

ПЯТЫЙ ПЕРИОД

НЕОГРАНИЧЕННАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА

(1 февраля 1917 г. — 11 ноября 1918 г.)

1. Начало неограниченной подводной войны

В феврале 1917 г. Германия располагала 111 годными для боевых действий подлодками: из них 49 лодок базировались на порты Северного моря, 33 — на Зеебрюгге и Остенде, 24 — на порты Адриатического моря, 3 — на Константинополь и 2 находились в Балтике.

В противолодочную борьбу оказались втянутыми все английские тральщики, все вспомогательные суда, все подводные лодки и две трети всего числа миноносцев.

В водах, омывающих острова Великобритании, и в Средиземном море действовало около 3 тыс. вспомогательных судов и миноносцев, следовательно, каждая германская подлодка отвлекала на себя по 27 судов. Отвлечение значительной части торгового пароходства для чисто военных целей уже сильно сказывалось на торговле.

Неограниченная подводная война угрожала не только движению торговых судов, но и путям военных сообщений.

В Салониках, Египте, в Восточной Африке находилось свыше 770 тыс. английских и французских войск. Все их снабжение шло по путям, проходившим в районах операций германских подлодок. Маршевые пополнения английских колониальных войск направлялись во Францию через Бискайский залив и западную часть Канала.

Угроза воинским перевозкам и недостаток тоннажа впоследствии были причиной отозвания английских войск из Салоник.

С самого начала неограниченной подводной войны было ясно, что главным районом операций подлодок против

торгового флота являлся западные подходы к британским островам, так как здесь сходились все океанские торговые пути, и пароходы, вынужденные следовать определенными курсами, неизбежно сгущивались в одном месте. Район западных подходов был центром всех путей, избежать которого было нельзя, а охранение этого большого района представляло величайшие затруднения.

1 февраля, в первый день неограниченной подводной войны, на западных подходах к Англии действовало 5 германских подлодок, распределенных следующим образом:

а) первая большая подлодка держалась у юго-западной оконечности Ирландии и атаковывала все суда при подходе их к южному берегу Ирландии;

б) вторая крейсировала между юго-западным мысом Ирландии и островами Силли, нападая на суда, избегавшие прибрежного пути;

в) третья оперировала к западу от о. Силли;

г) четвертая охраняла путь, ведущий в Бристольский залив;

д) пятая (одна из *UC*) находилась в Канале между Портсмутом и Гавром.

Такое распределение здесь оставалось в течение всего месяца, причем число лодок возросло до 8 при их проходе в Средиземное море.

В феврале в Ламанше и Атлантике оперировали 34 подлодки. *UB* и *UC* — у берегов, *U* — в открытом море. В Средиземном море оперировало 10 лодок, из них 5 — в западной части моря.

Базирующиеся на бельгийское побережье *UC* проникали без всякого затруднения через Дуврские заграждения. Огромные усилия и масса материалов, затраченных на бой, закрывавший вход в Дуврский пролив, пропали даром. Германские подлодки доказали возможность безнаказанно действовать вблизи тщательно охраняемых дозорами путей.

За первую неделю февраля в Канале и на западных к нему подходах было потоплено 35 пароходов.

Британское адмиралтейство поспешило усилить противолодочный отряд в Куинстауне 4 миноносцами Большого флота и флотилией вспомогательных судов из Хэмбера. Но миноносцы вскоре были поглощены конвоированием судов,

и для борьбы с подлодками остались только суда-ловушки. Дальнейшее ослабление минных флотилий Большого флота, по словам Витти, было чревато опасными последствиями.

Одновременно с ведением неограниченной подводной войны немцы производили набеги минными флотилиями на дуврское охранение. Эти набеги, отвлекавшие значительные английские силы (миноносцы, дозорные и вспомогательные суда) от борьбы с подлодками, держали английское командование в постоянном напряжении.

В феврале было потоплено 540 тыс. *т* британского, союзного и нейтрального тоннажа.

Из 87 пароходов 18 погибло у юго-западной оконечности Ирландии, 14 — в Бристольском заливе, 11 — на западных подходах к Каналу, 7 — в Ирландском море, 25 — в Канале и 12 — в Северном море.

Нейтральные торговые суда прекратили плавание в Северном море; норвежские, шведские, датские, голландские пароходы также не выходили в море; нейтральные суда, стоявшие в английских портах, отказывались покидать гавани.

В этом же месяце погибли 4 германские лодки: *UC-32* взорвалась на минах у Сэндерлэнда, *UC-39* была потоплена миноносцем у Флэмборо, *UC-46* потоплена миноносцем у входа в Дуврский пролив и только одна *UC-83* потоплена в районе западных подходов, у берегов Ирландии судном-ловушкой *Q-5*, переделанным из угольщика.

Применение подлодок для борьбы с подлодками и широкое использование минных флотилий для охоты за подлодками явились переходом от системы наблюдения и патрулирования к действиям специальных отрядов, выполнявших заранее разработанные активные операции по противолодочной борьбе.

В связи с решением адмиралтейства использовать подлодки для охраны торговых путей на западных подходах, в конце марта была изменена вся дислокация английских подводных флотилий (27 подлодок местной обороны и 76 подлодок «заморских»).

В марте в Ламанше и Атлантике действовали 38 германских подлодок. В это время вошел в силу приказ о сокращении «мертвого» времени на переходы, стоянки в базах

и ремонт лодок. Поэтому все лодки типов *UB*, *UC* и 5 больших лодок стали проходить Дуврским проливом.

Знаменитая преграда в течение месяца прорывалась 40 раз подлодками, идущими в надводном положении, ночью, пользуясь течением. Кроме сокращения времени, этот путь давал возможность судам идти в менее бурных водах Ламанша, чем в водах северной Шотландии.

В марте немцы потопили 574 тыс. *т* британского, союзного и нейтрального тоннажа. Число пароходов, потопленных на западных подходах, увеличивалось с ужасающей быстротой.

К концу месяца потери торгового судоходства выражались следующими цифрами: 38 судов потоплено на западных подходах между Ирландией и Уэссаном, 31 — в Канале, 19 — в Ирландском море, 19 — в Бискайском заливе, 23 — в Северном море и 17 — в Средиземном море.

В этом месяце немцы потеряли 4 подлодки, из них 3 в Северном море и только 1 на западных подходах.

В своем докладе, представленном в конце марта правительству, адмиралтейство, указывая на серьезность положения и допуская увеличение потерь в июне до 700 тыс. *т*, считало, что после этого можно будет надеяться на улучшение положения, но что это улучшение может последовать только в результате применения новых методов, которые еще необходимо испытать. Другими словами, доклад адмиралтейства был равносителен признанию недействительности существующих противолодочных мер и не оставлял сомнения, что «наступление победило оборону»¹.

