

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

ГЛАВА VI

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ КРЕЙСЕРСКОЙ ВОЙНЫ

(Октябрь 1916 г.—февраль 1917 г.)

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

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

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

решены к постройке. Тот же автор говорит, что до того времени никаких больших заказов на новые подводные лодки по заводам не размещалось. Эту проволочку он объясняет двумя причинами: во-первых, постоянным изменением приемов использования подводных лодок; во-вторых, нежеланием приступать к широкой строительной программе, прежде чем лодки новых типов не будут испытаны в боевых условиях. Гайер держится мнения, что подобная нерешительность в отношении типов и предназначения не должна была больше существовать и что совещание должно было утвердить большую программу. Больше того, верфи, до сих пор строившие торговые суда, должны были бы быть переустроены для постройки подводных лодок раньше, чем это было сделано на самом деле. Начальник управления постройки подводных лодок морского министерства Шпиндлер встретил большое сопротивление, прежде чем смог разместить заказы на новые лодки. Государственный секретарь по морским делам адм. Капелле был против принятия столь широкой программы, считая, что излишек подводных лодок будет определенно невыгоден для управления и дальнейшего развития флота как мировой силы после войны¹.

Крейсерская война по нормам призового права возобновилась в октябре. Еще до этого *U-57* (Георг) и *U-49* (Хартманн) по своей собственной инициативе вышли в море для нападения на торговые суда в Северном море: первый потопил пароход у Флэмборо Хэд и 21 рыболовное судно; второй потопил 3 парусника и прислал в Эмден призывы, убыток, причиненный союзникам этим рейдом, оценивается в 100 тысяч фунтов (ок. 9½ млн. рублей золотом). Новые приказы немедленно привели к увеличению потерь тоннажа, и с 131 000 *t* в месяц потери возросли до 276 000 *t*. Противолодочные мероприятия становились явно недостаточными для защиты от растущей опасности; и когда выяснилось, что в октябре британские потери почти вдвое превысили сентябрьский итог в 84 600 *t*, нельзя было недооценивать серьезность угрозы. Потери имели место в Атлантике, Арктике и Средиземном море. В Гасконском заливе и у Ферроля *U-49* (Хартманн) и *U-50* (Бергер) уничтожили около 40 000 *t*. Для спасения команд потопленных судов один из пароходов был захвачен и отослан в порт после того, как был наполнен моряками; это было доказательством того, что при некоторых условиях подводная война против торговли может вестись гуманно.

В водах, до сих пор чистых от мин, начали обнаруживаться мины. 2 сентября пароход *Кельвиния* (*Kelvinia*) (5 039 *t*) коснулся одного из этих орудий разрушения в Бристольском канале и затонул². 12 дней спустя пароход Харрисона *Каунселлор* (*Counsellor*) (4 958 *t*) взорвался на другой mine у Галли Хэд (Galley Head). 3 октября было выставлено минное поле у устья р. Клайд (Clyde). Зона фландрских подводных минных заградителей теперь простиралась от Флэмборо Хэд далеко на запад до Уотерфорда на юге Ирландии. Они сбрасывали свой смертоносный груз у Фалмута, Дартмута, Портленда и Портсмута. Эти лодки типа „УС“ поставили в течение 1916 г. 212 мин у Дувра, 100 у Дюнкерка, 100 у Кале и 60 у Булони.

¹ United States Naval Institute Proceedings, апрель, 1926 г. (статья Гайера), стр. 650.

² В свое время предполагали, что он пал жертвой торпедной атаки, и этот случай вызвал протест со стороны правительства Соединенных штатов.

Среди причиненных ими потерь упомянем здесь только пароход *Эретрия* (*Eretria*) (3 161 *m*), погибший у устья Луары (Loire) 13 мая, пароход компании Бьюнард *Алания* (*Alania*) (13 405 *m*)—в 2 милях от отмели Роял Соверен 19 октября и госпитальное судно *Галика* (*Galeka*)—в 5 милях к NW от мыса Ля Хаг 28 октября. На минах также погибли: эскадренный миноносец *Лассу* (*Lassoo*) 13 августа в Северном море, 5 траулеров и около 20 других судов, а в октябре поврежден эскадренный миноносец *Зулу* (*Zulu*). 4 ноября у Англси (Anglesea) погиб пароход *Скеппиз* (*Skerries*) (4 278 *m*), а 2 других—*Опал* (*Opal*) (599 *m*) и *Ливерпуль* (*Liverpool*) (686 *m*) погибли в декабре на минном поле, поставленном у острова Мэн.

Таким образом было ясно, что район действий фландрских лодок расширился. Действительно, в течение второй половины лета 1916 г. в строй вступила первая группа лодок типа „UC-II“ (UC-16—UC-33).

В западных водах погибло в течение октября много больших судов, в частности 20-го пассажирский пароход компании Энчор (Anchor) *Кабошэ* (*Cabotia*) (4 309 *m*) в 120 милях на WNW от острова Тори с капитаном и 31 матросом; 26-го—пароход компании Джонстон *Роуэнмор* (*Rowanmore*) (10 320 *m*) в 128 милях к WNW от Фаствэта; его капитан был взят в плен; того же числа *Ранпахэннок* (*Rappahannock*) (3 871 *m*) пошел ко лну в 70 милях от островов Силли со всей командой в 37 чел. Пароход компании Дональдсона *Марина* (*Marina*) (5 204 *m*) нашел свой конец двумя днями позже в 30 милях к W от Фаствэта на пути в Америку; из его команды в 51 чел. 18 погибло, из коих 6 американцев. В тот же день у мыса С.-Винсента (St. Vincent) был потоплен американский пароход *Лэнао* (*Lanao*) (962 *m*). 23-го шлюп *Джениста* (*Genista*) послал радио о том, что он вступил в бой с подводной лодкой, после чего все смолкло; U-59 победила, и еще одно судно исчезло вместе со своей командой.

Чтобы дать представление о размере нейтральных потерь, укажем, что до октября одна Норвегия потеряла 163 парохода: 97 потоплены без предупреждения, 45 подорвались на минах и 21 потоплен на минах или торпедами; кроме того было уничтожено 58 парусников.

Положение было настолько серьезно, что в ноябре адм. Джеллико было предложено оставить пост командующего Гранд-Флитом и принять должность Первого морского лорда. В то же время, повидимому, было сделано все, что только возможно. Узкость Дуврского пролива была постоянным источником беспокойства, и велики были те трудности, которые пришлось там преодолеть. Предпринятые зимою 1914/15 г. попытки установить от Фаствэта до мыса Гри-Нэ бон, состоящий из тяжелых деревянных балок, каждая весом в 4 *m*, подвешенных между буйами, оказались неудачными. Комбинация из закрепленных минированных сетей с глубинными минами, подобно примененным при постановке заграждения у бельгийского побережья в 1916 г., послужила образцом для другого заграждения, поставленного от южных Гудвинских мелей (South Goodwin Sands) до внешней кромки отмели Рюйтинген, и днем и ночью охраняемого патрулями. Это заграждение не смогло воспрепятствовать проходу подводных корсаров, которые подныривали под него днем или проходили над ним ночью. Мины тащились на якорях и запутывались в сетях, так что к весне 1917 г. заграждение стало угрозой для патрулей. Была уничтожена только 1 лодка, но она не была жертвой какой-либо системы заграждений, старой или новой. 21 августа UC-10 (Альбрехт) была настигнута британской лодкой E-54 у банки Схаувен, любимого места отдыха германских лодок¹.

¹ Британские свески (1919 г.) указывают, что в этот день и при обстоятельствах, описанных выше, была потоплена UC-7. Впоследствии было установлено, что это была UC-30.

Хотя это заграждение не смогло выполнить назначения в качестве непроходимого препятствия, поставленного поперек пути подводных лодок, но тем не менее оно стесняло противника. Поэтому в ночь на 29 октября имел место рейд эскадренных миноносцев под командой коммодора Михельсена, во время которого был потоплен британский эскадренный миноносец *Флэрт* (*Flirt*) и выведен из строя *Ньюбиен* (*Nubien*). Ответом англичан на эту ночную диверсию было удлинение сетей до банки Сну (Snou Bank), произведенное в декабре.

Заграждения ставились не только Дуврским патрулем, но и его противниками из Фландрии. Лодки „УС“ поставили заграждение из 400 мин у побережья Голландии от Маасской отмели до Имюйдена (Ymuiden). На этом заграждении погибло 5 британских эскадренных миноносцев, и задача тральщиков была вдвойне затруднена ввиду возможности молниеносно быстрых атак со стороны фландрских миноносцев. У Форта было поставлено другое заграждение с целью нанести ущерб торговле со Скандинавскими странами; однако на поставленных 90 минах взорвался только один пароход. У Гарвича из 265 поставленных мин было вытралено 213, с потерей 4 тральщиков и 5 пароходов. В числе этих жертв были тральщики *Лэдлоу* (*Ludlow*) и *Тотнес* (*Totnes*), коснувшиеся мин 29 декабря у Шипуаш (Shipwash). Первый затонул на якоре после того, как подрывался кормой, и погиб окончательно, но его сотоварищ, доставленный в Гарвич без носовой части, был починен и дослужил до перемирия.

В этот период была ликвидирована еще одна лодка, на этот раз никакая другая, как пресловутая *U-20*—лодка, которая под командой Швигера потопила *Лузитанию*, *Хеспириэн* и *Кимрик*. В октябре она вышла из базы в крейсерство, закончившее ее карьеру. Возвращаясь домой, она подобрала у норвежского берега товарища, отменно несчастливую *U-30*, дизеля которой испортились. Эти лодки шли вместе, и на следующий день (4 ноября) в густом тумане обе крепко сели на мель у Харбёэре (Harbøere) на берегу Дании. Освободившись от 30 т груза, *U-30* удачно всплыла через два часа; ее сотовариш, однако, остался на мели. По радиотелеграфу была послана просьба о помощи. Для спасения лодки был выслан германский отряд под прикрытием 4 линейных кораблей, линейного крейсера *Молтке* и полуфлотилии эскадренных миноносцев. Но *U-20* пришлось бросить. Ее носовая часть была взорвана, команда пересажена, и вся эскадра повернула домой. Внезапно под серединой корпуса линейных кораблей *Гроссер Курфюрст* (*Grosser Kurfürst*) и *Кронпринц* (*Kronprinz*) взорвались торпеды, причинившие серьезные повреждения. Британская подводная лодка *J-1* обнаружила германский отряд и ускользнула от сильной завесы, прикрывавшей более мощные неприятельские корабли. Однако и на этот раз большое число водонепроницаемых переборок и мероприятия по поддержанию устойчивости спасли германские линейные корабли от потопления, и они достигли порта. Шеер получил выговор от кайзера за то, что рисковал ценными единицами боевых эскадр. Командующий флотом выдвинул аргумент, что Флот Открытого моря должен оказывать всемерную помощь действующим подводным лодкам, и, начиная с этого времени, он главное внимание обратил на подводную войну и на набеговые действия эскадренных миноносцев против Дуврского патруля.

В западных водах кампания продолжалась, и фландрские лодки начали ходить в те районы, в которые до тех пор заходили только большие подводные лодки, обогнув Шотландию с севера. 6 декабря погибла первая из фландрских лодок на юго-западных подходах: *UB-29* (Платт) — лодка, атаковавшая *Сэсэкс*, была взорвана подрывными тралями эскадренного миноносца *Эриел* примерно в 12 милях на SW от маяка Бишопс-Рок (Bishop's Rock). Действовали и другие лодки, в частности *U-66*. Подводная лодка *U-57* встретила лодку *Дейчланд* при ее возвращении из американских вод и конвоировала ее домой. Среди уничтоженных судов был *Норт Уэльс* (North Wales) (4 072 т), обломки которого, прибитые к берегу Корнуэлса, были единственным свидетельством постигшей его судьбы. В течение последних недель 1916 г. 4 подводные лодки, вероятно *U-32*, *U-52*, *U-64* и *U-65*, были отправлены в Средиземное море на усиление адриатической флотилии.

Фландрская флотилия теперь испытала три новые потери. 22 ноября *UB-19* (Ноодт) вышла из Зеебрюгге в западную часть Английского канала и 8 дней спустя встретила с судном-ловушкой *Пенсхэрст* (Penshurst) в 25 милях к югу от Портленд-Билл. В последовавшем бою подводная лодка была уничтожена. 4 декабря подводный минный заградитель *UC-19* (Нитцше) был уничтожен глубинными бомбами эскадренного миноносца *Льюэлин* (Llewellyn) в Дуврском пролаве. Затем, 14 января 1917 г. *UB-37* (Гюнтер) также пала жертвой судна-ловушки *Пенсхэрст* в Английском канале.

Здесь нам следует вернуться немного назад. 10 сентября кап. Бюлов был послан Хольцендорфом посетить Людендорфа в главной квартире. В конце обмена мнениями Людендорф высказался в пользу неограниченной подводной войны, как только выяснится военная обстановка. Затем канцлер представил кайзеру записку, в которой просил сделать выбор между оружием дипломатии и подводными лодками. В то же время Бернсторфу было предложено снова поднять перед президентом Вильсоном вопрос о ведении подводной войны с целью достигнуть известного соглашения. Эти инструкции пришли слишком поздно, так как президент уже решил отложить всякое решение до президентских выборов 7 ноября. Шеер со своей стороны настаивал перед Людендорфом на желательности безотлагательного начала неограниченной войны, указывая на опасность полумер. 22 ноября он виделся с Гинденбургом и Людендорфом и убедился в том, что они оба согласны с ним. В декабре союзники отвергли мирные предложения Германии — предложения, намеренно сделанные неприемлемыми с тем расчетом, чтобы Германия могла последовать примеру Пилата — публично умыть руки и провозгласить свою невинность, прежде чем произнести приговор судоходству. 22 декабря было решено начать долго откладывавшуюся войну „без ограничения“ против торговых судов всех национальностей, встречаемых в „военной зоне“, которая была очень сильно расширена. Канцлер Бетман-Гольвег был, наконец, побежден в его долгой борьбе против военного и морского командований.

