоответствием сил с поставленной задачей и полным отсутствием взаимодействия армии и флота¹.

15. Причины и цели подводной торговой войны

Первый период деятельности подлодок характеризуется действиями отдельных лодок против боевых кораблей противника;

«наиболее ценным результатом, полученным лодками в этот первоначальный период, является их боевая тренировка, навыки в разведке и то, что среди подводников возникла идея необходимости борьбы против торговли противника»... «Идея применения подлодок против торговли противника как действительная противомера голодной блокады появилась впервые в среде немецких подводников с ноября 1914 г. Она основывалась на опыте самих подводников, у которых сложилось убеждение в возможности успешного применения своего оружия против торговых судов на главных путях торговли вокруг Островного королевства».

От командиров подлодок, «наблюдавших в своих походах за непрерывным потоком коммерческих судов на торговых путях вокруг Англии, стали поступать на имя командования проекты ответить противнику на его заграждение Английского канала противомерой — торговой войной»².

Отрицавший до сих пор эту возможность и стремившийся к ослаблению сил противника путем постановки минных заграждений и применения других средств «малой войны»

¹ Причины неудач см. в работе А. Якимычева «Операции на фландрском побережье в кампанию 1914 г.»

² Михельсен, Подводная война.

командующий Флотом открытого моря согласился с доводами подводников. Начальник морского генерального штаба также дал свое принципиальное согласие на ведение торговой войны, считая, однако, что начинать войну против торговли пока преждевременно ввиду малого количества подлодок, недостаточности их боевого опыта и необходимости их ремонта. В частности, из-за ограниченного количества специальных торпед было решено лодочные аппараты переделать применительно к торпедам надводных судов.

Все это требовало времени и, следовательно, оттяжки начала действий против торговых судов. К тому же в скором времени ожидалось увеличение количества подводных сил. В феврале 1915 г. должны были вступить в строй 11 подлодок (от *U-27* до *U-37*), с января по май 1915 г. — первые 17 малых подлодок типа *UB* и с 1 апреля — первые 15 малых подводных заградителей типа *UC*.

Между тем, армия, остановленная в своем движении на фландрском побережье, требовала действий подлодок против кораблей противника.

Объявление Англией южной части Северного моря военной зоной (2 ноября) побудило начальника морского генерального штаба более заинтересоваться вопросом торговой подводной войны, и вскоре этот вопрос был решен в положительном смысле, несмотря на противодействие министра иностранных дел, опасавшегося политических осложнений с нейтральными странами вследствие нарушения правовых норм в войне на море. Оставалось только выбрать подходящий момент для начала и разработать методы этой новой борьбы.

Торговую подводную войну лодки фактически начали еще в октябре, попутно с действиями против боевых кораблей противника. Первой жертвой ее был английский пароход *Глутра*, потопленный 20 октября по призовому праву подлодкой *U-17*. Пароход был остановлен в 9 милях от норвежского берега. При его попытке уйти лодка открыла огонь. Экипажу было разрешено спустить шлюпки, на которых он добрался до Ставангера. На пароходе были открыты кингстоны, и он был расстрелян из пушки без траты торпед. Эта процедура заняла около 4 часов времени.

В этом же месяце в Канале был потоплен французский пассажирский пароход *Амираль Гантом*, шедший из Кале в Гавр. На нем было около 2 тыс. беженцев, женщин и детей.

Находившимся вблизи пароходом *Куин* пассажиры, за исключением 40 чел., были спасены. В ноябре, также в Канале был потоплен подлодкой *U-21* пароход *Малахит* и др. Впоследствии число уничтоженных лодками пароходов и парусников стало возрастать¹, и начальник морского генерального штаба, видя в этом возможность бить Англию по самому больному месту, принял за разработку плана «подводной блокады Англии».

По разрабатываемому плану предполагалось объявить омывающие Англию воды такой зоной, в которой каждое коммерческое судно, невзирая на флаг, идущее в Англию или выходящее из ее портов, должно было тошиться без всякого предупреждения. Этим планом предусматривалось в конце февраля начало блокады.

Основанием этому, как уже было отмечено выше, служили большие затруднения подлодок в ведении крейсерской войны по призовому праву, так как эти затруднения заключались в том, что подлодки не могли принимать к себе пассажиров и команды захваченных судов, не могли выделять призовые команды, и, наконец, все быстроходные пароходы могли легко от них уходить. Принятые же Англией меры делали совершенно невозможным ведение подводной войны по призовому праву. Английское адмиралтейство 13 января отдало секретное распоряжение своим торговым судам пользоваться нейтральным флагом и таранить лодки, а также приказало вооружить часть транспортов.

Однако, при объявлении такой блокады возникли опасения относительно будущей позиции Америки, так как здесь затрагивалась ее морская торговля с Англией, росшая с каждым днем благодаря огромным военным заказам. Канцлер считал преждевременным переходить к потоплению нейтральных судов. Тирниц же не был согласен с планом начальника морского генерального штаба, считая, что

¹ В 1914 г. (август — декабрь) было потоплено подлодками 241 тыс. т британских судов и 70 тыс. т судов союзников.

нельзя сразу объявлять блокаду всех берегов Англии и Ирландии. Он советовал ограничиться только блокадой устья Темзы. Объявление блокады сейчас, при малом количестве лодок, он также считал преждевременным.

В ноябре, желая позондировать американское общественное мнение, Тирпиц в беседе с американским журналистом Виганом коснулся вопроса о возможности применения такого рода блокады, и таким образом первая весть о предполагавшейся Германией блокаде проникла за границу.

Пока Англия не накопила запасов сырья, к чему она уже приступила, пока Америка не подготовилась к войне и пока не изобрели еще средств для противолодочной борьбы, для Германии было заманчиво начинать войну без всяких ограничений и притом внезапно. Но все это при достаточном числе лодок и при условии сохранения тайны. А так как лодок было еще мало, войну можно было начать только во второй половине 1915 г. и, конечно, не ограничиваясь устьем Темзы, так как это не остановило бы притока грузов в другие порты.

В результате всех этих разногласий было принято компромиссное решение, вылившееся в опубликованную 4 февраля 1915 г. декларацию за подписью начальника морского генерального штаба и правительственное обращение к нейтральным странам.

Кроме таких мер в подготовке подводной блокады, как приспособление подводных аппаратов под торпеды с надводных судов, на лодках спешно устанавливались орудия (сначала только 88-мм), внутри лодок между прочным корпусом и верхней палубой устраивались погреба для снарядов. Для уничтожения парусников и мелких судов лодки снабжались подрывными патронами. В марте должны были вступить в строй лодки с увеличенными забортными отверстиями, время погружения этих лодок сократилось с 5 до 2 мин., а позже и до 1 мин. Обращено было внимание на радиотелеграфную связь лодок со своей базой. Центром радиотелеграфной связи с лодками был крейсер *Аркона* в Эмсе.

Первое время связь поддерживалась на 140 миль, позже, с введением усовершенствованных усилителей, дальность

связи достигла 1 тыс. миль. На лодки, предназначенные для действия на торговых путях, назначались «военные лодманы» из опытных коммерческих моряков, оказавшие огромную помощь командирам лодок в распознавании «купцов». Наконец, совместно с наиболее опытными командирами была составлена руководящая инструкция для торговой войны, которая предвидела уже некоторые способы противолодочной борьбы, впоследствии введенные англичанами.