По мнению Джеллико, миноносцы являлись наилучшим противоядием против подводной опасности, но было очевидно, что метод их использования не дает желаемых результатов. Поэтому большие надежды возлагались на январские заграждения Гельголандской бухты.

Но образец мин, имеющихся в английском флоте, оказался неудовлетворительным, а выпуск мин вновь разработанного образца задерживался. Первые партии этих мин должны были поступить с заводов лишь в июле.

Расчет на то, что подлодкам будет труднее топить вооруженные торговые суда торпедами, а не артиллерией, не

¹ Н ь ю б о л т. Операции английского флота, т. IV, стр. 367.

оправдался. Если в январе на каждые 30 судов, потопленных торпедами, приходилось 80 судов, уничтоженных артиллерией, то в апреле картина изменилась — 60% погибшего тоннажа было потоплено торпедами.

Большинство потерь приходилось на район, ограниченный 51-й и 53-й параллелями и 12-м и 15-м меридианами (западными).

Место, где судоходство страдало особенно сильно; находилось в 170 милях к западу от Бирхавена, т. е. в открытой части Атлантического океана, недоступной для постоянного дозора.

В апреле потери тоннажа достигли колоссальной цифры — 881 тыс. *т*; а всего с начала неограниченной подводной войны союзники потеряли 2 млн. *т*.

Потери тоннажа превысили расчеты Хольцендорфа. При этом немцы потеряли всего лишь 2 лодки — *UC-68* и *UC-30*, а всего с начала неограниченной подводной войны — 10 (две — типа *U*, одну — *UB* и семь — *UC*), из которых только 7 были уничтожены противолодочными средствами.

Каковы были дальнейшие перспективы морской войны для Англии, видно из доклада правительству Лео Монэ — одного из крупных английских экономистов, авторитетного в вопросах судоходства. Из доклада явствовало, что, даже учитывая поступление строящихся судов, выход из ремонта поврежденных судов и покупки за границей, существующий в данный момент тоннаж, равный 8 394 тыс. *т*, занятый перевозкой импортных и экспортных грузов Англии, к концу года, вероятно, уменьшится до 4 812 тыс. *т*.

В докладе указывалось, что Англия ежемесячно будет располагать от 1 600 тыс. до 2 030 тыс. *т*, причем для доставки только хлебных и других пищевых грузов потребуется в месяц 1 425 тыс. *т* судов. Следовательно, для перевозки войск, боевых грузов, экспорта угля и для всяких других надобностей тоннажа не остается. Все вместе взятое действительно указывало на то, что союзники идут к катастрофе¹ и что ни материальные средства союзников, ни методы, применявшиеся ими в морской войне, не могут предотвратить ее.

¹ Нь ю б о л т, Операции английского флота, т. IV, стр. 381.

Избавление от этой катастрофы принесло выступление США, одной из истинных причин которого было опасение за поражение своих должников.

Ни один из вопросов, ни одно мероприятие, которые способствовали бы ограничению эффективности боевой деятельности германских подлодок, не могли быть решены и осуществлены без помощи Америки.

Ни применение конвоев, ни решительная форма экономической блокады Германии — эмбарго, ни возмещение потопленного тоннажа, ни концентрация мирового тоннажа для обслуживания союзников, ни массовые минные заграждения, ни массовые наступательные средства против подлодок — ничто не могло быть осуществлено без помощи Америки, без ее неисчерпаемых ресурсов и без ее влияния на страны, оставшиеся нейтральными.

В то время как английское высшее морское командование мучилось над решением вопроса, что важнее: охрана и дозор прибрежных путей или же охрана судоходства на прибрежных путях, американское правительство в конце марта приказало адмиралу Симсу спешно отправиться в Лондон с инструкцией — изучить обстановку и выяснить, как США могут принять участие в войне на море.

2. Кризис тоннажа

США вступили в войну 6 апреля 1917 г., а 9 апреля Симс благополучно прибыл в Лондон, хотя пароход, на котором он шел, подвергся атаке германской подлодки.

На другой день при свидании Симса с Джеллико последний показал Симсу список потерь тоннажа за последние месяцы (536 тыс. *т* в феврале и 603 тыс. *т* в марте) и сообщил, что потери за апрель выразятся в 900 тыс. *т*.

Эти данные показывали, что потери тоннажа были в 3—4 раза более опубликованных в то время в печати.

По словам Джеллико, приводимым в книге Симса¹, Англии невозможно было вести войну дальше, если такой рост потерь продолжался бы в будущем.

¹ Sims, A Victory at Sea.

На вопрос Симса, «что делается для уменьшения этих потерь», Джеллико отвечал.

— Все, что мы можем. Мы увеличиваем всевозможными способами наши противолодочные средства. Мы употребляем всякую возможную силу, какую мы можем найти, способную бороться с подлодками. Мы строим истребители, тральщики и другие подобные суда так скоро, как можно, но положение весьма серьезно, и мы будем нуждаться во всякой помощи, какую мы могли бы получить.

— Похоже, что Германия выигрывает войну? — заметил Симс.

— Она ее выиграет, если мы не остановим роста этих потерь, и притом как можно скорее, — отвечал адмирал.

— Разве нет никакого решения этой проблемы?

— Абсолютно никакого, какое мы видели бы сейчас же.

Джеллико охарактеризовал работу истребителей и других противолодочных средств, но не высказал никакой уверенности в том, что они способны были ограничить опустошения, причиняемые подлодками. Предел этого опустошения, который сможет вынести Англия, должен, по мнению Джеллико, наступить 1 ноября 1917 г.

Общее мнение британских морских кругов, по словам Симса, сводилось к тому, что беспощадная подводная война обеспечит Германии победу. Опасения Симса были столь серьезны, что, когда он доложил свои взгляды на положение Англии американскому послу, тот спросил: «Как же мы встретим поражение Англии?».

При вступлении в войну США располагали: 23 большими и 24 малыми истребителями, из которых не все были пригодны для перехода через Атлантический океан; 12 подлодками, не вполне пригодными для боевой деятельности; 3 легкими крейсерами, пригодными для конвоев; 14 линкорами в полной готовности и небольшим числом малых судов для сторожевой и дозорной службы. Воздушных сил, пригодных для работы в море, у США не было.

14 апреля, по получении донесения Симса, в Вашингтоне было сделано распоряжение о посылке в Англию 8-го дивизиона американских истребителей (6 эсминцев) для защиты торговли у берегов Англии и Ирландии и содействия морским операциям союзников.

В 20-х числах апреля в Америку был послан член кабинета Бальфур во главе миссии, в состав которой входил адмирал де-Шер, командующий 10-й крейсерской эскадрой.