Применением безжалостных средств уверенно рассчитывали сломить сопротивление Англии к осени 1917 г. Немцы рассуждали так. Англия, тоннаж торгового флота которой достигал к этому времени 20 млн. т gross, была главной опорой истощенных войною союзников. По примерному подсчету 3,6 млн. т было реквизировано для военных надобностей;

0,5 млн. *т* используется в каботажном плавании; около 1 млн. *т* находится в ремонте; около 2 млн. *т* требуется для нужд союзников¹; остается около 8 млн. *т* для собственного снабжения Англии. Объем морских перевозок в Англию в течение 1916 г. был исчислен только в 6³/₄ млн. *т*, но к этому итогу было прибавлено 3 млн. *т* нейтральных перевозок и 900 000 *т* „не-английских“, в общей сложности 10³/₄ млн. *т*. Ввиду плохого урожая пшеницы в Аргентине и окончания в феврале снабжения пшеницей из Канады, зерно пришлось бы доставлять из Австралии и Индии, по более длинным путям, которые должны были поглотить еще ³/₄ млн. *т*. Таким образом ожидалось, что если ежемесячно будет уничтожаться 600 000 *т*² и около 1 200 000 *т* нейтральных судов стпадут под давлением террора, можно будет добиться мира в 5 месяцев. К концу этого периода объем перевозок в Англию и из Англии должен был уменьшиться на 39⁰/₁₀₀, а эта потеря была бы окончательной и невозполнимой. Пришлось бы ввести хлебный паек; снабжение датскими и голландскими жирами значительно сократилось бы. Кроме того, перерыв снабжения скандинавским крепёжным лесом означал бы уменьшение добычи угля; следовательно должна была наступить нехватка военных запасов, которую нельзя было бы восполнить из других нейтральных источников³.

Война против морской торговли, ограниченная нормами призового права, вела к уничтожению каждый месяц только 80 000 *т* судов, подерживавших сообщение с Англией. „Ограниченная“ война давала результат в 350 000 *т* в месяц. Обе системы были связаны с потерей действовавших подводных лодок от вооруженных торговых судов. Но, самое главное, в ведших борьбу союзных рядах не наблюдалось никаких признаков упадка духа.

При обсуждении вопроса о неограниченной войне указывалось, что ее объявление одновременно с ее действительным началом должно было вызвать „священный ужас“. Что касается вступления в войну Америки, то ее результатом был бы захват германского тоннажа, находившегося в портах Соединенных штатов, но были сделаны приготовления к нанесению этим судам непоправимых повреждений, чтобы они оказались бесполезными. Кроме того не предполагали, что из США могли быть переброшены войска в сколько-нибудь значительном количестве; а в союзе с Англией, умирающей от военного истощения, Америка вскоре

¹ Неминуемый развал России не учитывался, так как Лудендорф заявил, что „до нас не доходило никаких сведений, которые содержали бы сколько-нибудь надежные указания на разложение в русской армии“.

² Фактически в апреле 1917 г. было уничтожено 849 000 *т*.

³ О происхождении „неограниченной войны“: в конце 1915 г. германское морское министерство представило записку, защищавшую неограниченную войну. Чтобы убедить кайзера, имперского канцлера и министерство иностранных дел, были приведены статистические данные, касающиеся британского снабжения продовольствием, цен, морского страхования, фрахтов и т. д. В записке указывалось также, что состояние снабжения Германии продовольствием оправдывает принятие самых крайних мер для скорого заключения мира. Канцлер и министерство иностранных дел не соглашались, они с недоверием отнеслись к цифрам и боялись неблагоприятного действия неограниченной войны на нейтральных; вследствие этого морское министерство запросило мнения девяти выдающихся деловых людей, из коих восемь предсказали успех в 6 месяцев от даты начала, а девятый считал, что будет достаточно и 3 месяцев. Эта анкета несомненно сыграла значительную роль в решении, принятом в декабре 1916 г., так как считалась выражением независимого и неинспирированного мнения.

должна будет уступать. Поэтому мир должен был быть заключен, прежде чем мог быть использован новый урожай. Другой, единственно возможной альтернативой было всеобщее истощение¹.

Все способы побуждения, аргументации и даже нападения были использованы, чтобы протолкнуть этот план. Не было допущено ни одного слова возражения или критики. Даже такому крупному магнату судоходства, как покойному Баллину, не позволили выразить его отрицательное отношение. План требовал от подводных лодок полного напряжения всех сил, так как обещанные результаты должны были достигаться месяц за месяцем. Едва подводные лодки, со своими усталыми командами возвращались в порт, как их приходилось бы поворачивать обратно и снова посылать в море после спешной починки, а порою и без всякого ремонта. Самы немцы теперь признают, что категорическое обещание добиться решения в пятимесячный срок было огромной ошибкой. Таким образом германскому народу были даны положительные гарантии, а когда народ увидел, что торжественное обещание не выполняется и никогда не сможет быть сдержано, крушение надежд подломило его уже надорванные войной моральные силы. Что союзники поднимутся и встретят контрмерами угрозу беспощадного, ненужного истребления всех без разбора торговых судов и их команд; что союзники примут героические меры по ограничению использования судов для перевозок и по замене потопленных судов; что союзники усилят проведение мер борьбы против подводных лодок — все эти обстоятельства очень мало, либо вовсе не были учтены в картине будущих событий. Каждое соображение в пользу Германии было подчеркнуто, все соображения против нее преуменьшались, отбрасывались или высмеивались.

Адм. Капелле была выдвинута широкая строительная программа, и он не соглашался на постройку таких лодок, которые не могли быть закончены в течение года². Одним словом, подводные лодки, находившиеся в строю и заканчивавшиеся постройкой, должны были провести грандиозную кампанию против морской торговли. В случае какого-нибудь промедления в этой грандиозной попытке добиться победы, игра была бы обречена на проигрыш: когорты подводных лодок, стоявшие незаконченными на стапелях, не могли бы спасти положения. Не было смысла заказывать новые лодки, если бы их вступление в строй было делом отдаленного будущего. По существу все предприятие носило характер гигантского разбойного нападения; хрупкое стекло мирового судоходства должно было быть разбито так, чтобы подводные лодки могли захватить плоды победы и удрать, прежде чем полиция в лице Америки успеет наложить на них свою руку. Если бандиты успеют вовремя убраться и сдадут добычу своим нанимателям, все будет в порядке! Им будет достаточно того автомобиля, который уже имеется в их распоряжении. Но если бы они попались, то давать заказ на новый автомобиль, который может быть получен только через несколько месяцев после окончания налета, значило бы просто швырять деньги. Отсюда нежелание Капелле приступить к осуществлению больших программ, основанных на массовом производстве.

¹ Scheer, Die Hochseeflotte, стр. 243.

² United States Naval Institute Proceedings, апрель 1926 г., статья Гайера, стр. 653.

4 января возникли новые колебания, но 9-го кайзер, вопреки совету канцлера, дал свое согласие на потопление вооруженных торговых судов без предупреждения, начиная с 1 февраля. Флот Открытого моря получил приказание поддерживать подводные лодки всеми возможными способами.

Прежде чем описывать начало беспощадной подводной войны, следует рассказать о нескольких событиях. В течение января *U-46* (Хиллебранд) действовала в Бискайском заливе, *U-55* (Вернер) и *U-85* (Пети) — на западных подходах к Англии.

2 судна: пароход Харрисона *Artist* (*Artist*) (3750 *m*), потопленный без предупреждения в 38 милях к *W¹/₂S* от Смол (Smalls) 27 января с потерей всей команды в 35 чел., и рыболовный смеж *Trevone* (*Trevone*), потопленный 3 дня спустя артиллерийским огнем в 30 милях к *NW* от мыса Тривоз Хэд (Trevose Head), пали жертвами Вернера — командира, чьи подвиги соперничают с уже упоминавшимися нападениями-убийствами. Пароход *Ava* (*Ava*) (5076 *m*) видимо был потоплен таким же образом; но так как все бывшие на нем 92 чел. пропали без вести, о их судьбе можно только догадываться. Пароход *Lux* (*Lux*) (2621 *m*) также исчез в Атлантическом океане с 29 чел. команды.

Эти трагедии были только предзнаменованием той горькой чаши, которую еще предстояло испытать в наступающие месяцы. С 29 января 1915 г. до 1 февраля 1917 г. было потоплено 544 британских судна с потерей 3066 жизней: 269 судов были взорваны торпедами, из них 148 были пущены ко дну без предупреждения. Кроме того, 129 судов были атакованы, но избежали общей судьбы. К этому дню было вооружено не менее 1337 пароходов. Отсюда видно, что за описанный период 27% уничтоженного британского тоннажа было потоплено без предупреждения.

ГЛАВА VII

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ. УСИЛЕНИЕ ПОДВОДНОЙ УГРОЗЫ

(1916 г.)

С прибытием в Средиземное море в течение осени 1915 г. 5 подводных лодок класса „тридцати“ с особо искусными командирами морское командование союзников было поставлено лицом к лицу с очень серьезной опасностью. Еще до того как начались потопления, было принято решение подвергнуть Отрантский пролив тому же режиму, что и Дуврский. Однако между этими двумя узкостями были существенные различия. В то время как Дуврский пролив был мелководен, выход из Адриатики имел от 300 до 500 саж. (прибл. 500—900 м.—*Ред.*) глубины и был в два раза шире, но зато этот недостаток искупался отсутствием приливов, что являлось очень важным фактором. По представлениям, господствовавшим в тот ранний период войны, заграждение у поверхности моря (*surface barrage*) было в то время единственным практическим приемом, чтобы затруднить неприятельским подводным лодкам вход в Адриатическое море или выход из него. Поэтому в сентябре из Англии прибыло 60 дрейфтеров для постановки сетевого заграждения поперек пролива, а в 1916 г. их число было увеличено до 160. Едва прибыли первые 60, как они потребовались для помощи при эвакуации остатков

сербской армии и беженцев после ужасного отступления перед войсками Магензена. Когда наконец дрейтеры были освобождены от этой непредвиденной чрезвычайной работы, они поставили свою линию сетей поперек пролива от мыса Отранто (Otranto) до острова Сассено (Sasseno), близ Валоны (Valona). В течение зимы 1915 г. по крайней мере 2 подводные лодки запутались в них. Один из дрейтеров *Рестор* (*Restore*) был 12 октября обстрелян и потоплен *U-39*; другой дрейтер *Гарриджил* (*Garrigill*) выдержал бой с другой лодкой 20 января 1916 г.

В начале 1916 г. Херзинг на *U-21* крейсеровал в Сирийских водах; *UB-7*, *UB-8* и *UB-14* были в Черном море; *UC-12* была использована для перевозок между Адриатическим морем и Северной Африкой; *UC-14* ставила минные заграждения в Адриатике; *UC-15* была в Черном море. На этом последнем театре находилась также *U-33*. Повидимому, она была отправлена в Константинополь из Адриатики ранней весной, так как около 1 февраля она потопила пароход *Бель оф Франс* (*Belle of France*) (3 876 т) с 19 человек команды в восточной части Средиземного моря. Гайер считает, что оставление этой большой лодки в Черном море на целый год было явной растратой сил. С германской точки зрения было бы гораздо выгоднее использовать ее в Средиземном море, где было изобилие возможностей атаки торговых судов. *U-34*, *U-35*, *U-38* и *U-39* базировались на Полу для войны против судоходства союзников.

Под командой нового командира Лотаря Арно де ля Перьера *U-35* сделала набег на торговые пути к востоку от Мальты. В это же время *U-39* была послана для уничтожения салониких транспортов и 22 января близ Салоник подорвала торпедой большой транспорт с лошадьми *Норсмен* (*Norseman*) (9 542 т); нанесенное повреждение, однако, не было смертельным, и корабль выбросился на берег. Эта операция тоже критикуется Гайером, который считает, что если бы *U-39* действовала в свободном крейсерстве, она, действуя на обычных морских путях, могла бы пустить ко дну 20 000 или 30 000 т. Херзинг также крейсеровал в восточном бассейне и 8 февраля заметил старый французский крейсер *Амираль Шарне* (*Amiral Charner*). Подобно другим устаревшим броненосным крейсерам союзных флотов, он оказался крайне уязвимым для подводных атак, и его конец был быстр. Единственный уцелевший из всей команды в 335 человек был найден на плоте много дней спустя; он был единственным лицом, которое смогло передать трагическую весть.

Валентинер на *U-38* снова вышел в море 5 февраля; к концу месяца он был сменен Перьером. Последний серьезно решил создать себе ту репутацию, которая поставила его в голове подводных „тузов“ („асов“). Сначала он потопил 25 февраля французский вспомогательный крейсер *Прованс II* (*Provence II*) (13 713 т — пароход *Ля Прованс*), шедший с 1 800 солдат, из коих 930 погибло. После этого он 1 марта уничтожил шлюп *Праймюла* (*Primula*) у Порт-Саида. Это маленькое судно оказалось самым твердым орехом, который ему когда-либо пришлось разгрызть; он рассказывает, что хотя носовая часть судна была взорвана, оно дало машинам полный ход назад и попыталось таранить *U-35* в высшей степени оригинальным способом — кормой. Оно уклонилось от второй и третьей торпеды и пало жертвой только четвертой. Много других судов потопил Веселый Лотарь (Gay Lothar), в общей

сложности 22 600 т. В следующее крейсерство он атаковал большой пароход *Миннеаполис* (*Minneapolis*) (13 543 т), шедший с балластом, повредив его так сильно, что через 2 дня он затонул (25 марта). В период, когда адриатические лодки вернулись в свои базы для осмотра и ремонта, только 4 британских судна было потоплено в марте и 16 — в апреле.