Миссии даны были инструкции осведомить американское правительство о потребности в миноносцах и о том, что пока число вспомогательных судов, пригодных для борьбы с подлодками, не будет значительно увеличено, нельзя рассчитывать на успех противолодочной борьбы. В предвидении стремления американцев использовать вспомогательные суда у своих берегов, на случай появления германских подлодок, миссии было поручено доказать, что реальная опасность — в европейских водах. Кроме того, миссия должна была настаивать на присылке подлодок для борьбы с подлодками, на помощи в снабжении минами заграждения, на присылке судов, пригодных для заградительных операций, и, наконец, указать на необходимость скорейшего пополнения торгового тоннажа использованием интернированных в Америке германских пароходов.

Так как доклад адмиралтейства, представленный Военному кабинету в конце марта, не подвергался обсуждению, Джеллико 23 апреля представил новый доклад, в котором обращал внимание Военного кабинета на увеличивающиеся потери торгового флота от мин и подлодок. За первую половину апреля германские подлодки потопили около 420 тыс. *т*, уничтожая ежедневно по 27—29 тыс. *т*. Нельзя было сомневаться, что такие потери приведут к тяжелому кризису тоннажа.

Меры, предложенные первым морским лордом, сводились к постройке большего числа миноносцев и присылке их Америкой, а также к усилению развертывания коммерческого судостроения.

«Различные методы нападения, — указывал Джеллико, — сводятся к бросанию бомб с воздуха, бросанию так называемых противолодочных бомб с надводных судов и к пользованию параванами... Единственное противоядие, которое можно применить немедленно, — это присылка Америкой максимального числа миноносцев и дозорных судов»¹.

¹ Н ь ю б о л т, Операции английского флота, т. IV, стр. 376

3. Разногласия по поводу введения системы конвоев

Беспокойство Джеллико о миноносцах объясняется тем, что в этот период вопрос о конвоях встал во весь рост перед английским правительством и высшим морским командованием. Дилемма была такова: или бросить все силы для наступательных действий против германских подлодок, или же поставить на первое место охрану судоходства, т. е. конвой. Джеллико был против конвоев. Он все еще надеялся, что при увеличении числа дозорных миноносцев, снабженных неограниченным запасом противолодочных средств, удастся обезопасить торговые пути и в значительной степени парализовать действия германских подлодок.

Дело сводилось к тому, можно ли из наличного числа миноносцев выделить необходимое число конвоирующих судов¹.

В Скапа-Флау для обслуживания линейных эскадр Большого флота находилось около 80 эсминцев и лидеров и около 10 миноносцев «местной обороны». Этого количества судов едва было достаточно для дозорной службы на зараженных подводной опасностью подходах к якорной стоянке Большого флота.

¹ Вопрос о конвоях впервые был поднят еще на совещании 2 ноября 1916 г., на котором Джеллико, будучи командующим Большим флотом, отнесся отрицательно к применению такой меры. Сделавшись первым морским лордом, он не изменил своего отношения к конвоям.

Однако, уже 7 февраля, по требованию французского правительства, опасавшегося остаться без угля для угольщиков, перевозивших уголь в северные порты Франции, была установлена система так называемых «охраняемых плаваний» (controlled sailings).

Это явилось первым опытом применения конвоев.

В середине февраля Ллойд-Джордж собрал совещание при участии первого лорда адмиралтейства, первого морского лорда и адмирала Деффа для обсуждения обстоятельной записки М. Ханкей, содержащей доводы «за» и «против» конвоев.

На этом совещании ни премьер, ни адмиралтейство не пришли к единству взглядов.

Наконец, 1 апреля 1917 г. в Лонгхоупе (Оркнейские острова) состоялось новое совещание по вопросу о мерах предотвращения

На Розайт базировалось 30 миноносцев, из них 20 постоянно находились в ремонте или были прикомандированы к другим соединениям.

Таким образом, общее число миноносцев, которым располагал командующий Большим флотом, было около 100.

Нормальный состав Гарвичского отряда насчитывал 50 миноносцев, но они всегда были в разгоне, так как корабли этого отряда часто использовались для нужд Фландрской бухты (Хуфден) и Дуврского пролива; кроме того, на обязанности отряда лежала охрана торговых путей в Голландию.

Джеллико понимал, что если будет введена система конвоев, то ни от Большого флота, ни из Фландрской бухты, а тем более из Дувра, нельзя будет взять миноносцев.

Набеги германских минных флотилий на Дуврский пролив постоянно сопровождалась гибелью английских судов. Это показывало слабость местной охраны, которая состояла лишь из гарвичских миноносцев.

На р. Хэмбер базировалось около 20 миноносцев, которых Джеллико также не считал возможным отзывать. В Норе, Портсмуте и Дэвонпорте стояло около 60 миноносцев, но половина их устарела, и они не годились для конвойной службы в открытом море.

Итак, по мнению Джеллико, вводить систему конвоев, не имея возможности развернуть ее широко, было не только бесполезно, но и опасно.

Кроме того, система конвоев требовала установления правительственного контроля над частными предприятиями, причем этот контроль затрагивал бы все торговое судоходство и всех людей, с ним связанных. Контроль простирался бы и на личный состав береговых учреждений, паромных компаний.

потерь, имевших место на скандинавских торговых путях. Единодушное решение сводилось к установлению системы конвоев, но главные командиры портов Инвергордона, Розайта, Гримсби не разделяли этого мнения. Адмирал Битти, наоборот, считал целесообразной систему конвоев. В результате этого, после обсуждения адмиралтейством материалов совещания, Джеллико приказал, в виде опыта, ввести систему конвоя на скандинавских путях. Однако, этот опыт не дал благоприятных результатов.

Главное же затруднение в организации системы конвоя представлял политический момент. По международному праву воюющим сторонам не запрещалось формировать конвои в нейтральных портах. Однако, возможны случаи, когда нейтральная держава не даст согласия на организацию конвоев на том основании, что конвои привлекут к нейтральному порту военные действия.

25 апреля Военный кабинет вновь подверг обсуждению положение дел и поручил премьеру обследовать деятельность высшей морской администрации в отношении применяемых методов в защите морской торговли и в отношении использования всех средств борьбы против подводной опасности.

26 апреля начальник отдела противолодочной борьбы адмирал Дефф представил первому морскому лорду доклад, в котором говорилось, что неожиданное и быстрое увеличение потерь тоннажа и опыт, приобретенный на торговых путях, которыми отправляется уголь во Францию, дают достаточно оснований пренебречь всеми затруднениями, связанными с организацией крупных конвоев, тем более, что одно из главных затруднений, связанных с системой конвоев крупного масштаба, — использование нейтральных портов — отпадает в связи с выступлением США.

К докладу адмирала Деффа был приложен список судов торгового флота, требующих конвоирования, а также давался расчет необходимых для этого крейсеров и миноносцев.

4. Меморандум Джеллико

Хотя доклад Деффа был одобрен Джеллико и вручен первому лорду адмиралтейства для представления Военному кабинету, однако, сомнения и опасения Джеллико не рассеялись. 27 апреля он подал первому лорду адмиралтейства знаменитый меморандум, который, ввиду его исторического значения, приводится целиком ¹:

¹ Н ь ю б о л т, Операции английского флота, т. V, стр. 39—41.

«Считаю своим долгом довести до вашего сведения мое глубокое убеждение в том, что наступил момент, когда необходимо более энергично обратить внимание правительства на всю серьезность нашего положения на море в настоящее время.

Я опасюсь, что Военный кабинет все еще не вполне оценивает тяжесть обстановки. Быть может, это происходит отчасти потому, что мои словесные и письменные обращения к членам Кабинета не были достаточно красноречивы и убедительны. В таком случае я прибегаю к вашей помощи и содействию ваших коллег, чтобы усилить мои доводы и представления.

Как вы вероятно знаете, до сих пор единственным результатом моих попыток являлось создание различных комитетов для выяснения различных частных проблем, вроде сроков постройки новых пароходов, необходимых для возмещения потерь, размеров сокращения судоходства, при котором населению не угрожал бы голод, и т. п.

Считаю себя обязанным, используя все силы своего служебного положения и авторитета, указать, что подобные меры административного характера отнюдь не способствуют преодолению затруднений.

Дело в том, что все подобные расчеты основываются на предвидении наших вероятных потерь в тоннаже. Эти расчеты совершенно бесполезны. Ни я и никто другой не в состоянии дать в этом направлении мало-мальски верные цифры.

Ожидающие нас потери зависят от разных факторов: от числа оперирующих неприятельских лодок; искусства, с которым лодки будут распределены по торговым путям; числа имеющихся на лодках торпед и возможностей пополнить их расход; уменья и тренировки личного состава лодок, ловкости капитанов и офицеров наших торговых судов; счастья в выборе путей, не зараженных подводной опасностью; уменья во-время убрать пароход с пути, сделавшегося опасным; условий погоды; числа дозорных и охранных кораблей; сроков окончания вооружения пароходов пушками и гаубицами и оборудования их противоминными средствами защиты; сроков постройки новых тральщиков; усовершенствования

минных заграждений и скорости изготовления мин нового образца.

Большинство перечисленных факторов проблематично и не поддается точному учету. Некоторые зависят от производительности труда английских рабочих и от того, насколько долго можно рассчитывать на отсутствие стачек. Все расчеты относительно поступлений с заводов новых средств борьбы оказались ошибочными вследствие затруднения с рабочей силой. В общем совершенно нельзя предусмотреть того момента, когда можно будет надеяться, что число уничтоженных германских лодок будет увеличиваться.

Вся работа комитетов, в некотором отношении ценная, не достигает главной цели — смелых и решительных действий правительства.

Так, например, я неоднократно настаивал на абсолютной необходимости сократить общее число коммуникационных линий и усилить охрану оставшихся. До сих пор результатом моих представлений явились лишь новые требования доставить в Англию из всех частей света громадные количества рабочих-туземцев и охранять все наши госпитальные суда, за исключением плавающих в отдаленных водах.

Причиной всему этому следующее: в настоящее время мы ведем войну так, как будто абсолютное господство на море в наших руках. Фактически мы не только не обладаем абсолютным господством, но даже и ничем похожим на такое господство.

Правда, поскольку дело касается надводных кораблей, мы являемся хозяевами положения, но надо понять, и понять немедленно, что это обстоятельство потеряет всякое значение, если неприятельские подводные лодки парализуют, как они это делают сейчас, наши коммуникации.

История время от времени показывала, какие получаются результаты, когда стратегия базируется на необеспеченных коммуникациях. В этих случаях катастрофа неизбежна. А наша теперешняя политика ведет прямо к катастрофе. Бесполезно и в высшей степени опасно игнорировать этот факт.

Поэтому мой долг указать правительству на необходимость вести политику в сознании того, что мы не обладаем не только

неоспоримым господством на море, но даже частичным. Если с этим не захотят считаться, я твердо убежден, что война будет проиграна. Английский народ погибнет от голода, а союзники потеряют возможность получать уголь и другие предметы первой необходимости.

Конечно, проблемы войны должны решаться правительством. Моя обязанность лишь давать советы по вопросам, связанным с деятельностью флота, и я не хочу переходить границ моих полномочий.

Но настоящий мой доклад подается в надежде оказать некоторое влияние на членов Военного кабинета, и я не могу не указать на ряд исключительно важных обстоятельств, которые, по моему мнению, требуют, чтобы на них было обращено внимание немедленно.

Я ни одной минуты не сомневался в том, что в ближайшем будущем флот окажется не в состоянии удовлетворять требования, которые в настоящее время ему предъявляются правительством, если:

а) сразу же не будут отозваны все наши войска, находящиеся в Салониках; этот театр является громадным бременем для флота и, по мнению сухопутного командования, не сулит никаких благоприятных результатов; оставляя в стороне вопрос о тех средствах защиты судоходства, которые с очищением Салоник освободятся для работы в других районах, я должен самым настойчивым образом указать на тот факт, что флот будет не в состоянии выполнить последних требований по перевозке больных и раненых с салоникиского фронта;

б) не будет признана невозможность дальнейшей доставки в Англию войск на отдельных транспортах и не будет решено перейти к доставке их на пароходах, на которых следуют из колонии грузы с продовольствием, иначе нехватит военных кораблей, необходимых для охраны;

в) не будет по той же причине немедленно прекращен ввоз рабочей силы из доминионов и колоний;

г) не будет категорически запрещен импорт предметов, не составляющих жизненных потребностей страны.

Если правительство его величества, не теряя ни минуты, приступит к осуществлению указанных мер, освободившийся торговый тоннаж должен пойти исключительно для ввоза продовольствия, пока страна не будет приведена в состояние

готовности выдержать надвигающуюся осаду. Освободившиеся же охранные, конвойные и дозорные корабли будут использованы для службы при конвоях, которые пойдут в Англию с продовольствием и боевым снабжением. Однако, без максимальной помощи США мы останемся в очень трудном положении. Когда при оказании этой помощи поступят достаточные запасы продовольствия и страна будет готова выдержать осаду, тогда мы сможем приступить к пересмотру общего положения.

Без освобождения от указанной мной нагрузки, и притом незамедлительно, флот не сможет выполнить своих обязанностей перед страной, а страна познает ужасы голода.

О чем говорит этот документ?

Он говорит о том, что флот не в состоянии был выполнить своих обязанностей перед страной по обеспечению ее продовольствием из-за недостатка пароходов, не в состоянии был выполнить требования правительства по военным перевозкам из-за недостатка охраны этих перевозок. Причина этому та, что морские сообщения Англии ненадежны, а необеспеченные коммуникации ведут к катастрофе. Парализуют же коммуникации неприятельские подводные лодки, боевая деятельность которых явилась причиной утраты господства английского флота на море. Военная политика правительства не считалась с этим фактом, требуя от флота военных перевозок, выполнение которых отвлекало транспорт и военные корабли для их охраны в ущерб торговым перевозкам и их охране, без которых Англия должна была погибнуть от голода, а союзники — лишиться английского угля.