Помимо текущей войны против торговли двумя лодками типа „UC“ выполнялись также минные операции. За лето UC-12 два раза ставила минные заграждения; но теперь, когда к ней присоединилась UC-14, недавно возвратившаяся из турецких вод, было сделано решительное усилие помешать сербской эвакуации. 4 декабря 1915 г. UC-14 поставила у Валоны поле, на котором был поврежден итальянский вспомогательный крейсер *Читта ди Мессина* (*Citta di Messina*). 4 декабря у мыса Лингуэтта (*Linguetta*) итальянский транспорт *Ре Умберто* (*Re Umberto*), шедший с войсками в Валону, взорвался на другой mine; 500 солдат было спасено британскими дрефтерами. Также не повезло итальянскому эскадренному миноносцу *Интрепидо* (*Intrepido*), уничтоженному в это же время, но без человеческих жертв. 4 января UC-14 поставила другое поле у мыса Лингуэтта, на котором 8-го погиб итальянский вспомогательный крейсер *Читта ди Палермо* (*Citta di Palermo*) (3 145 т). Двумя днями раньше итальянский транспорт *Бриндизи* (*Brindisi*) (1 863 т) с 425 новобранцами из Америки и несколькими сотнями тонн пищи для сербов также подрывался на одной из этих мин и быстро затонул с 200 жертвами. 21 февраля от мин же пошла на дно другая жертва — итальянское госпитальное судно *Мареккиаро* (*Marechiaro*) (720 т) у мыса Лаги (*Laghi*). 15 и 23 февраля UC-12 поставила два заграждения у Дураццо (*Durazzo*). Третье было поставлено 2 марта у Бриндизи (*Brindisi*); но когда ее командир Френер вышел 13-го из Каттаро для минирования входа в Таранто (*Taranto*), то 3 дня спустя взорвался на собственной mine. Поврежденный корпус был быстро поднят итальянцами и отремонтирован, чтобы стать подводной лодкой X-1 итальянского флота. Подъем этого затонувшего неприятельского корабля позволил объяснить много тайн, до тех пор остававшихся непонятными. Лодка была построена по частям Везером и К-о в Бремене и собрана в Поле; ее команда была германской, хотя она ходила и под австрийским и под германским флагами. Если принять во внимание, что Рим и Берлин не находились в состоянии войны, оставалось спросить: какие причины оправдывали минирование германской лодкой подходов к итальянским портам?

До сего времени Италия воздерживалась от объявления войны Германии. Германия, с своей стороны, не предпринимала открытых актов вражды против Италии. Теперь было получено неопровержимое доказательство того, что под прикрытием союзного флага Германия предпринимает (и предпринимала) военные действия против Италии. Формальное объявление войны Римом последовало вскоре после этого (27 августа 1916 г.), устранив фальшивое положение.

За северо-восточными пределами Эгейского моря германские лодки были активно использованы в Черном море. Русские атаки на Эрзерум предоставляли достаточно поводов для развертывания подводных операций: представлявшиеся удобные случаи для атаки русских кораблей, поддерживавших кавказскую армию, могли быть с таким же успехом

использованы лодками меньшего тоннажа, чем *U-33* и *U-39*. Последняя присоединилась к своему собрату в мае и оставалась в Черном море до августа. За весь год они уничтожили только 4 парохода, 4 парусника и 2 рыбачьих судна. В числе их было госпитальное судно *Португаль (Portugal)* (5 358 т), которое Гансер (на *U-33*) потопил 30 марта, причем погибло 90 чел., в том числе 15 сестер. Вероятно также *U-33* была победителем русского эскадренного миноносца *Лейтенант Пушин*, потопленного у Варны 9 марта¹. Она также потопила пароход *Киес*. В число ее подвигов надлежит включить обстрел Сухумского маяка² и города Граданта³; та же подводная лодка действовала и поддерживала *Бреслау*, когда последний 3 апреля бомбардировал Трапезонд. Второе русское госпитальное судно *Вперед* (859 т) было потоплено 9 июля³.

В Отранто сети дрейфтеров оказались бесполезной преградой; подводные лодки могли либо проходить через них в надводном положении в интервалы между сетями, либо — что случалось реже — подныривать под них. В апреле верхний край сетевого заграждения был опущен на 12 футов (3,6 м) ниже его первоначального уровня под поверхность; в то же время вертикальная глубина полотнища сети была увеличена до 140 футов (42,7 м), образуя таким образом занавес, нижний край которого находился в 180 футах (54,9 м) под поверхностью. Затем был достигнут первый успех. 13 мая, вскоре после выхода из Каттаро, лодка *VI* (Фалькенхаузен) запуталась в сетях. Так как ни один из дозорных дрейфтеров — *Калистога (Calistoga)* и *Дульче Дорис (Dulce Doris)* — не был вооружен, был вызван *Ивнинг Стар II (Evening Star II)*, который открыл меткий огонь по запутавшейся лодке. Тогда германская команда затопила свою лодку. Кстати она оказалась той самой лодкой, которая 18 марта потопила у Дураццо французский эскадренный миноносец *Реноден (Renaudin)*.

В апреле *UC-14* поставила минные заграждения у Бари (Bari) и Корфу (Corfu); эта лодка исключительно счастливо избежала от гибели, получив попадание торпедой, которая не взорвалась. На Средиземноморском театре появились большие минные заградители типа *U-71 — U-80*, корабли печальной памяти для обеих воюющих сторон. 1 апреля было отмечено выходом из Куксхафена *U-73*, направившейся в Средиземное море с грузом в 34 мины. Обойдя Шотландию с севера и потопив парусник *Инверлейон (Inverlyon)* (827 т) у Фастнэта 11-го, она проследовала к югу и 17-го появилась у Лиссабона (Lisbon), поставив там минную банку с соответствующим разрушительным ущербом для различных нейтральных судов. По прошествии почти 50 дней после постановки заграждения у Таго взорвался крейсер *Хэмпшир (Hampshire)*, коснувшись мины, поставленной подводной лодкой. В связи с катастрофой у берегов Оркадских островов, адм. Джеллико заметил, что до по-

¹ По данным немецким³ (Г. Лорей, Операции германо-турецких морских сил в 1914 — 1918 гг.) и русским, эскадренный миноносец *Лейтенант Пушин* не был подорван торпедой, а погиб на mine. Прим. ред.

² В английском оригинале сказано: "Toukhoun lighthouse" и "Town of Gradant". Второе — непонятно. Прим. ред.

³ Британские списки (1919 г.) дают дату гибели 16 июля. Пресса "Альманах Уайтэйкера" (Whitaker) и "Морской ежегодник Брассэ" ("Brassey's Naval Annual") за 1919 г. дают приведенную в тексте дату.

хода *Хэмшира* (5 июня 1916 г.) подводные лодки ставили мины только в водах значительно южнее Фирт-ов-Форт. С другой стороны, в настоящее время из германских источников стало известно, что 31 марта *U-74* поставила минное заграждение поперек южного выхода из Фирт-ов-Форт, и на нем 20 апреля взорвался пароход *Сэббия* (*Sabbia*). Если бы было известно, что как заграждение, на котором подорвалась *Сэббия*, так и заграждение у устья Таго были поставлены лодками с большим радиусом действия, возможно, что безопасность прибрежного пути к западу от Оркнейских островов была бы сочтена более сомнительной.

Вдительные патрули и полнолуние препятствовали *U-73* поставить еще мины в районе Гибралтара. Пройдя пролив, ее командир (Зис) взял курс на Мальту, поблизости которой поставил свои последние 22 мины. Часть из них он поставил, идя в надводном положении; вынужденный эскадренным миноносцем уйти под воду, он погрузился и поставил оставшиеся у него „ананасы“. 4 дня спустя, когда он достиг Каттаро, его смертоносный груз уже причинил разрушения среди союзнических военных кораблей. На этом заграждении на другой день после его постановки подорвался британский линейный корабль *Рассел* (*Russel*) (флагманский корабль к.-адм. Фримэнтл) и шлюп *Настуртиум* (*Nasturtium*), которые оба затонули; на первом погибло 126 чел. На следующий день вооруженная яхта *Эгюза* (*Aegusa*) также взорвалась на одной из этих мин; и даже 4 мая, когда взорвался траулер *Краунсин* (*Crownson*) — это маленькое заграждение все еще продолжало требовать жертв. Позднее к *U-73* присоединилась вторая однотипная лодка, *U-72*. Несмотря на то, что в Средиземное море пришли и действовали там еще 17 подводных заградителей меньшего размера, с апреля 1916 г. по октябрь 1918 г. на минах погибло только 19 судов. Во многих районах глубины моря препятствовали постановке мин, а в более мелководных районах опасность была смягчена деятельным тралением.

30 апреля, возвращаясь из Северной Африки с турецкой миссией, Херзинг уничтожил у Мальты лайнер *Сити ов Лакноу* (*City of Lucknow*) (3 677 т), но только 27 мая были получены известия о серьезном усилении потопления судов. В течение этого и 5 следующих дней *U-39* потопила 10 британских пароходов у Алжирского побережья и обстреляла Портоферрайо (Portoferrajo) на о-ве Эльба (Elba). В особенности тяжело пострадал итальянский торговый флот; из всего его состава было уничтожено 30 000 т, главным образом — мелкие суда. Вскоре затем, 9 июня, в западном бассейне появилась *U-35* и в течение ближайших 3 недель потопила 7 британских пароходов. 21 июня она вошла в Картахену с письмом от кайзера к испанскому королю Альфонсу и на следующий день вышла для продолжения крейсерства. Ко дню возвращения в базу, 4 июля, ею было потоплено 40 судов. Затем *U-39* вновь появилась у Алжирского побережья и с 12 по 25 июля потопила еще несколько судов.

Рекордное крейсерство Перьера, за время которого он по его словам уничтожил не менее 54 судов общим водоизмещением 91 000 т, продолжалось с 26 июля по 20 августа. С установленной 10,4-см (4,1-дм.) пушкой и отборным наводчиком, комендором с Флота Открытого моря, его любимым методом было потопление артиллерийским огнем после предупреждения. В этом плавании он израсходовал 900 снарядов и только 4 торпеды, 1 из которых он неудачно выпустил по французскому крей-

серу *Вальдек Руссо*. Его излюбленным приемом было открывать огонь с дистанции около 5 500 м, сближаясь до 2 500 м, пока атакованное судно не было покинуто командой; затем он завершал дело выстрелом в нос и в корму судна. Перьер вернулся в Германию в марте 1918 г., чтобы принять командование подводной лодкой *U-139*; он имел на своем счету 500 000 т уничтоженных судов, что составляет одну пятую всех потерь в Средиземном море в 1916 и 1917 гг. Жертвы этого грозного „морского ястреба“ состояли из 2 военных кораблей, 1 вспомогательного крейсера, 5 транспортов с войсками, 125 пароходов и 62 парусников.

Теперь вернемся к Отрантскому проливу. 23 июня австрийская лодка *XV* (Шлоссер) встретилась с итальянским вспомогательным крейсером *Citta di Messina* (*Citta di Messina*) (3 495 т), сопровождаемым французским эскадренным миноносцем *Фурш* (*Fourche*). Несмотря на конвоира, итальянский корабль был потоплен. Подводная лодка была отогнана; однако несколько позже конвоирующий миноносец был сам подорван торпедой и затонул. Следующий случай произошел на линии дрейфтеров. 7 июля в сетях запуталась подводная лодка; спустя 2 дня, австрийский крейсер с миноносцами вышли из Каттаро в набег против линии дрейфтеров и потопили *Аструм Спей* (*Astrum Spei*) и *Клавис* (*Clavis*). На следующий день было донесено о второй запутавшейся лодке; тогда в ожидании нового набега дрейфтеры были оттянуты к югу, на линию остров Фано (Fano)—мыс Санта Мария ди Леука (Santa Maria di Leuca). В тот же день (10 июля) итальянский эскадренный миноносец *Импетуозо* (*Impetuoso*) был потоплен в нижней Адриатике лодкой *XVII* (Худечек).

В течение 1916 г. подводные лодки девять раз запутывались в сетях и по крайней мере две расплатились гибелью: австрийская *VI* и германская *UB-44*. Последняя была новой лодкой из числа 6 собранных в Поле в 1916 г.¹ 30 июля дрейфтер *Кюорри Ноу* (*Quarry Knowe*), стоявший у сетей, заметил запутавшуюся лодку; он вызвал *Гарриджил* (*Garrigill*) и они увидели, что сети погружаются. Было сброшено несколько глубинных бомб, после чего произошел взрыв. Тем не менее мертвый груз остался в сетях; была сделана попытка отбуксировать запутавшуюся подводную лодку на мелкое место. В конце концов сети и запутавшаяся лодка оторвались и ушли на глубину. Так погибли лейтенант Вегер и команда лодки *UB-44*.

Вероятно в отместку за этот успех 3 гидросамолета атаковали 26 августа линию дрейфтеров, причем бомбами был потоплен *Рози* (*Rosie*); после этого на этих мелких судах были установлены зенитные орудия. Впоследствии для усиления патруля в его наступательных действиях против подводного врага была устроена база морской авиации. Для подкрепления надводного патруля были также посланы моторные катера. Тем не менее, подводные лодки беспрестанно проходили проливом. У Отранто было поставлено итальянское минное заграждение, а севернее и южнее патрулировали французские и итальянские суда. Здесь, в Тарантском заливе, 16 октября лодкой *XVI* (Цеппа) был подорван торпедой итальянский эскадренный миноносец *Нембо* (*Nembo*); взрыв торпеды вызвал детонацию глубинных бомб в погребе миноносца и на-

¹ Их нумерация была: *UB-42* — *UB-47*; из них *UB-43* и *UB-47* были переданы Австро-Венгрии в мае 1917 г. после службы под германским флагом.

столько повредил лодку XVI, что она затонула рядом со своей жертвой¹. Тяжелый удар постиг итальянцев в ночь на 11 декабря, когда линейный корабль *Реджина Маргерита* (*Regina Margherita*) коснулся двух мин на заграждении, поставленном у Валоны, и потонул с 690 человеками офицеров и команды.

К концу года имела место другая вспышка активности подводных лодок. В течение штормового вечера 17 декабря лодка XX запуталась в сетях дрейфтера *Фишер Гёрл* (*Fisher Girl*). Были призваны на помощь *Гердон* (*Guerdon*) и *D. H. S.*; вокруг подводной лодки были брошены глубинные бомбы, и в течение 4 часов она стояла тихо. Наступила ночь, шторм не прекращался, и *Фишер Гёрл* донес, что лодка находится у него под бортом. Вернувшись, *D. H. S.* сбросил еще одну глубинную бомбу; всплыло масло, успокоившее волнуемое море. На рассвете была сделана попытка оттащить неподвижную массу ближе к берегу, но тросы лопнули от натяжения, и запутавшийся враг, повидимому, камнем пошел ко дну².