Что предлагает этот документ?

Он настаивает на абсолютной необходимости сокращения числа коммуникационных линий с целью усиления их охраны. Для этого он предлагает ликвидацию коммуникации салоникинского фронта путем отозвания войск с этого фронта, ликвидацию военных перевозок на отдельных транспортных путях, ликвидацию океанских путей сообщения, по которым идет ввоз рабочей силы.

Он предлагает освободившийся тоннаж направлять исключительно для ввоза продовольствия, а освободившиеся военные корабли использовать для охраны конвоев, идущих в Англию с продовольствием и боевым снабжением. Он предлагает приступить к пересмотру общего положения только после того, как страна будет обеспечена продовольствием, чтобы выдержать «осаду».

И все же он считает, что без максимальной помощи Америки Англия не сможет выйти из своего трудного положения.

Историческая важность этого документа заключается в признании лицом, наиболее авторитетным в положении дел на море и несущим величайшую ответственность в момент такой страшной опасности, какая еще ни разу не постигала Англию, в признании утраты господства на море ее могущественного флота, в непригодности всех, применяемых до сего времени, методов ведения войны на море, т. е. в признании крушения всей доктрины английского флота и в признании невозможности для Англии избежать катастрофы без помощи Америки.

Что касается предложенных мер, то те 150 пароходов, которые Джеллико рассчитывал получить от ликвидации Салоникской экспедиции, конечно, не решали главной проблемы войны.

За несколько дней до этого один из гражданских министров, Лео Монэ, представил премьеру проект освобождения тоннажа посредством направления необходимейших грузов исключительно из Канады и Северной Америки. Расчеты показали, что если из 30 млн. *т* необходимых импортных грузов 24 млн. *т* смогут быть доставлены из Америки, то для перевозки их потребуется всего 1200 пароходов из 1750 обслуживавших торговое судоходство. Таким образом, для возмещения потерь в тоннаже освобождалось 550 пароходов.

Сосредоточение движения наиболее жизненных грузов на одном пути весьма упрощало вопрос охраны судоходства

и выдвигало в качестве главнейшей меры систему конвоев.

Такое сосредоточение могло осуществиться только при участии Америки. Правительство США, получив известие об этом проекте, энергично к нему присоединилось.

Объявление Америкой эмбарго, наложенного на все грузы, не адресованные союзникам, автоматически направило излишки американского экспорта на суда, направлявшиеся в страны Антанты.

5. Методы ведения беспощадной подводной войны

На каждом шагу боевых действий флотов в 1917 г. в центре внимания стояли подлодка и средства, применяемые для борьбы с ней. Подлодка являлась центром, вокруг которого разворачивались военные, политические и экономические концепции. Она становилась одним из главнейших факторов войны.

Торговая подводная война в 1917 г. была главнейшей целью Германии, а защита торгового судоходства — главной заботой ее противников.

Боевые флоты в этот период бездействовали, тогда как легкие силы, в которых все время чувствовался недостаток, не знали отдыха, действуя против подлодок и легких сил, их поддерживающих. Для укомплектования вновь вступающих в строй крейсеров и миноносцев англичане отозвали из Средиземного моря 2-ю эскадру. Германский же флот, стоя в базах, ограничивал свою роль лишь снабжением подлодок личным составом и материальной частью.

Легкие силы оказывали подлодкам двоякую помощь: прямую — эскортируя лодки при их входах и выходах, траля им фарватеры и принимая на себя все опасности, им угрожающие; косвенную — отвлекая легкие силы противника от прикрытия торговых сообщений путем частых набегов на неприятельское побережье. Воздушные силы приобретали все большее и большее значение в борьбе с подлодками при бомбардировках баз противника, особенно баз его подлодок. Главнейшее их назначение заключалось в поисках подлодок и бомбардировке их с воздуха.

С целью нанесения противнику сильных ударов и как можно быстрее, германские подлодки получили приказ делать короткие, но хорошо выполненные крейсерства, используя все свое снабжение и ограничивая время отдыха.

Новый метод, упразднив предупреждения, представлял меньше опасностей для подлодок, позволяя применять ночные торпедные атаки. Командирам подводных лодок предлагалось не стесняться ни типом, ни флагом корабля.

Все, что вооружено, должно было быть взорвано торпедой, остальное, особенно парусные и рыбацьи суда, могло быть жертвой пушек.

На море остались только враги, и старые правила международного права потеряли свое значение.

Ничто плавающее в море не должно было ускользнуть от потопления, которое не только лишало противника тоннажа и продовольствия, но и терроризировало прибрежное население.

6. Численность, распределение и базирование германских подлодок

Число действующих подлодок с начала неограниченной подводной войны со 111 возросло в марте до 120 и достигло максимума в июне — 140. Число вступающих в строй подлодок превышало потери, и количество потопленного ими тоннажа превышало его возмещение.

Из общего числа действующих подлодок (в среднем около 120 ежемесячно) обычно $\frac{1}{3}$ находилась в ремонте, $\frac{1}{3}$ — в походе (и на отдыхе) и $\frac{1}{3}$ — в действии, т. е. около 40 подлодок.

Обычно из этих 40 подлодок 30 оперировали в Северном море и в Атлантическом океане между Ирландией и Испанией.

Действующие подлодки распределялись по базам следующим образом:

60 подлодок базировались на германские порты (Вильгельмсхафен и Эмс);

35 — на фландрские базы (Брюгге, Зеебрюгге и Остенде);
25 — на австрийские базы (Пола и Каттаро).

В апреле в Ламанше и Атлантике крейсировали 50 подлодок, из которых половина были типа *UB* и *UC*.

К этому времени были возобновлены интенсивные минные постановки в прибрежных районах Англии и Франции.

7. Потери тоннажа

В мае количество действующих лодок оставалось то же, что и в апреле (40). Число *UB* и *UC* осталось без изменения (24). Шестнадцать больших лодок крейсировали, главным образом, на юго-западных подходах к Каналу и на атлантических торговых путях. Но после необычайного напряжения деятельности подлодок в апреле, в мае потери тоннажа упали до 596 тыс. *т*. Эта разница в размерах потерь могла быть объяснена гибелью в мае 7 подлодок и некоторым ослаблением того напряжения, которое развили подлодки в течение трех предыдущих месяцев.

Германские подлодки в мае провели ряд операций у берегов Испании против пароходов, занятых перевозкой испанской руды. Вывоз руды грозил прекратиться совсем.