5 дней спустя для нападения на дрейфтеры снова вышли крейсер и 4 эскадренных миноносца, но были отогнаны проходившим французским соединением. Следует предполагать, что этот рейд был предпринят для очищения пути UC-35, вышедшей из Килия 3 декабря; пройдя Дуврский пролив, она должна была прибыть в Каттаро 26-го. Кроме этой лодки шесть других минных заградителей типа „UC-II“ (*UC-20*, *UC-22*, *UC-23*, *UC-24*, *UC-25* и *UC-34*) уже прибыли или вскоре должны были присоединиться к адриатической флотилии.

Все это время кампания против торговли продолжалась без перерывов. Потери тоннажа неизменно возрастали. В конце августа *U-38* сбила лодку *U-35* и хозяйничала на морских путях вокруг Балеарских островов. 3 августа тральщик *Клакстон* (*Clacton*) был потоплен в Эгейском море, а 17-го вооруженная яхта *Зайда* (*Zaida*) погибла в заливе Александретта. В течение октября Перьер снова принялся за работу, и жертвой пал французский шлюп *Рижель* (*Rigel*), уничтоженный 2 октября; двумя днями позже он потопил торпедой у Сардинии большой французский вспомогательный крейсер *Галлия* (*Gallia*) (14 966 т), шедший с 2 000 французских и сербских солдат. Он описывает это нападение, как „ужасное дело“. *Галлия* шла 18-узловым ходом, переменными курсами, и он попал в нее своей последней торпедой с дистанции ок. 850 м. Возникла страшная паника, и много солдат бросилось за борт: „море было усеяно спасательными шлюпками, перевернутыми, переполненными людьми и залитыми водою, и барахтающимися людьми“. Громадное судно затонуло, погружаясь кормой, причем свыше 600 человек погибло.

¹ По данным „Криссархива“ (Вена 1930 г.) лодка XVII погибла 17 октября 1916 г. от таранного удара итальянского корабля. Эта версия дает другую дату и другую причину гибели, чем выше указано.

² Австро-венгерскую подводную лодку XX долго считали уничтоженной в этот день и при вышеописанных обстоятельствах. В действительности она уцелела после случая в Отрантском проливе, но дата ее гибели еще окончательно не установлена. Итальянцы утверждают, что их лодка *F-12* утопила австро-венгерскую XX 4 июля 1918 г. Отчет „Криссархива“ (упомянутого в предыдущем примечании) говорит, что XX (под командой старшего лейтенанта Людвиг Мюллера) была потоплена итальянской подводной лодкой 1 мая 1918 г.

В тот же день пустой военный транспорт *Франкония* (*Franconia*) (18 150 *m*) был пущен ко дну у Мальты с 12 чел. команды. 6 ноября пароход компании Пенинсулар энд Ориенталь *Арабия* (*Arabia*) (7 933 *m*) был подорван торпедой у мыса Матапан (*Matapan*). 14-го французский вспомогательный крейсер *Бурдигала* (*Burdigala*), более известный до войны как *Кайзер Вильгельм* (*Kaiser Wilhelm*) (12 009 *m*), погиб от мины или от торпеды. Мины, поставленные лодкой *U-73* в проливе Цеал (*Zeal Channel*) были причиной гибели 21 ноября огромного 48 158-тонного парохода линии Уайт Стар *Британник* (*Britannic*); он служил госпитальным судном и шел с административным персоналом и командой в 1 125 человек, но патрульные суда спасли всех, кроме 21. Двумя днями позже в проливе Миконе (*Mykonos Channel*) также наткнулось на мину другое госпитальное судно *Бримар Кастл* (*Braemar Castle*) (6 318 *m*), но в этом случае судно выбросилось на берег и впоследствии было отремонтировано. 29-го на минах, поставленных в Судской бухте (*Suda Bay*) (Крит), погиб большой атлантический транспорт *Миннеуоска* (*Minnewaska*) (14 317 *m*); поскольку эта бухта часто использовалась британскими военными кораблями как место якорной стоянки, обнаружение в ней мин было неприятной неожиданностью.

Значительно более серьезным фактом была посылка в Средиземное море еще четырех лодок Северного моря—*U-32*, *U-52*, *U-64*, *U-65*. Во время долгого перехода в Каттаро *U-52* (Вальтер Ханс) 25 ноября встретила у Лиссабона старый французский линейный корабль *Сюфрен* (*Suffren*) и легко справилась с ним. Настоятельно нуждаясь в ремонте, этот старый галлиполийский ветеран полз в Брест со скоростью в 9 узл. без всякого конвоя. Весь его личный состав пропал без вести. 4 декабря несший оборонительное вооружение пароход *Каледония* (*Caledonia*) (9 223 *m*) пытался таранить атаковавшую его лодку *U-65*, но был потоплен у Мальты; очень опасались за судьбу его командира, капитана Блэки, взятого в плен; но угрозы репрессалиями оказалось достаточно, чтобы удержать взявших его в плен от повторения убийства Фрайета. Что касается *U-65*, то она была принуждена вернуться в Каттаро с серьезными повреждениями в носовой части и оставалась в ремонте до апреля следующего года.

Последний месяц грозного года принес новые тревоги. Хотя несколькими месяцами раньше Ханс Розе совершил на *U-53* переход через Атлантический океан и нападал на торговые суда у побережья Америки, поход этот не был повторен. Можно было ожидать, что район, в котором действовали подводные лодки, будет постепенно расширяться. Таким образом над головами морского командования союзников повисла Дамокловым мечом угроза появления в любой момент подводных лодок в водах, бывших до сих пор свободными от них. Эти опасения подтвердились, когда 3 декабря Валентинер на *U-38* появился у Фунчала (*Funchal*) и подорвал торпедами стоявшие на рейде французскую канонерскую лодку *Сюрприз* (*Surprise*), матку подводных лодок *Кангуру* (*Kanguru*) и кабельное судно *Дэшия* (*Dacia*) (1 856 *m*). Затем в течение 2 часов он бомбардировал город.

В декабре потери в судах ничуть не уменьшились; особенно активно действовали лодки *U-35* и *UC-22*. За вторую половину 1916 г. в Средиземном море было уничтожено не менее 96 британских судов водоизмещением в 415 471 *m*, 24 французских—64 829 *m* и 136 итальянских—181 831 *m*, в общей сложности 256 судов водоизмещением в 662 131 *m*. Число действующих подводных лодок возрастало, и в декабре было известно, что в море находятся 6 больших и 3 малых лодки. В январе 1917 г. на адриатические порты базировались 25 лодок.

В декабре союзники понесли еще ряд серьезных потерь.

Заслуживают упоминания: французский транспорт *Магеллан* (*Magellan*) (6 207 т), шедший с 1 000 солдат и потопленный у берегов Сицилии 11 декабря; транспорт с лошадьми *Рашэн* (*Russian*) (8 825 т), пущенный ко дну 14-го с 28 человеками команды; пароход *Уэстминстер* (*Westminster*) (4 342 т), погибший в тот же день; уцелевшие с него были обстреляны во время посадки на шлюпки. Затем 27-го *UB-47* (Штейнбауэр) подорвала французский линейный корабль *Голуа* (*Gaulois*), шедший из Корфу в Салоники; конвоировавший его эскадренный миноносец *Дар* (*Dard*) и 2 французских патрульных судна спасли уцелевших. Следующая победа была одержана ею над войсковым транспортом *Иверния* (*Ivernia*) (14 278 т) в день нового года у мыса Матапан; ввиду свежей погоды погибло 125 чел. *UB-47* совершила также набег на Сан-Пиетро (*San Pietro*) (Сардиния).

За этими катастрофами последовала гибель линейного корабля *Корнуоллис* (*Cornwallis*) у Мальты 9 января; он был потоплен 3 торпедами с одной из вновь пришедших лодок, *U-32* (Хартвиг). 4 января русский линейный корабль *Пересвет* (уступленный Японией своим бывшим противникам) подорвался на mine и погиб у Порт-Саида, и, наконец, 25-го был подорван французский транспорт с войсками *Амираль Магон* (*Amiral Magon*) (5 566 т), шедший с 900 солдат в Салоники. Корабль затонул в 10 минут и только благодаря напряженным усилиям французских эскадренных миноносцев *Арк* (*Arc*) и *Бомбард* (*Bombarde*) погибло всего 93 чел.

Если в Средиземном море лодки делали свое дело почти без помехи, в Черном море их судьба была иная. После подрыва на mine *UB-7* (Лютиохан) в сентябре или октябре, *UB-45* (Палис), позднее пришедшая из Адриатики, погибла подобным же образом 6 ноября. Вскоре затем, 7 декабря, *UB-46* (Бауэр) взорвалась на минном поле к северо-востоку от Босфора¹. Кроме того, в течение декабря малый заградитель *UC-15* (Хеллер), базировавшийся на Варну, взорвался на своих собственных минах у Сулина. Таким образом за несколько дней константинопольская полуфлотилия сократилась до двух лодок.

Херзинг ушел из Средиземного моря в феврале, и его возвращение домой с *U-21* было отмечено чрезвычайным инцидентом. Совершенно не подозревая, что германское правительство гарантировало „свободный проход“ через опасную зону каравану из 8 голландских пароходов, 22 февраля Херзинг увидел у Фалмута соблазнительную цель. Конечно конвоя никакого не было, и он одно за другим атаковал и потопил 6 голландских судов. Только своевременное прибытие спасательных судов спасло остальные 2. Вернувшись домой, Херзинг узнал, что его „преступление“ было предметом ожесточенного спора между Голландией и Германией. Это является блестящим примером слабой власти Берлина над своими же собственными силами.

Январь 1917 г. отмечен концом „крейсерской войны“ на всех театрах. С этих пор каждое замеченное судно должно было быть атаковано и утоплено, невзирая на опасность для тех, кто находился на борту. В предшествующие уже рассмотренные нами месяцы каждый честолюбивый командир подводной лодки стремился попасть в Средиземное море. Там было много целей для нападений, опасность от дозорных судов была ничтожна, а искусному командиру едва ли приходилось опасаться прохода через Отрантский пролив. После кровопролитного

¹ Британский отчет указывает ее потерю 16 декабря 1916 г. на британском минном поле, поставленном вне Дарданелл после эвакуации. Выше приведена, по всей вероятности, более правильная германская версия.

потопления какого-нибудь большого парохода едва ли когда-либо возникали политические осложнения. География бассейна почти не допускала вариантов в маршруте судов в некоторых районах, и намеченные жертвы были почти лишены возможности ускользнуть. Подводной лодке оставалось только сидеть в засаде и ждать, пока патруль пройдет по охраняемой им линии, прежде чем возобновить нападения. Капер мог также появляться на некотором расстоянии в стороне, чтобы отвлечь дозорный корабль с его курса, и затем выходить на линию, чтобы грабить, топить и жечь. Траулеры оказались бесполезными для конвоирования таких ценных судов, как транспорты с войсками и припасами. Отовсюду поступали требования о присылке шлюпов, эскадренных миноносцев и глубоководных бомб. Однако прошло еще много дней, пока контрмеры, уже с успехом применявшиеся в водах метрополии, удалось провести в опасном Средиземном море.

ГЛАВА VIII

КРИЗИС

(Февраль — апрель 1917 г.)

31 января 1917 г. в Вашингтоне была вручена германская нота. После выпада по адресу союзников за отклонение ими германских мирных условий (кстати намеренно составленных так, чтобы вызвать отказ союзников, с расчетом доставить Германии предлог для начала неограниченной подводной войны) — в ноте говорилось:

„Каждый день, на который укорачивается война, сохраняет обеим сторонам жизнь тысяч храбрых бойцов и является благодеянием для измученного человечества. Императорское правительство не могло бы отвечать перед своей совестью, перед германским народом и перед историей, если бы оно не использовало всех средств, чтобы ускорить конец войны. После попытки достичь соглашения путем переговоров, на которую противник ответил объявлением об усилении войны, императорское правительство, противник которого высшим желанием спасти человечество и не совершить несправедливости против своей собственной страны, вынуждено продолжать навязанную ему борьбу за существование всем своим оружием. Поэтому оно вынуждено отменить все ограничения, которые были наложены на использование его боевого оружия¹. Императорское правительство надеется, что Соединенные штаты оценят новое положение вещей с высшей степенью беспристрастия и со своей стороны помогут предотвратить дальнейшие несчастия и жертвы“.

Была установлена и объявлена опасной для всех видов судоходства зона, простирающаяся, грубо говоря, от голландского побережья до Норвегии, затем к Фарэрским островам (Faeroe) и к югу до мыса Финистерре (Finisterre), причем в океане граница запретной зоны проходила примерно в 400 милях к западу от Ирландии. Средиземное море также было включено в запретные воды, кроме небольшого района к югу и к востоку от Испании и вокруг Балеарских островов. Был оставлен узкий коридор в качестве пути к Греции. Двум американским пароходам было разрешено еженедельно ходить между Нью-Йорком и Фалммутом, при условии раскраски их широкими красными и белыми вертикальными полосами — бестактное условие, так как в США красными

¹ Впервые автором.

и белыми полосами отмечается одежда осужденных преступников! Было также разрешено совершать ежедневно рейсы в течение дневного времени между Саутволдом (Southwold) и Флиссингеном (Flushing) одному голландскому пароходу, подобным же образом расцвеченному флагами и окрашенному по указанию Германии!

Эта смесь елейного лицемерия, возвышенного бесстыдства, притворства и высокомерия была типичным примером германского военного мышления. Если бы не трагедия, скрывавшаяся за довольно прозрачной угрозой, признания, что Германия испытывает угрызения совести за наложенные ею самой на себя ограничения, могли бы вызвать всеобщую насмешку.