4 мая прибыл в Куинстаун американский дивизион из 6 эсминцев, а затем в течение месяца еще 2 дивизиона. Истребитель *Мельвилл* был сделан флагманским судном всех американских сил, базирующихся на Куинстаун, и в то же время, ввиду слабого оборудования порта Куинстауна, ремонтной и снабжающей базой. Это позволяло изменить дислокацию сил в Ирландском море. Все лодки типа *E* перешли из Куинстауна в Лох-Суилли для охраны северного подхода к Ирландскому морю.

Воздушные дозоры прибрежных путей в этот период приобретали важное значение.

От Дюнкерка до Бреста французы имели 5 воздушных станций с 42 самолетами и англичане — 4 станции в Канале с 40 самолетами.

В Средиземном море французы также имели многочисленные воздушные станции. Противолодочной службой было занято около 300 самолетов.

8. Первые конвои

Деятельность германских океанских лодок явилась причиной возвращения к старой системе конвоев, имевшей широкое применение в войнах XVII и XVIII вв. Невзирая на все возражения против конвоев и затруднения, связанные с их организацией, подводная угроза океанским путям заставила, в виде опыта, 10 мая послать из Гибралтара конвой в 16 пароходов под охраной вооруженных яхт, а затем дивизиона миноносцев, встретивших конвой в условленном месте.

Конвой шел в трех колоннах, причем ход конвоя, состоявшего из старых пароходов, не превышал 6,5 узлов.

Успех этого конвоя вызвал организацию второго конвоя в океане, прошедшего также удачно.

Этот конвой в составе 12 пароходов 24 мая вышел из Гемптоуна в Англию под охраной крейсера и прошел опасную зону под охраной 6 миноносцев, причем при проходе опасной зоны были привлечены к охране и воздушные силы.

В начале июня особой комиссией была разработана система организации конвоев и органов управления ими в адмиралтействе и в портах; кроме того, проведено оборудование торговых судов средствами сигнализации и связи. Для начальников конвоя была разработана специальная инструкция.

Портами формирования конвоев, направлявшихся в Англию, были установлены Нью-Йорк и рейд Гемптоун, для сбора пароходов из американских портов назначен порт Сидней и для канадских пароходов — Галифакс. Дакар должен был обслуживать торговые пути южной Атлантики, т. е. порты Африки и Южной Америки. Гибралтар являлся сборным пунктом всех пароходов, следующих из Средиземного моря.

В конвой включались пароходы с ходом от 8,5 до 12 узлов. Быстроходные суда должны были следовать самостоятельно. Для гибралтарских конвоев допускался ход в 7 узлов.

Численность каждого конвоя предполагалась около 20 судов.

Конвои выводились за пределы опасной зоны под защитой не менее 6 миноносцев, после чего они шли по назначению

под охраной крейсера или вооруженного охранного корабля. Для охраны конвоев в опасных зонах требовалось в общей сложности 14 отрядов по 6 миноносцев, т. е. 84 миноносца, и 52 крейсера для охраны в океане. Охранные отряды миноносцев базировались на Плимут, Портлэнд, Куинстаун, Лох-Суилли и Гибралтар.

С половины июня конвой были официально введены в действие, но широкое применение их развернулось лишь в августе и сентябре.

Поскольку Английский канал и ирландские воды были наиболее критической зоной, союзники сосредоточили здесь главные силы истребителей, и Куинстаун явился одной из важнейших баз. К началу июля здесь было 34 американских истребителя. На них легла работа по конвоированию судов и патрулированию района к западу и югу от Ирландии, наиболее важного в борьбе с германскими подлодками.

С началом перевозки американских войск в Европу, первый эшелон которых был отправлен во Францию, в С.-Назер в июне 1917 г., Брест получил также не менее важное значение.

В июне британское правительство просило содействия Америки для обеспечения регулярных гибралтарских конвоев, так как Гибралтар был «воротами» более интенсивного движения судов, чем какой-либо другой порт в мире. Здесь для защиты торгового движения были, главным образом, английские силы, но были и французские, итальянские и даже японские (12 миноносцев). Американцы выслали сюда отряд (свыше 40 судов), состоявший из разведочных крейсеров, канлодок, сторожевых судов, яхт и 5 миноносцев, пришедших с Маниллы.

В середине июня было приступлено к формированию в Нью-Хэвене, Портсмуте, Портлэнде и Дортмуте противолодочных отрядов, состоящих каждый из 6 моторных катеров, снабженных гидрофонами. В каждом отряде 2 катера имели радиотелеграф для связи с воздушными дозорами.

Вскоре гидрофонами стали снабжаться траулеры, входящие в 12 прибрежных дозорных отрядов. Гидрофонами были снабжены 4 траулера в каждом отряде.

Между тем, операции германских подлодок уже распространялись на район Азорских и Канарских островов, где сходились южно-атлантические торговые пути.

Германский подводный крейсер *U-155* оперировал в районе Мадера — Азорские острова. Крейсерство его продолжалось 100 дней¹, но за этот долгий срок он утопил всего 19 пароходов. Таким образом, число пароходов, уничтожаемых *U-155* ежесуточно, было ниже числа уничтожавшихся ежесуточно каждой лодкой на подходах к британским островам.

Но самый факт того, что германские подводные крейсеры начали совершать нападения на южноатлантических торговых путях, заставил союзников в августе ввести систему конвоев и в южной Атлантике, и с этого времени вступила в силу общая система океанских конвоев.

При этом следует отметить, что, после установления конвойной системы в первую очередь для импортных грузов, внимание командиров германских подлодок, из-за увеличившейся трудности находить конвой и атаковать пароходы, идущие под охраной, сосредоточилось на экспортном судоходстве, потери которого начали быстро возрастать. Это объясняется тем, что для организации конвоев миноносцев вообще нехватало, и приходилось для встречи и проводки конвоев с импортными грузами пользоваться миноносцами, выводящими экспортные пароходы. Этот метод лег в основу всей конвойной системы и был тяжелым бременем для миноносцев.

9. Организация конвоев

Центр организации конвоев находился в адмиралтействе. Общее руководство атлантическими конвоями лежало на помощнике начальника морского генерального штаба адмирале Дефф. Его ближайшим помощником являлся начальник вновь сформированной 25 июля конвойной секции адмиралтейства.

На начальнике конвойной секции лежало руководство движением конвоев, назначение портов для формирования конвоев, выбор мест, где конвой должны были «рассыпаться»,

¹ *U-155* вышел из Германии 24 мая и вернулся 4 сентября.

составление инструкций и разрешение всех организационных вопросов. Конвойная секция поддерживала тесную связь с «комнатой карт», заведующий которой был ответствен за выбор пути конвоя, за нанесение на карту его места и за своевременное распоряжение об изменении курса, в случае необходимости обойти опасный район.

Конвой всегда шли в строю нескольких колонн, расстояние между которыми было 6—8 каб., а расстояние между пароходами — 3 каб. Подходя к опасной зоне, конвой перестраивался, число судов в каждой колонне уменьшалось до четырех. Опасную зону старались проходить возможно более широким фронтом, увеличивая число колонн за счет уменьшения числа судов в колонне.

Согласно июльским инструкциям, охранные миноносцы располагались по одному в 5 каб. впереди правой и левой колонны и по два с каждого фланга, на расстоянии 5 каб. от колонны. Днем миноносцы шли со скоростью 15 узлов зигзагообразными курсами, держась на расстоянии 5—10 каб. В опасной зоне, если допускала скорость, конвой также шел зигзагообразным курсом.

В случае атаки подлодок миноносцы должны были бросать противолодочные бомбы. Конвой должен был тотчас же изменить курс. На месте встречи с лодкой оставался миноносец, который удерживал ее под водой, пока конвой не скрывался за горизонтом.

В июне потери британского тоннажа превысили майские, общая цифра уничтоженного британского, союзного и нейтрального тоннажа достигала 695 тыс. т. В июле размер потопленного тоннажа уменьшился до 550 тыс. т, несмотря на то, что крейсерство каждой германской подлодки в среднем продолжалось до 25 суток.

В течение июля в районе пересечения торговых путей Атлантики (в 120 милях к западу от Уэссана), куда не достигали дозорные отряды, германские подлодки потопили 29 пароходов.

В августе действия германских подлодок сопровождалась полной ликвидацией их старого врага — судов-ловушек. В первой половине августа одно за другим были потоплены лодками 4 судна-ловушки. Двухлетняя борьба судов-ловушек с подлодками кончилась победой последних.

Все хитрости этих судов были уже испробованы и больше не имели успеха. Наученные опытом лодки приобрели сноровку распознавать их и топить торпедами, не всплывая. Как противолодочное средство судно-ловушка пережило себя. С августа 1917 г. ни одна лодка не стала жертвой «ловушек».

В июле в Канале и Атлантике оперировало 47 подлодок, в августе — 40; последними за этот месяц было потоплено 506 тыс. т.

Кривая месячных потерь тоннажа не достигала своего апрельского апогея и хотя она то подымалась, то опускалась, все же можно было усмотреть тенденцию к ее понижению.

Однако, ежемесячные потери попрежнему сильно превышали цифры строящегося тоннажа, и противолодочные меры не давали удовлетворительных результатов. Что же касается подлодок, то за июль и август было уничтожено 8 лодок и 2 погибли от случайных причин, а за этот же период в строй вступили 23 подлодки.

Противолодочные средства и мероприятия не повлияли на тактику германских лодок. Изю дня в день в одних и тех же районах оперировало почти одно и то же число *U*, *UB* и *UC*, и регулярность, которая отличала их деятельность, служила лучшим доказательством бесплодности контрмер.

Ряд разработанных и проведенных противолодочных операций минных флотилий, миноносцев с привязными аэростатами, гидрофонных охотничьих флотилий остался безрезультатным.

Опыт показывал, что тактика гидрофонных катеров должна быть тщательно продумана и разработана.

Тот факт, что треть потерь, понесенных германскими подлодками за последние два месяца, была вызвана нападением с воздуха, показывал, что воздушные нападения среди других способов борьбы с подлодками представляют собой новый метод, которому предстоит широкое развитие.

Постепенно вводимая система конвоев также как будто начинала оправдывать себя. Потери судов, плававших в составе конвоев, были незначительны.

Но все это были только первые шаги в поисках путей развития противолодочной борьбы с массовым применением противолодочных средств, однако, пока еще не дававшие ощутительных результатов.

Прошло более полугода после объявления неограниченной подводной войны. Расчеты Хольцендорфа относительно ожидаемого размера потопления тоннажа за это время вполне оправдались.

В среднем германские подлодки топили ежемесячно свыше 600 тыс. *т*, но Англия, благодаря все возрастающему содействию и помощи Америки, еще не была «поставлена на колени».

Для возмещения потопленного тоннажа, кроме сбора тоннажа со всех линий и изъятия его от нейтральных стран, на всех судостроительных заводах Англии, и особенно Америки, развивалось усиленное строительство. Франция же оставалась главным поставщиком пушек, снарядов, моторов и аэропланов.

Однако, количество строящихся судов было недостаточно, и в 1917 г. превышение потерь над постройкой составляло более 2 млн. *т* при все возрастающей потребности тоннажа для обслуживания войск на всех театрах.

10. Помощь Америки

Помощь Америки выражалась не только в непрерывном притоке материальных средств, содействие ее выражалось не только в введении конвоев, но это содействие проявилось и в том давлении на нейтральные страны, которое раньше без ее участия было невысказано.

Это давление имело двоякую цель — пресечь подвоз в Германию продовольствия и материалов, необходимых для ведения войны, и использовать нейтральный тоннаж, терроризированный неограниченной подводной войной. Положение нейтральных стран утратило свои выгоды. Они испытывали, с одной стороны, угрозу потопления тоннажа, с другой — давление союзников.

В связи с неограниченной подводной войной политическая и экономическая борьба достигла крайних пределов.

Вопрос об управлении мировой торговлей, о централизации и распределении тоннажа становился на очередь, но до его разрешения было еще далеко.

С началом неограниченной подводной войны нападения подводного флота почти прекратили судоходство в Северном море. Помимо потерь от подлодок, одной из причин кризиса тоннажа являлась раздробленность нейтральных судов по портам.

С февраля Голландия была лишена английского угля, потому что Англия не хотела рисковать своими судами для нейтральных держав. Франции также угрожал угольный голод. В марте Англия стала угрожать Швеции захватом ее тоннажа, если последняя не выведет из Балтики 18 английских судов.

Чтобы вытянуть тоннаж нейтральных стран в море, был заключен ряд сделок: со шведами — на обмен леса на хлеб, с Испанией — на обмен угля на руду.

Норвегия была сговорчивее других и согласилась, за некоторые преимущества, содействовать союзникам своим тоннажем.

С вступлением США в войну картина резко меняется. Прежние возможности вывоза в Германию через посредство скандинавских стран исчезли. 7 мая американский сенат уполномочивает президента наложить эмбарго на вывоз в нейтральные страны Европы.

В мае Швеция еще вывозила в Германию железо, медь, резину, а в июне Америка запретила снабжать скандинавские страны пищевыми продуктами, если они не перестанут снабжать материалами Германию.

Так как продовольственное положение было тяжелое у всех нейтральных стран, то угроза подействовала, и американские контролеры были посланы в Европу следить за отпавками.

11. Общее эмбарго

27 августа США, а в октябре и остальные страны принимают величайший акт экономической блокады — общее эмбарго на весь вывоз в нейтральные страны, соседние с Германией.

Дания, лишенная пищевых продуктов, вынуждена заявить Германии, что она не может более снабжать ее необходимыми припасами. То же самое должна была сделать и Норвегия.