Если у кого и оставалась надежда, что должен быть какой-нибудь предел беспощадной германской кампании, иллюзии этих упрямых оптимистов должны были рассеяться после ноты от 28 января. В этом документе Британия еще раз обвинялась в использовании госпитальных судов для незаконных целей. В частности была сделана ссылка на Галлиполийскую операцию, во время которой англичане к первоначально заявленным 59 госпитальным судам прибавили еще 40 других. Были приведены примеры: например нота содержала обвинение, что французское госпитальное судно *Ла Франс* (*La France*) везло на палубе автомобили; затем, что некоторые суда использовались попеременно как госпитальные суда и как транспорты. Для иллюстрации был упомянут *Копенгаген* (*Copenhagen*), использованный сначала как транспорт, перечисленный в госпитальное судно 14 октября 1914 г., затем снова обращенный для перевозки войск 6 февраля 1915 г., опять 1 января 1916 г. занесенный в список госпитальных судов и затем 4 марта 1916 г. вновь изъятый из этого списка. Пленные германские офицеры, содержащиеся на острове Уайт, заявляли, что курсирующие через Английский канал госпитальные суда уходят во Францию тяжело нагруженными и что высшие должностные лица имеют обыкновение ходить на этих судах. Кроме того, какой-то голландский подданный заявил, что германская блокада бесполезна, так как англичане злоупотребляют уставом Красного креста. Поэтому госпитальные суда не могут быть терпимы в районе, ограниченном линиями Флэмборо Хэд — Терехеллинг и Ландс-Энд (*Land's End*) — Уэссан. 29 марта 1917 г. госпитальные суда в Средиземном море получили из Берлина совет заходить в Каламату (*Kalamata*) на Пелопоннесе и сообщать время своего прибытия и отбытия, а также свои наименования за 6 недель до такого похода. Затем они должны были идти к Гибралтару с определенной скоростью, причем их лояльность должна была быть засвидетельствована каким-нибудь нейтральным официальным лицом.

На данные под присягой показания свидетелей, представленные для поддержки германских утверждений, Адмиралтейство немедленно ответило категорическим опровержением, заявляя, что их лживость может быть доказана осмотром любого госпитального судна. В ноябре 1915 г. *Мауритания* (*Maurétania*) была осмотрена датским, швейцарским и американским консулами, которые опровергли обвинение. Только в одном случае германской подводной лодкой был произведен обыск, а именно 23 февраля 1917 г. был остановлен *Дэнлюс Кастл* (*Dunluce Castle*), который был найден в порядке и отпущен для продолжения перехода в Гибралтар. Но теперь осмотр не входил в германский план действий; рас-

смаывая целый ряд обдуманных нападений, произведенных весной 1917 и 1918 гг., мы неизбежно приходим к выводу, что они были результатом тщательно продуманных приказаний, отданных командирам подводных лодок и рассчитанных на подрыв морального состояния капитанов и команд торговых судов. Если бы производились осмотры, то они обнаружили бы, что предполагаемые войска являются одетыми в хаки личным составом санитарной службы, а груз является медицинским имуществом, санкционированным Гаагской конвенцией. Оправдания, приводившиеся Германией в отношении этих преднамеренных убийств, тем самым были бы опровергнуты.

Великому федеративному государству запада была брошена перчатка: вызов был быстро принят. 3 дня спустя дипломатические отношения между правительствами Соединенных штатов и Германии были прерваны. В речи на конгрессе президент Вильсон сказал:

„Я не могу заставить себя поверить, что они будут уничтожать американские суда и убивать американских граждан, сознательно проводя объявленный ими план беспощадной войны на море. Только очевидные факты могут заставить меня поверить этому... Если американские суда и граждане будут принесены в жертву германскими морскими командирами, легкомысленно нарушающими справедливое и разумное понимание международного права и очевидные требования гуманности, и позволю себе снова появиться перед конгрессом с просьбой дать мне полномочия для использования всех средств, которые могут оказаться необходимыми для защиты наших моряков и наших сограждан при совершении ими своих мирных, законных переходов по открытому морю. Я ничего не могу сделать иного. Я предполагаю, что все нейтральные государства поступят так же. Мы являемся искренними друзьями германского народа и серьезно желаем остаться в мире с правительством, которое говорит от его имени. Мы не желаем враждебного конфликта с германским народом, пока мы не будем принуждены поверить в его враждебное к нам отношение. Мы просто стараемся защитить наше право, справедливость и неприкосновенность человеческой жизни. Это — основы мира, а не войны. Бог даст, мы не будем вынуждены защищать их от актов преднамеренной несправедливости со стороны германского правительства“.

Однако намерения Германии не допускали никаких сомнений.

31 января *U-45* задержала американское наливное судно *Уэстмо* (*Westmo*) и потребовала у него горючего; на следующий день голландский пароход *Гамма* (*Gamma*) (2115 т) был атакован на пути из Нью-Йорка в Амстердам без предупреждения и затем потоплен подрывными патронами и артиллерийским огнем. 3 февраля один американский моряк был убит при обстреле шлюпок тонувшего *Ивестона* (*Evestone*) (1858 т). В тот же день Ханс Розе на *U-53* потопил после предупреждения американский пароход *Хаусэтоник* (*Housatonic*) (3143 т). 7-го пароход линии Энчор *Калифорния* (*California*) (8669 т) был потоплен без предупреждения в 38 милях к *WtS* от Фастнэта, причем погибло 43 чел.; в тот же день аналогичный конец постиг пароход Джонстона *Видэмор* (*Vedamore*) (6330 т) в 20 милях к западу от Фастнэта, причем погибло 23 чел. Далее, 8-го пароход Британской Индии *Мэнтола* (*Mantola*) (8253 т) был уничтожен в 143 милях на *WSW* от Фастнэта, причем погибло 7 чел. 4 дня спустя пароход компании Уайт-Стар *Эфрик* (*Afric*) (11999 т) был потоплен в 12 милях к *SSW* от Эдистона; в этом случае погибло только 5 чел.

Акт, имевший значение повода для действий, был совершен 25-го, когда 18099-т пароход Кьюнарда *Ласониа* (*Laconia*) был пущен ко дну в 160 милях к *NWtW* от Фастнэта, причем погибло 12 чел.

Если президент Вильсон полагал, что его торжественное предупреждение будет принято с должным вниманием, то теперь эти надежды пришлось оставить. Затем Соединенным штатам было нанесено последнее оскорбление. 1 марта стало известным „письмо Циммермана“. Это было конфиденциальное письмо, датированное 19 января 1917 г., от германского статс-секретаря по иностранным делам Циммермана гер-

манскому посланнику в Мексике. Перехваченное в пути и расшифрованное, оно содержало в себе предложение побудить Мексику заняться подстрекательством Японии, чтобы последняя присоединилась к нападению на Соединенные штаты, если президент Вильсон объявит войну Германии. Американское общественное мнение, столь странно пассивное к убийству граждан США в открытом море, было сильно возбуждено, и волна возмущения прокатилась по стране. 4 марта было санкционировано вооружение американских торговых судов, а на следующий день президент заявил, что Соединенные штаты находятся в состоянии вооруженного нейтралитета. К концу февраля не менее 426 нейтральных судов было уничтожено с тех пор, как подводные лодки впервые начали топить суда невоюющих стран в 1915 г. Поэтому война между Соединенными штатами и Германией могла быть только вопросом времени.

Осенью 1916 г. не было недостатка в признаках, что радиус действия и численность германских подводных лодок возрастают. Гайер сообщает, что в декабре в строй вступило 15 новых лодок. Такого большого увеличения в последующие месяцы больше никогда не наблюдалось, так как в 1917 г. в среднем вступало в строй 7 лодок в месяц, а в 1918 г. — около 8. Гайер считает, что с ноября 1918 г. по ноябрь 1919 г. число новых лодок, вступавших в строй, должно было дойти до 25 в месяц! Михельсен утверждает, что в начале 1916 г. находилась в действии только 41 германская подводная лодка; к 10 января 1917 г. это число дошло до 103, поскольку потери в 1916 г. составили 22 единицы; из этого следует, что за указанный период в строй вступило 84 новых лодки. Как показали события, максимум силы и численности германских подводных лодок был достигнут в октябре 1917 г., когда имелось готовых 140 лодок — в строю или в перевооружении и в ремонте¹; после этого месяца число лодок постепенно уменьшается. Соответственно этому большому увеличению числа лодок была увеличена и численность личного состава подводных сил, который прошел интенсивную подготовку. Многие старые командиры были назначены на новые и более крупные лодки, иногда — чтобы погибнуть с ними. Так, Р. Вейсбах с *U-19* получил *U-81*; Бруно Хоппе с *U-22* был переведен на *U-83*; Шнейдер с *U-24* принял *U-87*; Швигер с *U-20* был назначен на *U-88*; Шингель с *U-32* — на *U-93*; Вюнше с *U-25* — на *U-97*; Георг с *U-57* вступил в командование *U-101*; Рюкер с *U-34* перешел на *U-103* и т. д.

Командиры малых лодок типов „UB“ и „UC“ также назначались на лодки позднейших, более крупных и улучшенных типов.

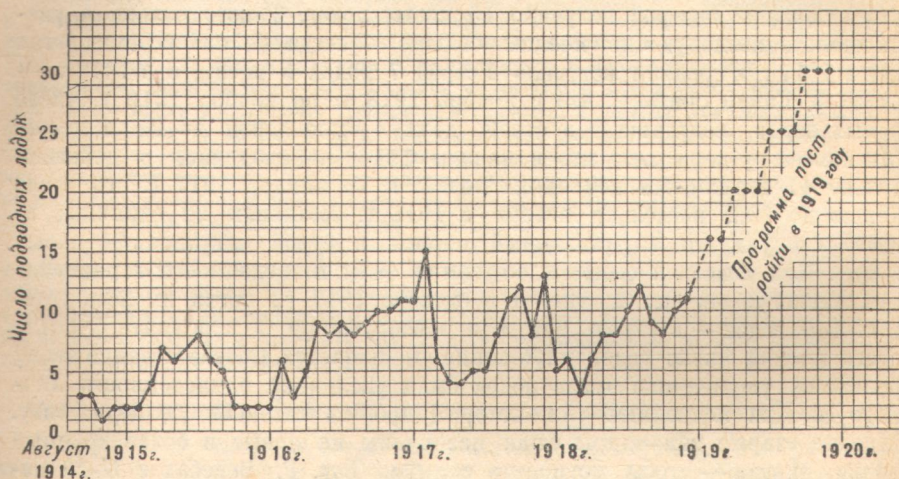
Хотя источники в значительной степени расходятся в своем анализе распределения подводных лодок к 1 февраля 1917 г.², мы можем принять для ориентировки данные Михельсена. Рассматривая только „боевые“ действующие лодки, он говорит, что 49 лодок было распределено по флотилиям Северного моря, 33 были во Фландрии, 24 — в Адриатике, 3 — в Константинополе и 2 — в Балтике, всего — 111. Что касается подкреплений, поступавших с верфей, лодки типа *U-87* — *U-92* либо уже вступили в строй, либо были готовы (последние три, видимо, задержались). Ни одна из лодок типа „UB-III“ не была готова до июня 1917 г.,

¹ Это были 140 „боевых“ лодок (war-front boats), и в их число не входили учебные.

² По данным Шеера: в Северном море — 57, во Фландрии — 38, в Адриатике — 31, в Балтике — 8.

Когда появились первые лодки серии UB-48 — UB-71. Между ноябрем 1916 г. и июнем 1917 г. был готов для службы второй выпуск лодок „UC-II“ (UC-49—UC-79). За ними последовали только 6 других лодок измененной конструкции („UC-III“) в течение следующих 14 месяцев. Крупные подводные лодки универсального типа („omnibus“ submarine) U-117—U-126, заказанные примерно в мае, вступили в строй только в марте—ноябре 1918 г.¹

В феврале 1917 г. были даны заказы на 6 лодок в 810 т (U-158—U-159, U-160—U-163) и 45 лодок в 500 т (UB-88—UB-132). Только в июне были заключены контракты в значительно более широком масштабе — на 9 лодок в 850 т (U-164—U-172), 10 лодок по 2130 т крейсерского типа (U-191—U-200), 37 лодок по 530 т (U-133—U-169) и 35 минных заградителей по 450 т (UC-84—UC-118). Из них 5 лодок по 850 т и 16 из серий „UC“ вступили в строй до конца военных



Вступление подводных лодок в строй (по месяцам) (Михельсен).

действий. Следующая большая партия, заказанная в декабре 1917 г., состояла из 12 лодок по 850 т (U-201—U-212), 36 лодок типа „UB“ (UB-170—UB-205), 34 лодки типа „UC“ (UC-119—UC-152) и 20 однокорпусных лодок (single-hull craft) (UF-1—UF-20). Ни одна из этих лодок не была закончена во-время и в строй не вступила².

К концу войны подводные силы имели следующую организацию:

1) 5 флотилий, приданных Флоту Открытого моря (дислокация и фамилии командующих 1-й, 2-й, 3-й и 4-й флотилиями были даны раньше³; 5-я флотилия была расположена в Бремерхафене и находилась под командой Юрета);

¹ Лодки типа U-117—U-126 были названы „универсальными“ потому, что на каждой из них были предусмотрены: мощное артиллерийское вооружение, большой запас торпед, мины и оборудование для постановки мин. Таким образом они были оборудованы для нападения на торговые суда всеми тремя способами.

² Михельсен и Гайер расходятся относительно времени заказа перечисленных здесь лодок.

³ См. стр. 90.

2) флотилия подводных крейсеров (submarine cruiser flotilla) в Киле сначала находилась в подчинении морского штаба, но позднее была передана Флоту Открытого моря);

3) 2 флотилии, приданные фландрским морским силам;

4) 2 флотилии, расположенные в Средиземном море.

6 месяцев требовали сторонники беспощадной войны, чтобы достигнуть решения. Было рассчитано, что каждая западная позиция потребует 5 лодок: одной, действующей на позиции; одной, идущей на смену; одной, возвращающейся с позиции; одной, стоящей в ремонте, и одной, заканчивающей ремонт. На переход в район к юго-западу от Ирландии затрачивалась неделя, а 800-*м* лодка „среднего размера“ могла находиться в море, примерно, 3 недели. Из наличных 49 лодок Северного моря в течение февраля находилось в море около 23, в марте—27; и только дважды эта последняя цифра была превзойдена до октября 1918 г., когда все наличные лодки были сосредоточены в готовности к последнему натиску. В Средиземном море число находившихся в плавании лодок редко превышало треть всего наличия. Согласно вышеприведенному расчету лодки Северного моря могли обслуживать 8 позиций; но когда патрули начали принуждать лодки искать свою добычу не ближе, чем в 200 милях от Фастнэта, эффективность их атак значительно понизилась, и в некоторых случаях для содержания одной действующей лодки на одной только позиции требовалось 7 лодок. Морское командование понимало, что обещанный успех мог быть достигнут в 6 месяцев только при условии форсированного до крайнего предела использования подводных лодок.