В сентябре Швеция и Голландия были уведомлены о том, что они не получат хлеба до декабря, пока не гарантируют, что этот хлеб не будет переправляться в Германию. В октябре против Голландии были приняты еще более серьезные меры. Ее кабельные сообщения и колонии были заняты англичанами, а США задержали 53 голландских судна, нагруженные съестными припасами. При таких аргументах нейтральные страны должны были уступить.

С этого момента конференции союзных правительств стали централизовать потребность фрахта, распределять тоннаж по потребностям. В каждой стране на специальные организации был возложен контроль над движением судов.

12. Июльская резолюция рейхстага и революционные выступления в германском флоте

Если союзники, принимавшие ряд политических, экономических и военно-технических мер для преодоления подводной опасности, не видели заметных признаков ее уменьшения, то и Германия, напрягая все усилия в неограниченной подводной войне, в которой действующие подлодки сделали все возможное, видела лишь все возрастающие трудности на военном, политическом и экономическом фронтах. О новой зимней кампании Германии приходилось думать в тяжелых экономических и политических условиях.

Высшее германское командование видело в продолжении неограниченной подводной войны необходимое условие для достижения победы, но сроки окончания войны уже отодвигались до весны будущего года. Заказ в июне 95 подводных лодок показывал, что близкого окончания неограниченной подводной войны высшее морское командование не ожидало.

Между тем, среди широких слоев населения Германии распространялась надежда на окончание войны в текущем году, как о том провозглашалось правительством и командованием при начале неограниченной подводной войны.

Выступление Эрцбергера, одного из лидеров партии центра, в рейхстаге в начале июля, с критикой подводной кампании, послужило призывом к объединению оппозиции, критиковавшей действия военного командования и не верившей правительству.

Людендорф телеграфировал кайзеру, что, если Бетман-Хольвег не будет отстранен от должности канцлера, он подает в отставку.

14 июля последовало отстранение Бетмана, а затем и назначение на его место помощника министра продовольствия Михаэлиса.

19 июля рейхстаг в специальной резолюции предложил Антанте мир «без аннексий и контрибуций». Это предложение было отвергнуто представителями Антанты, заявившими, что без гарантий возвращения Эльзас-Лотарингии о начале переговоров не может быть и речи. На это условие германское правительство не согласилось.

Затягивающаяся война и развивающаяся русская революция оказывали большое воздействие на настроения трудящихся масс воюющих стран. Недовольство войной начало проявляться все в более и более открытых формах, охватывая фронты действующих армий. Влияние русской революции наиболее сильно проявилось в германском флоте, где произошли открытые революционные выступления под лозунгом «мир без аннексий и контрибуций». Эти выступления начались 19 июля на линкоре *Принц-регент Люитпольд* и продолжались до 5—10 августа, охватив ряд линейных кораблей.

13. Морская конференция союзников

Под впечатлением неудовлетворительности принимаемых противолодочных мер и беспрепятственного потопления судов германскими подлодками в начале сентября в Лондоне состоялась морская конференция союзников.

На этой конференции, наряду с другими вопросами, обсуждался вопрос о конвоях. Английское высшее морское командование отнюдь не склонно было придавать конвоям первенствующее значение в деле защиты торговли. И Джеллико, докладывая конференции, указал, что расширению

системы конвоев препятствует недостаток крейсеров. Поэтому члены конференции сосредоточили все свое внимание на изыскании мер, могущих решающим образом воздействовать на подводную войну. Адмиралтейство выступило с проектом грандиозной совместной операции союзников по закупорке германских портов в Северном море и в Балтике, посредством затопления 40 старых линкоров и 43 крейсеров. Члены конференции к этому проекту отнеслись скептически, усматривая в нем, кроме того, и противоречие с указанием Джеллико на недостаток крейсеров для конвойной службы.

Кроме того, на конференции были обсуждены предложенные адмиралтейством меры борьбы с операциями больших германских подводных крейсеров, беспрепятственная деятельность которых распространилась на всю северную часть Атлантики. В связи с этим Джеллико предлагал установить на Азорских островах радиостанции и организовать там центр разведки, а также сформировать океанский дозор из судов-ловушек и подлодок.

Командующий американскими морскими силами в европейских водах адмирал Симс высказал на конференции по поводу конвоев два основных положения:

- 1) система конвоев является основным методом, развитие которого должно нанести удар подводной войне;
- 2) конвой придется охранять дредноутами, так как немцы наверно сделают решительную попытку разрушить систему конвоев, организовав нападение на них крупными силами больших кораблей.

Таким образом, на конференции ясно обозначались две противоположные точки зрения: английская, не придававшая значения конвоям и готовая пожертвовать старыми линкорами (американскими) и крейсерами для сомнительной закупорки германских портов, и американская, выдвигавшая на первое место конвой с использованием для их охраны линейных кораблей.

Оба положения адмирала Симса нашли свое подтверждение в дальнейшем ходе событий. Немцы рядом нападений новейших крейсеров-заградителей и сильнейших эсминцев на скандинавские конвои заставили англичан прибегнуть к охране конвоев крупными кораблями вплоть до лин-

коров. Это вызвало у англичан большие опасения и за океанские конвои, так как уже в словах адмирала Симса таилась мысль, что при таком развитии подводной войны прорыв в океан германских линейных крейсеров вполне возможен.

Что касается самой системы конвоев, то с полным развитием ее к концу сентября она сыграла весьма существенную роль в уменьшении потерь тоннажа и явилась причиной, побудившей немцев изменить методы применения подлодок.

Следующим вопросом, обсуждавшимся на конференции, был проект грандиозного минного заграждения в Северном море, между Шетландскими островами и Норвегией. Идея создания такого заграждения была высказана американцами еще весной, когда осуществление такого проекта не могло быть возможным без помощи Америки. Английские мины были негодны, чем и объяснялась неудача минных английских заграждений у Гельголандской бухты, а для Северного заграждения требовалось 100 тыс. мин, изготовление и постановка которых не могли быть выполнены без содействия американской военной промышленности.

Английское морское командование отнеслось к проекту без особого энтузиазма. Битти находил, что это заграждение будет мешать операциям Большого флота. Между тем, заграждение имело большое значение, так как оно было бы вне досягаемости германских тральщиков и препятствовало бы выходу германских лодок через Скагеррак. Конференция одобрила проект, стоимость осуществления которого исчислялась в 40 млн. долл. 2 ноября 1917 г. он был утвержден американским и британским правительствами.

Между прочим, при обсуждении на конференции существующих методов противолодочной борьбы, итальянский делегат настойчиво рекомендовал повторные воздушные атаки против баз неприятельских подлодок и организацию прибрежных воздушных дозоров.

Воздушные дозоры, не сумевшие обеспечить открытые воды Бискайского залива и восточной части Атлантики, оказались в дальнейшем весьма действительным средством, получившим широкое применение в тесных водах Канала, Фландрской бухты и Адриатике.