Снова крупным лодкам было разрешено проходить через Дуврский пролив. Фландрские лодки убедились в его проходимости, и с 1915 г. некоторым опытным командирам больших лодок Северного моря удавалось проходить через него. Поэтому был предписан этот кратчайший путь на запад; это означало экономию в 6 дней из 25, обычно полагавшихся на поход лодки Северного моря, и 8 из 14-дневного крейсерства фландрских лодок. Что подводные лодки все чаще проходят Дуврским проливом, стало для британского морского командования совершенно ясно. Старший морской начальник в Дувре сделался объектом жестокого нападения прессы, хотя он, при отсутствии необходимых надежно действующих мин, делал все, что было в его силах. Ставились мины типа „Элия“ (Eliа type); они имели большой радиус действия и поэтому должны были быть эффективными в качестве противолодочного препятствия; но их взрывающее и якорное приспособления имели недостатки. При 15-футовом (4,6-м) приливе трудно было ставить мины так, чтобы их могли касаться подводные лодки в надводном положении. Сильные течения чрезмерно увеличивали глубину установки, а мины, поставленные на малую глубину, при сильном волнении болтались в разные стороны; минрепы перетирались и ломались, и освободившиеся мины дрейфовали по морю. Кроме того корпуса мин были проницаемые, и если мины не сносились течением, то тонули вследствие течи. Прорезатели сетей на носах лодок или отводные спасательные леера над корпусами резали или отводили в сторону запутывающие приспособления; мины просто без всякого вреда отталкивались от лодки или, всплывая на поверхность, выдавали свое местонахождение, а дозорных судов имелось недостаточно для того, чтобы заставлять лодки держаться под

водой. Таким образом через узкость шел длинный поток подводных лодок, распространявшийся по западным подступам, где они могли заниматься истреблением морской торговли, шедшей туда со всего света.

Наступило 1 февраля, и с самого же начала коварный характер нападений не допускал никаких сомнений относительно размеров грозившей опасности. В течение последних 5 месяцев крейсерской войны во всех водах средний месячный итог потерь британского торгового флота составлял 37 судов, плюс около 8 судов от мин. Только два раза было пущено ко дну 42 торговых судна за 1 месяц—в августе 1915 г. и в ноябре 1916 г. Теперь за один короткий месяц—февраль—подводными лодками было потоплено 86 британских судов водоизмещением 256 394 *т* и 12—в 28 413 *т* гресс—подорвалось на минах, причем погибло 402 человека. Кроме того, во внешних морях подводные каперы потопили еще 7 судов водоизмещением в 28 679 *т*. Март не принес облегчения; наоборот, кривая потерь сделала дальнейший скачок вверх. Потери от подводных лодок перевалили за сотню: было уничтожено 103 судна, общим водоизмещением в 283 647 *т*. По сравнению с январем число потопленных судов почти утроилось, а с увеличением числа уничтоженных судов пропорционально росли потери в людях: 630 в марте по сравнению с 235 в январе. Потери от мин по сравнению с февралем возросли незначительно. В марте погибло от этого оружия 12 судов в 26 938 *т* с 51 чел. Действовавшие во внешних морях надводные каперы *Мёве* (*Möwe*), *Вольф* (*Wolf*) и *Зееадлер* (*See-adler*) добавили свою долю, захватив и уничтожив 9 судов в 41 325 *т* с гибелью 11 чел., а германские эскадренные миноносцы у восточного берега потопили еще 2 парохода в 1 568 *т* с потерей 7 чел. Общий итог всех британских потерь в судах за март был 127 судов в 353 478 *т*, причем погибло 700 чел.

Как ни грозны были эти цифры, но худшее было впереди. В апреле 155 британских судов водоизмещением в 516 394 *т* гресс погибло от торпед, артиллерии и подрывных патронов подводных каперов; 14 других (28 888 *т*) погибло на минах. Истребление судов сопровождалось гибелью в море 1 125 чел. Таким образом в апреле было уничтожено более $\frac{1}{2}$ млн. *т* британского тоннажа. К этим результатам следует добавить поврежденные и временно вышедшие из строя суда. Немногим меньше были потери союзнического и нейтрального тоннажа; в течение этого мрачного месяца не менее 336 000 *т* было пущено ко дну, и еще 113 000 *т* гресс повреждено. Очень серьезным было решение датских, голландских, норвежских и шведских судовладельцев задержать свои суда в течение первых недель новой кампании. Пароходы со снабжением для Бельгии беспощадно топились; а когда 22 февраля Херзинг, возвращаясь на *U-21* из Адриатики, атаковал у Фалмюта 8 голландских пароходов (которым был гарантирован свободный проход) и потопил 6 из них, тревога нейтральных усилилась.

Передать царившее тогда мрачное настроение теперь, когда прошло столько времени, является задачей почти непосильной. На каждые 100 пароходов, покинувших Англию, 25 обратно не вернулись; они были потоплены на пути за границу или при возвращении с ценными грузами. Из тех пароходов, которые не могли пока еще быть вооружены, три четверти подверглись уничтожению; но из числа вооруженных пароходов три четверти избежали уничтожения. Приходилось сни-

мать орудия с пароходов в каком-либо порту вне опасной зоны и переставлять их на пароходы, шедшие в опасные районы. Американские суда начали вооружаться 12 марта. Между прочим, вооружение британских торговых судов было одним из больших достижений военного времени: к осени 1918 г. не менее чем 4 139 торговых судов имели оружие для борьбы с противником.

В течение первых 18 дней февраля были получены сведения о 40 столкновениях между подводными лодками и дозорными судами; за тот же самый период было уничтожено или повреждено 121 британский пароход, 10 союзнических и 50 нейтральных. Подводные лодки, решившие преуспеть во всем, что ими было сделано до сих пор, действовали с полным напряжением всех сил; 23 единицы флотилий Северного моря и 9 из баз Фландрии были в море под командой испытанных командиров. Уже в 270 милях к *W* от Фастнэта они подстерегали и уничтожали суда. Дозорные суда рыскали во все стороны; едва они успевали прибыть на место гибели судна, как подводные лодки вновь появлялись за много миль в стороне, и погоня возобновлялась снова, но с малой надеждой на успех. В апреле подводным лодкам удалось не только уничтожить намеченные 600 000 *t*, но и превысить эту цифру на 50%. За 4 недели было пущено ко дну около 900 000 *t* грессе торговых судов всех национальностей. Вскоре должно было стать нечего топить. С математической точностью можно было предсказать, что к концу года у Англии едва останется столько тоннажа, сколько нужно, чтобы ввозить продовольствие; для перевозки же войск, для военных припасов, угля и других жизненно необходимых грузов ничего не должно было остаться. Вожди союзников стояли перед угрозой полного крушения.

Как было упомянуто выше, в ноябре главнокомандующему Гранд-Флитом адм. Джеллико было предложено принять должность первого морского лорда в Уайтхолле¹, специально для борьбы с беспощадной подводной войной, которая в то время считалась неизбежной и предстоявшей в близком будущем. Вместе с ним приехал к.-адм. Дэфф, назначенный начальником нового противолодочного отдела, созданного для управления всеми дозорными судами и тральщиками, а также воздушными силами прибрежного патруля. Морскими офицерами было внесено Адмиралтейству много предложений: от нападения на побережья Германии и набега на Зеебрюгге до интенсивных минных постановок и защиты торговли.

Под руководством к.-адм. Дэффа проблема подробнейшим образом была изучена. В числе первых принятых мер было образование „охотничьих“ патрулей („*hunting*“ *patrols*), состоявших из групп эскадренных миноносцев и дозорных судов, базировавшихся на Портсмут и Девонпорт. Эти новые соединения были сформированы с целью избавить конвоиров от необходимости оставлять бывшие под их защитой торговые суда для нападения на подводную лодку, находившуюся поблизости. Эти новые наступательные мероприятия были дополнены организацией воздушного патруля, а также использованием против подводных лодок — судов, снабженных гидрофонами, изобретением, в то время находившимся еще в стадии испытания. К новым мероприятиям относятся также минирование Гельголандской бухты и учреждение противолодоч-

¹ Здание, в котором помещается Адмиралтейство в Лондоне.—Прим. перев.

ного патруля между Шетландскими островами и побережьем Норвегии. Было рекомендовано более широкое использование подводных лодок для преследования и истребления лодок противника, например путем расположения подводной лодки на некоторой дистанции за кормой торгового судна для атаки и уничтожения неприятельской лодки, в то время как последняя занята избранной ею жертвой.

В числе многих принятых на вооружение технических средств были гаубицы для метания бомб или снарядов, взрывающихся в 40—60 футах под поверхностью воды; введение нового снаряда для малого 12-фунтового (76-мм) орудия; развитие береговых и судовых гидрофонных станций; введение паравана для защиты судов от мин; быстрое вооружение торговых судов; расширение службы судов-ловушек. В 1918 г. был найден и принят удачный способ оборудования пароходов сетевой защитой. За этими мерами последовало создание сбрасывателей для глубинных бомб, прибрежных моторных катеров, улучшенных и мощных мин и глубинных минных полей в Гельголандской бухте и в Дуврском проливе, факелов для использования при ночных действиях, электрических приборов для обнаружения лодок (submarine-detectors) и маскировочной окраски торговых судов (dazzle-painting). Применение конвоирования караванов было затруднено крайним недостатком эскортирующих судов.

Помешать подводным лодкам выходить из своих баз было невозможно, но делались попытки ограничить район их действий Северным морем. В Дуврском проливе такие попытки потерпели неудачу. Таким же малоуспешным было организованное в более северных широтах преследование, имевшее целью заставлять подводные лодки держаться в подводном положении, пока не разрядятся батареи и они не принуждены будут всплывать. Но большие подводные лодки могли проходить днем 80 миль в погруженном состоянии малым ходом и затем ускользать с наступлением ночи. Поэтому только большое число эскадренных миноносцев и быстроходных дозорных кораблей могло заставить их держаться под водой. Прибыв в западные воды, подводные канеры встречали лишь слабые патрули. Им стоило только нырнуть при проходе патруля, чтобы после его ухода возобновить свою разрушительную работу или перейти в другой район и таким образом отвлечь патрули в сторону от путей судов. Конвоиры придавались только особенно ценным судам; и даже в этом случае, если атакующая лодка была обнаружена конвойным эскадренным миноносцем, шансы причинить ей серьезное повреждение четырьмя глубинными бомбами — а это было все, что в то время можно было дать каждому миноносцу¹ — были невелики. Если патрули становились опасными, лодки просто уходили дальше в Атлантический океан для ловли отдельных судов. Действительная опасность грозила им только от судов-ловушек.

Нельзя дать лучшей картины трудности и сложности борьбы с подводными лодками, как описав типичную охоту, имевшую место в сентябре 1916 г.²

¹ Большое увеличение выпуска глубинных бомб было достигнуто к концу 1917 и в 1918 гг. Увеличение масштаба производства сыграло громадную роль в отражении атак подводных лодок на торговые суда. Некоторые статистические данные по этому вопросу приведены в конце приложения I.

² Эта операция подробно описана Ньюболтом в т. IV, Операции английского флота в первом мире (H. Newbolt, Naval operations, v. IV, pp. 333—337).

3 сентября 2 или 3 германские подводные лодки были обнаружены на западных подходах то у Уэссана, то у Лизарда и даже в Бристольском канале (который был минирован). С этого дня и до 13-го не менее 49 эскадренных миноносцев, 48 миноносцев и 468 вооруженных вспомогательных судов охраняли этот район, а 13 эскадренных миноносцев и 7 судов-ловушек активно преследовали эти 2—3 неприятельские лодки. Несмотря на всю эту лихорадочную деятельность, лодки уничтожили больше 30 британских и нейтральных торговых судов!

Вскоре после начала новой кампании первый лорд сэр Эдуард Карсон заявил, что в течение первых 18 дней произошло 40 боев с неприятельскими подводными лодками. Одна лодка была захвачена; другая была протаранена и затонула; две были атакованы патрулями и одна погибла; пятая была таранена эскадренным миноносцем; шестая также была протаранена; седьмая получила попадание в боевую рубку и считалась уничтоженной; восьмая была забросана бомбами, а девятая обнаружена гидросамолетом и забросана бомбами. Фактически были уничтожены только четыре неприятельские подводные лодки; но насколько трудно бывало установить факт гибели, хорошо иллюстрирует случай с *UC-44*. 15 февраля она была забросана глубинными бомбами с двух эскадренных миноносцев, в результате чего было повреждено ее электрическое освещение. Но, выпустив нефть и даже выбросив несколько стульев через кормовой торпедный аппарат, она обманула своих преследователей, решивших, что их атака увенчалась окончательным успехом. Со слишком большой готовностью считали, что нефть, бумаги и даже отдельные предметы, всплывающие на поверхность, являются верным доказательством того, что лодка погибла.

Несмотря на громадное уничтожение тоннажа, германские подводные флотилии отделались очень дешево. Только 4 подводные лодки пали жертвою патрулей или случайностей. 5 февраля *UC-39* (Эрентрант) начала уничтожать суда у восточного побережья в „военном фарватере“ („war channel“) и в течение ближайших 3 дней потопила много судов. 8-го, когда лодка была занята уничтожением одного судна у Флэмборо Хэд, она была застигнута врасплох эскадренным миноносцем *Трэшер* (*Thrasher*); лодка нырнула, но слишком поздно. Взрыв глубинной бомбы причинил ей такие повреждения, что вода стала вливаться в боевую рубку и центральный пост. Внутри *UC-39* команда была в панике. Эрентрант решил сдаться, и лодка, потерявшая способность управляться, всплыла на поверхность. *Трэшер* немедленно открыл по противнику огонь, убив Эрентранта в то время, как он вылезал из боевой рубки, чтобы показать, что он сдается. Поняв опасность положения, капитан парохода *Ханна Ларсен* (*Hanna Larsen*) (1311 т), взятый в плен на лодку после потопления его судна, вышел на палубу и стал махать белым носовым платком. Команда числом в 17 человек выстроилась на палубе и была снята, но *UC-39* затонула на буксире у *Итчен* (*Itchen*), прежде чем ее успели отвести в порт. В тот же день *UC-46* (Мекке) была протаранена и потоплена эскадренным миноносцем *Либерти* (*Liberty*) в Дуврском проливе. Вечером 23-го другой подводный минный заградитель, *UC-32* (Брейер), взорвался на своих минах у Сэндерленда во время постановки заграждения на судовых путях. Эта лодка едва-едва избежала уничтожения 28 января во время нападения на рыбачий флот в Северном море; ее спугнуло появление воору-

женного траулера, и она оставила своего главного старшину на борту одной из намеченных ею жертв.

Два дня спустя, 25 февраля, *UB-30* выскочила на мель у острова Вальхерен, но была отбуксирована в Флиссинген и там интернирована — однако 3 августа голландские власти отпустили ее.

Через три недели после уничтожения *U-68* (23 марта 1916 г.) командер Гордон Кембл встретился с другой подводной лодкой, но противник ушел вследствие преждевременности атаки. В течение многих месяцев он бороздил моря. 17 февраля 1917 г. его терпение было неожиданно вознаграждено: он увидел торпеду, шедшую прямо по направлению на машинное отделение *Фарнборо* (*Farnborough*). Чтобы спасти людей, Кембл в самый последний момент положил руля, и торпеда попала позади машинного отделения. Судно-ловушка на две трети наполнилось водой.

Партия, симулирующая панику („panic party“), села в шлюпки и отошла от судна в деланном волнении и беспорядке. Подводная лодка, все еще находясь в погруженном состоянии, с каких-нибудь всего 200 м внимательно наблюдала мнимое паническое бегство; она подошла к шлюпкам, внимательно рассматривая находившихся на них людей, а затем пошла по направлению к погибавшему угольщику. Она прошла так близко (в 10 — 15 м), что, по словам Кембла, он рассмотрел весь ее корпус под водой. Обогнав пароход, она повернула, чтобы пройти вдоль левого борта. Всплыв на поверхность, лодка направилась к шлюпкам, находившимся слева по носу парохода, чтобы снять с них команду, а из рубки вышел командир лодки. В это время, через 25 минут после попадания торпеды, взвился английский военный флаг, щиты упали, и 45 выстрелов один за другим были выпущены в *U-83* с дистанции около 100 м. Хоппе (ранее упоминавшийся, как командир *U-22*) был убит первым выстрелом. 8 человек из команды лодки барахтались в масляной воде; удалось подобрать только 1 офицера и 1 матроса.

Фарнборо был в жалком состоянии. Машинисты стояли по поясе в воде; в течение получаса комендоры сидели в своих крошечных казематах на погружавшемся под ними судне, ежесекундно рискуя взлететь на воздух от второй торпеды. Была вызвана помощь, и шлюпам *Лэбёрнэм* (*Laburnum*) и *Бэттеркан* (*Buttercup*) удалось отбуксировать судно-ловушку в Бирхэвен (*Berchaven*), где она выбросилась на берег. После этого случая командер Гордон Кембл был награжден за свое исключительное мужество крестом Виктории.

5 дней спустя *U-84* (Рер) едва не была потоплена судно-ловушкой *Пенсхэрст* (*Penshurst*); Реру пришлось возвратиться в порт в надводном положении, так как повреждения были настолько серьезны, что погружение было невозможно.

Командор Гренфел, командир *Пенсхэрст*, только за 2 дня до того имел еще одну схватку с другой лодкой; за 6 недель он уничтожил 2 фландрские лодки — *UB-19* и *UB-37*. Это славное судно-ловушка было в конце концов потоплено 24 декабря 1917 г. в канале Св. Георга во время своего девятого поединка.

Много других подводных лодок получило более или менее значительные повреждения во время схваток с патрулями. Заграждения Дуврского пролива при всей своей слабости представляли затруднения для большинства подводных лодок Северного моря. Сетевое заграждение Гудвинские

мели — Сну, поставленное в сентябре и расширенное в декабре 1916 г. оказалось не очень удачным; сети провисали между поддерживающими буйами, позволяя подводным лодкам и даже эскадренным миноносцам проходить над ними. 1 февраля 1917 г. *UC-17*, пытаясь пройти, запуталась в сетях с западной стороны и вырвалась, неся на носу 40 футов (ок. 12 м) провололочной сети. Она избавилась от этого груза, давая попеременно ход вперед и назад. Что сети во всяком случае причиняли противнику неудобства, доказывает тот факт, что ночью 25 февраля германские эскадренные миноносцы произвели нападение на дрейфтеры, дежурившие у сетей. Этим набегом немцы не достигли ничего, кроме убийства 1 женщины и 2 детей, так как их снаряды попали в Маргэйт (Margate).

Вскоре после этого набега проход через пролив был вторично запрещен лодкам Северного моря, отчасти потому, что погода теперь была более благоприятна и позволяла огибать Англию с севера, отчасти из-за наличия многочисленных патрулей. Нападения на дрейфтеры должны были продолжаться, и в ночь на 17 марта 2 дивизиона германских эскадренных миноносцев произвели нападение на линию заграждения одновременно с двух концов. В беспорядочном ночном бою эскадренный миноносец *Пэрегон* (*Paragon*) был потоплен торпедой, *Люэллин* (*Llewellyn*), также поврежденный торпедой, добрался до Дуврской гавани. Кроме того у Дауне (Downs) был потоплен пароход *Грейпойнт* (*Greypoint*) (894 т). Третий набег в 1917 г. окончился для противника катастрофически. Во время повторной попытки нападения 2 эскадренные миноносца *G-42* и *G-85* были таранены и потоплены лидерами *Свифт* (*Swift*) и *Броук* (*Broke*). С тех пор Дуврский патруль тревожили только самолеты; и только в следующем году противником была сделана новая серьезная попытка уничтожить линию сторожевых судов.

В первые недели кампании подводные лодки топили в среднем по 5 судов в день; они действовали особенно энергично в тех районах, где скрещивались морские пути. Но были два пути, которые они почти не трогали: „Французская линия подвоза угля“ („French Coal Trade“) и скандинавская линия через Северное море. „Французская линия подвоза угля“ между южным Уэльсом и Францией была открыта в марте 1917 г.; угольщики ходили группами (in batches) под защитой траулеров и до августа следующего года пользовались такой безопасностью, что за 8 825 рейсов было потоплено только 14 судов. Нет сомнений, что это благополучие отчасти объясняется малыми размерами угольщиков, и тем, что их задерживали в портах при получении известий о появлении подводной лодки на их предполагаемом пути¹.

Торговый путь в Скандинавию имел защиту из эскадренных миноносцев; он был открыт в декабре 1916 г. вследствие значительного увеличения потерь нейтральных, и до августа 1917 г. процент по-

¹ Следует заметить, что до конца войны 38 000 судов перевезли во Францию 30 млн. т угля с потерей в 0,14%. Однако скандинавские караваны (старой системы) и французская линия подвоза угля вряд ли могут считаться представляющими конвоируемые караваны в их типической форме. В обоих случаях пути были коротки, переходы совершались главным образом по ночам и самим торговым судам мало приходилось следить за сохранением своего места в строю. Хорошие результаты, достигнутые скандинавскими караванами и на французской угольной линии, объясняются скорее хорошей охраной путей, чем применением системы конвоируемых караванов в собственном смысле слова.

топленных судов достигал едва 1,2. При общей сумме в 10 000 отправок потери были в основном результатом двух набегов: одного — малых германских крейсеров, и другого — эскадренных миноносцев. В период, последовавший за вторым набегом — с февраля по ноябрь 1918 г., между Шотландией и Скандинавией было совершено до 4 207 пароходно-рейсов, а погибло только 18 судов, что составляло 0,43%; большая часть этих судов была потоплена на большом военном фарватере вдоль восточного побережья Англии.

С неослабной энергией лодки-заградители засыпали своим смертоносным грузом воды у мысов и на подходах; в течение 1917 г. было обнаружено не менее 536 минных банок и вытралено 3 989 мин. Тем не менее 170 судов подорвалось на этих морских фугасах (*fougasse*). Минные поля ставились уже не только в Северном море или в Английском канале, но даже у западных берегов Ирландии. Велики были потери, нанесенные и военному и торговому флотам. В Английском канале взорвались 2 французские миноносца: № 317 — у Кале 29 декабря 1916 г. и № 300 — у Гавра 1 февраля 1917 г. На подходах к Лох Суилли и Клайду было поставлено 88 мин, а у Белфаста — 72. В несчастную ночь на 23 января вооруженный пароход *Лорентик* (*Laurentic*), шедший в Нью-Йорк с 6,5 млн. (фунтов.—*Ред.*) в слитках и звонкой монете, взорвался на mine у Лох Суилли и затонул через 40 минут; на нем погибло очень мало людей; большой же список потерь — в 349 человек — объясняется тем, что очень много умерло, не вынеся тяжелых условий плавания в открытых шлюпках. Большой заградитель *U-80* в течение года поставил около 130 мин у Мэлла (Mull), Сторноуэй (Stornoway), Колл (Coll), Скай (Skye) и Харрис (Harris), из коих 76 были обнаружены и уничтожены. 8 марта остров Уолней подвергся новой бомбардировке; на следующий день в этой части Ирландского моря были обнаружены мины. Тральщики, вышедшие на работу по очистке фарватера, немедленно же вытралили 48 мин. 15 февраля в Ирландском море подорвался на минах большой пароход линии Уайт Стар *Селтик* (*Celtic*) (20 904 т); к счастью, это ценное судно было благополучно отбуксировано в Ливерпуль. У Харвича в течение 1917 г. было поставлено 680 мин, из которых 635 было обнаружено и вытралено. Работа минно-тральных флотилий была чрезвычайно напряженной. 10-я флотилия шлюпов была послана из Иммингэма (Immingham) в Куинстаун для траления и патрульной службы; 17 и 18 марта шлюпы *Мильонет* (*Mignonette*) и *Алиссэм* (*Allysum*), тралившие у западного побережья Ирландии, взорвались на минах, причем погибло 14 человек.

Только у восточного побережья, между Кромером и Хэмбером, было безопасно; очевидно противник не желал минировать воды, по которым его линейные корабли должны были проходить во время набегов против берегов Англии. Когда этим вылазкам было отведено в германской морской стратегии второе место и усилия Флота Открытого моря были направлены на поддержку подводных лодок, воды восточного побережья тем не менее остались свободными от мин. Здесь проходил большой британский „военный фарватер“ — длинная полоса, простиравшаяся вдоль всего южного и западного побережий Британии на север до самых Шетландских островов. Благодаря тому, что его ежедневно проходили на всем протяжении, здесь суда могли чувствовать себя в без-

опасности в такой мере, в какой это было невозможно в других районах. Но даже и при этих условиях тральщикам причиняли немало хлопот германские мины нового типа, снабженные замедлительным механизмом и начинавшие всплывать со дна через определенный, заранее установленный промежуток времени. Можно было протральить опасный район и объявить его чистым от мин; на следующий день вновь поступали донесения об обнаружении мин опять в том же самом районе. Тральщики повторяли свою опасную работу только для того, чтобы вновь получить сведения, что другие мины всплыли со дна моря, как вредные водоросли. Эти мины, получившие прозвище „мины понеделник-вторник-среда“ („Monday-Tuesday-Wednesday mines“), еще усложнили и без того трудную задачу. Подводные лодки имели также обыкновение следовать за тральщиками и минировать только что протраленный фарватер; другие атаковали тральщиков торпедами. Эта чрезвычайно опасная работа тральщиков не прекращалась ни на минуту. В конце концов численность тральных сил достигла 726 судов, в том числе 110 быстроходных тральщиков, сведенных в 20 флотилий, 52 колесных тральщика, 10 тральщиков типа „Дэнс“ („Dance“ Class sweepers) и 412 траулеров¹.

Принятие трала-охранителя системы „Оттер“ („Otter“ gear) значительно ослабило минную опасность. Это было приспособление, буксировавшееся с носа торгового судна; оно захватывало и перерезало минрен, после чего мина всплывала и могла быть уничтожена на поверхности. Военными кораблями использовались тралы-охранители более сложной системы — параваны („paravane“) различных конструкций, как более пригодные для судов с большой скоростью хода.

В конце марта опять были поставлены мины у Ливерпуля. 27 марта пароход *Кельвинхед* (*Kelvinhead*) (3 063 *m*) взорвался на одной из них, прямо у бара р. Мерси (*Mersey*). Неделю спустя пароход линии Ред Стар *Лэплэнд* (*Lapland*) (18 565 *m*) коснулся мины в том же районе, но 8 апреля дошел до Ливерпуля. На следующий день американский пассажирский пароход *Нью-Йорк* (*New-York*) (10 867 *m*), имевший на борту в качестве частного пассажира адмирала американского флота У. С. Симса, получил тяжелое повреждение еще на одной мине. Однако тральщики держали подходы к этому важному порту чистыми от мин, и в течение года 33 мины из поставленных 45 были уничтожены. Из других потерь отметим эскадренный миноносец *Физент* (*Pheasant*), взорвавшийся 1 марта на минах, поставленных у Оркнейских островов, и погибший со всем личным составом и канонерскую лодку (*torpedo-gunboat*) *Сипол* (*Seagull*), погибшую таким же образом 3 апреля у западных берегов Шотландии.

Противник поплатился за эти новые нападения на мировую торговлю, и в течение 1917 г. одних минных заградителей типа „УС“ погибло 32 единицы. 2 были уничтожены в марте; *УС-43* (Зебелин) был взорван торпедой с британской подводной лодки *G-13* (приданной Гранд-Флиту) у Мьюкл Флэгге (*Muckle Flugga*) 10-го в результате одночасового терпеливого маневрирования *G-13*. В большом пятне масла уцелевших обнаружено не было. Военное счастье быстро меняется: подъем духа после этой удачи сменился скорбью о потере. Британские лодки *E-49*

¹ „The Mine in the Great War“ („Мина в великой войне“), *Encyclopaedia Britannica* (статья А. С. Dewar).

и G-13 были посланы, чтобы перехватить германские лодки, проходившие к северу от Оркнейских островов; первая не вернулась, подорвавшись на минах через 2 дня после успеха G-13. Одно время полагали, что эскадренный миноносец *Медей* (*Medea*) уничтожил лодку UC-18 (Киль) подрывным тралом у Скиппингрова 12 марта; но по позднейшим сведениям этот минный заградитель погиб в Английском канале в последних числах февраля или первых числах марта. Другая лодка, UC-45, была атакована, но не потоплена шхунной-ловушкой *Ризолт* (*Result*) у Доггер-Банки 15-го. Эти лодки-заградители, поставив свои мины, занимались нападением на суда, прежде чем вернуться домой за приемом нового груза „ананасов“.

Кроме двух упомянутых лодок типа „UC“, большая лодка флотилии Северного моря была уничтожена другим судном-ловушкой. 12 марта маленький пароход *Привит* (*Privet*) (Q-19), крейсеровавший у входа в Английский канал, был замечен и обстрелян лодкой U-85 (Петц). Огонь лодки был настолько метким, что рулевой привод судна-ловушки вышел из строя и весь корабль был сильно поврежден. Команда спустила шлюпки. U-85 приблизилась, чтобы забрать у находившихся на шлюпках судовые бумаги. С тонущего парохода внезапно полился смертоносный поток свинца и стали, и на девятом выстреле U-85 затонула со всей командой. Что касается *Привита*, то он тоже затонул у Плимут-Саунда (Plymouth-Sound), но был поднят и в апреле на нем снова был военный флаг¹. Моральный эффект операций этих ловушек, действовавших в широком масштабе, заключался в том, что подводные лодки стали очень осторожно сближаться с казавшимися им подозрительными судами. Ловушки несли тяжелые потери: в 1917 г. было потоплено 6 маскированных шлюпов и 18 других „судов специального назначения“. В 1916 г. немцы знали о существовании таких судов² и, заимствовав эту идею, использовали против британских подводных лодок свои собственные суда-ловушки.

Еще одна подводная лодка была обезврежена в течение марта, когда 13-го UB-6 (известная как первая фландрская лодка, добившаяся успеха) выскочила на берег у Хеллефутслуйс (Hellevoetsluis) и была интернирована голландскими властями.

Как уже упоминалось выше, потери судоходства в течение марта перерасходили за 100 судов. Мы можем только указать самые крупные из погибших судов, но не менее важное значение имело уничтожение большого числа судов среднего размера с перевозившимися ими очень ценными грузами.

1 марта у острова Скокхолм (Skokholm) был потоплен без предупреждения пароход R. M. S. P. *Драйна* (*Drina*) (11 483 т), причем погибло 15 чел.; 16-го — *Наррагэнсет* (*Narragansett*) (9 196 т) к юго-западу от Ирландии, с 46 жертвами; 18-го — пароход линии Буот (*Booth*) *Энтони* (*Antony*) (6 446 т) в 19 милях к северо-западу от плавучего маяка Конинберг (Coninbeg), с 55 жертвами; пароход Ново-Зеландской судоходной компании *Роторуа* (*Rotorua*) (11 148 т), уничтоженный 4 дня спустя в 24 милях к востоку от Старта (Start); грузовой пароход Кьюнарда *Трешиз* (*Thracie*) (2 891 т) 27-го в 12 милях к N от Бель-Иль, с 36 жертвами. Тяжелее всего было потопление пассажирского парохода компании Юнион-Кастл *Олвик Кастл* (*Almwick Castle*) (5 900 т), который был пущен ко дну без предупреждения в 310 милях к W¹/₂S от

¹ Это судно-ловушка известно тем, что оно участвовало в уничтожении последней подводной лодки, потопленной за 2 дня до перемирия.

² Германские сведения см. в „*Taschenbuch der Kriegsflotten*“, 1918 г., стр. 69.

Бишоп Рока, рано утром 19 марта. Пассажиры и команда числом 139 чел. благополучно спаслись с гибнувшего корабля; но в течение ближайших нескольких дней шлюпки со спасшимися выдерживали зимнюю штормовую погоду. Одна шлюпка достигла побережья Испании через 9 дней с 21 живым и 8 мертвецами; другая была найдена с 27 живыми; в третьей оказалось 20 живых и 5 мертвых; в капитанской шлюпке было 4 мертвых, остальные в бреду или слишком слабые, чтобы пошевелиться; пятая и шестая шлюпки пропали. Всего погибло 40 человек. За этот месяц список человеческих жертв дошел до 681 чел.; из них 630 погибло от подводных атак и 51 от мин заграждения.

Для Соединенных штатов положение становилось невыносимым. Видя перед собой один путь, президент Вильсон 3 апреля заявил Конгрессу:

„Сама цивилизация, кажется, поколеблена, но право драгоценнее, чем мир, и мы будем сражаться за то, что ближе всего нашему сердцу—за демократию, за право тех, кто, подчиняясь власти, имеет голос в своем правительстве, за право и свободу малых наций, за всемирное господство права, за такое содружество свободных народов, которое принесет мир и безопасность всем нациям и сделает мир навсегда свободным. Этой задаче мы посвятим нашу жизнь, наше имущество и все, что мы имеем, с гордостью людей, которые знают, что пришел день, когда США можно будет пролить свою кровь и затратить силы в борьбе за принципы, давшие начало ее существованию, счастье и мир“.

Война была объявлена 5 апреля. 3 долгих года союзники сражались, прежде чем вмешались США. Обеим воюющим сторонам начало казаться, что терпение США беспредельно. Немногие вполне представляли себе зависимость президента от числа голосов, подаваемых за демократическую партию, характер политических партий Соединенных штатов, проблему многочисленного населения, смешанного с эмигрантами иностранного происхождения. Самое главное—надо было учесть основную аксиому иностранной политики Соединенных штатов: избегать вмешательства в европейские осложнения и конфликты. В самом деле, многие по обе стороны Атлантического океана думали, что президент, цепляясь за надежду, что когда-нибудь он будет призван посредничать между воюющими государствами в качестве миротворца, только затирает ужасную, отвратительную борьбу, с ее невыразимыми муками и горем. Его выступления поощряли Германию не считаться со своими обещаниями. Он заявлял протест в Берлине и получал обещание внести изменения в способы ведения войны против торговли. Он заявлял протест Англии, так как блокадные мероприятия были неприятны богатым и политически влиятельным южным штатам. Этими протестами он утверждал позицию беспристрастного нейтралитета. Но протестами Англии президент поощрял Германию к небрежному выполнению своих обязательств.

Вступив в войну, Америка номинально сохранила свою изолированность от комбинаций европейских государств; она стала не „союзником“ („ally“), а „присоединившейся державой“ („Associated Power“). Профессор Чикагского университета Мак-Лафлин, посланный в Англию в 1918 г. покойным президентом Вильсоном, чтобы разъяснить причины, побудившие Соединенные штаты отказаться от нейтралитета, обрисовал положение в своей речи в Оксфорде 10 мая. Начав с напоминания о нарушении бельгийского нейтралитета и варварском обращении, которому был подвергнут бельгийский народ, он заявил своим слушателям, что, хотя США порицают эти действия, но не они побудили Америку начать войну. Когда германские подводные лодки начали топить американские суда и американских граждан, и даже после потопления *Лузитании*,

президент удовлетворялся дипломатическим вмешательством. „Нораз пришло время, когда должны были решаться все эти великие мировые вопросы, и оказывалось, что Америка не будет иметь голоса,—этого плоть и кровь уже не могли выдержать“ — так объяснял британской публике посланец самого президента. М-р Спенсер Вилькинсон охарактеризовал положение в таких словах: „Президент Вильсон вступил в войну не для победы над Германией—это было побочным соображением,—но для того чтобы самому диктовать условия мира. Он ввел Америку в войну не как союзника, но как независимую сражающуюся сторону“¹. В качестве предвестника появления американского флота в Англию прибыл американский адмирал У. С. Симс. По распоряжению президента, он и другой морской офицер ехали инкогнито как частные граждане. По его прибытии, он был ознакомлен с действительным положением дел—положением, которое не могло быть оглашено из боязни привести население в уныние и ободрить противника. Суть сообщения, сделанного первым морским лордом адм. Джеллико адм. Симсу, заключалась в следующем: *германские подводные лодки вымывают войну*. В конце концов морской штаб в Берлине был совсем недалек от истины в своих расчетах. В то время как было обещано при помощи подводных лодок добиться мира в августе, по мнению британского адмиралтейства можно было с математической точностью предсказать, что война будет проиграна союзниками к ноябрю, если только противник не встретит на своем пути неожиданного препятствия. Потеря мирового тоннажа в миллион тонн в месяц должна была в конце концов привести к тому, что невозможно будет снабжать и действующую армию и гражданское население всем необходимым для поддержания их сопротивления. Нейтральные удерживают свои суда в портах. Потери все время растут.

Посол Соединенных штатов в Лондоне Уолтер Пейдж заявил: „То, при чем мы присутствуем, является поражением Британии“. Он был прав. Одна и почти без помощи Британия боролась с коварной опасностью, которая медленно, но совершенно наверняка, подрывала все сопротивление союзников.

Поэтому адм. Симс стал посылать в Вашингтон, американским политическим деятелям и государственным органам одну телеграмму за другой о том, что если все имеющиеся сторожевые суда не будут присланы в Англию, война кончится, прежде чем Америка успеет принять в ней участие. Считают, что запоздание помощи стоило союзникам 500 000 чел. и 3 млрд. долларов². „Я думаю, что история насчитывает мало эпизодов, более героических, чем борьба, которую британский флот ведет против этой отвратительной и трусливой формы войны в целых шести районах совершенно недостаточными силами, но с непоколебимым духом, который оставался твердым даже в самой неблагоприятной обстановке. Какой благоприятный случай для выступления Америки“, — заявил американский адмирал.

Наконец ему удалось добиться посылки 6 эскадренных миноносцев в Квинстаун; они прибыли 4 мая и сразу же приняли участие в тяжелой сторожевой службе на западных подходах к Англии. В этом исключительно важном районе находилось в феврале только 14 эскадрен-

¹ „Security“ („Безопасность“), *Nineteenth Century*, апрель 1927 г., стр. 467—468.

² H. W. Wilson, *Battleships in action* („Линейные корабли в операциях“), т. II, стр. 226.

ных миноносцев (базировавшихся на Девонпорт) и 12 плутов в Куинстауне. Они использовались без передышки для конвоирования транспортов с войсками; и, хотя эти патрули занимались постоянно спасением команд тонущих судов, самое их присутствие выдавало судовые пути германским морским гверильясам. Имелись донесения о случаях, когда вместо встречи торгового судна с эскадренным миноносцем на радеву являлась германская подводная лодка, перехватившая переговоры по радио между прибывавшим судном и конвоиром. Считали, что для действительной борьбы против подводной угрозы в этом важном районе требуется 81 патрульный корабль¹. Но даже считая плутов и эскадренные миноносцы, выделенные из Иммингэма и от Гранд-Флита, их было только 40. Подводные лодки, действовавшие почти в 200 милях от берегов в Атлантическом океане, появлялись в каком-нибудь пункте, чтобы отвлечь патрули от этих зорко охраняемых вод между берегами Корнуола и Ирландии. За то время, в которое патрули успевали дойти до этого пункта, производилось нападение на суда на много миль в стороне. Так шла эта жестокая игра в жмурки, а потери неизменно возрастали.

В апреле подводные лодки предприняли свой великий поход на избитие мирового грузового тоннажа. Из состава одного только британского торгового флота было уничтожено подводными лодками 115 судов общим водоизмещением в 516 394 *т*; на минах погибло 14 судов в 28 888 *т* гресс. Число погибших людей достигло в апреле ужасного итога в 1 125 чел. В общей сложности не менее 881 000 *т* гресс мирового тоннажа было пущено ко дну в течение одного только этого месяца; одна треть этого количества была потоплена в Средиземном море. Американские суда не подвергались серьезным нападениям, так как германское правительство считало нежелательным озлоблять этого нового могучего противника. До конца войны итог американских потерь не превысил около $1\frac{1}{2}$ млн. *т* гресс.

Как ни были страшны эти цифры британских потерь, они не давали представления о полном объеме опустошения и крайней серьезности положения. Помимо уничтоженных судов многие были повреждены и временно непригодны для использования. В апреле торпедными атаками было повреждено 80 000 *т*, а минами—еще 47 587 *т*. Ежемесячно до 150 судов в среднем оставалось на значительный промежуток времени в ремонте. В одну неделю тоннаж судов, находившихся в ремонте, достиг огромной цифры в 2 120 301 *т*, больше одной девятой тоннажа всего британского торгового флота в 1914 г. Чтобы дать более наглядное представление, скажем, что 2 млн. *т* представляли собой в среднем 600 судов по 3 500 *т* каждое, прекративших перевозку грузов.

Замена погибших судов новыми, естественно, была задачей, неотложность которой усиливалась пропорционально росту потерь. Казалось невозможным защищать суда во время морских перевозок; столько их было потеряно, что поражение казалось почти неизбежным; требовалось все больше и больше новых судов, в надежде, что хотя бы немногие из них смогут уцелеть среди опасностей открытого моря. В мае 1917 г. сэр Эрик Джеддес был назначен начальником морских перевозок (Shipping controller) как для военного, так и для торгового тоннажа. До сих

¹ J. Jellicoe, The Crisis of Naval War („Кризис морской войны“), стр. 111.

пор требования военного и торгового флотов сталкивались; теперь ими должен был ведать единый орган. В 1915 г. в Соединенном королевстве было спущено на воду 688 000 *т* новых судов; в 1916 г. эта цифра упала до 538 000 *т*. В течение первой половины 1917 г. было построено около 484 000 *т*; надеялись, что во второй половине года будет построен 1 млн. *т*; в действительности же цифра увеличилась незначительно, и вместо 1 млн. верфи выпустили только 620 000 *т*. Порты всего мира были обысканы в поисках тоннажа. За дрихлые пароходы платили баснословные суммы, и даже старые парусники были посланы в море. Хотя благодаря покупке судов в других странах британский торговый флот получил за год новых 1 493 474 *т*, это увеличение оказалось значительно ниже ожидавшегося. В марте 1918 г. лорд Пирри был назначен генеральным инспектором торгового судостроения, и положение несколько улучшилось. В этом году было построено 1 534 110 *т*, однако все же всего половина ожидавшегося количества. В октябре 1917 г. сэр Джозеф Маклей (сменивший сэра Э. Джеддес, когда последний был назначен первым лордом адмиралтейства) предупредил США, что если они не смогут поставить 6 млн. *т* новых судов, их военные усилия будут тщетными.

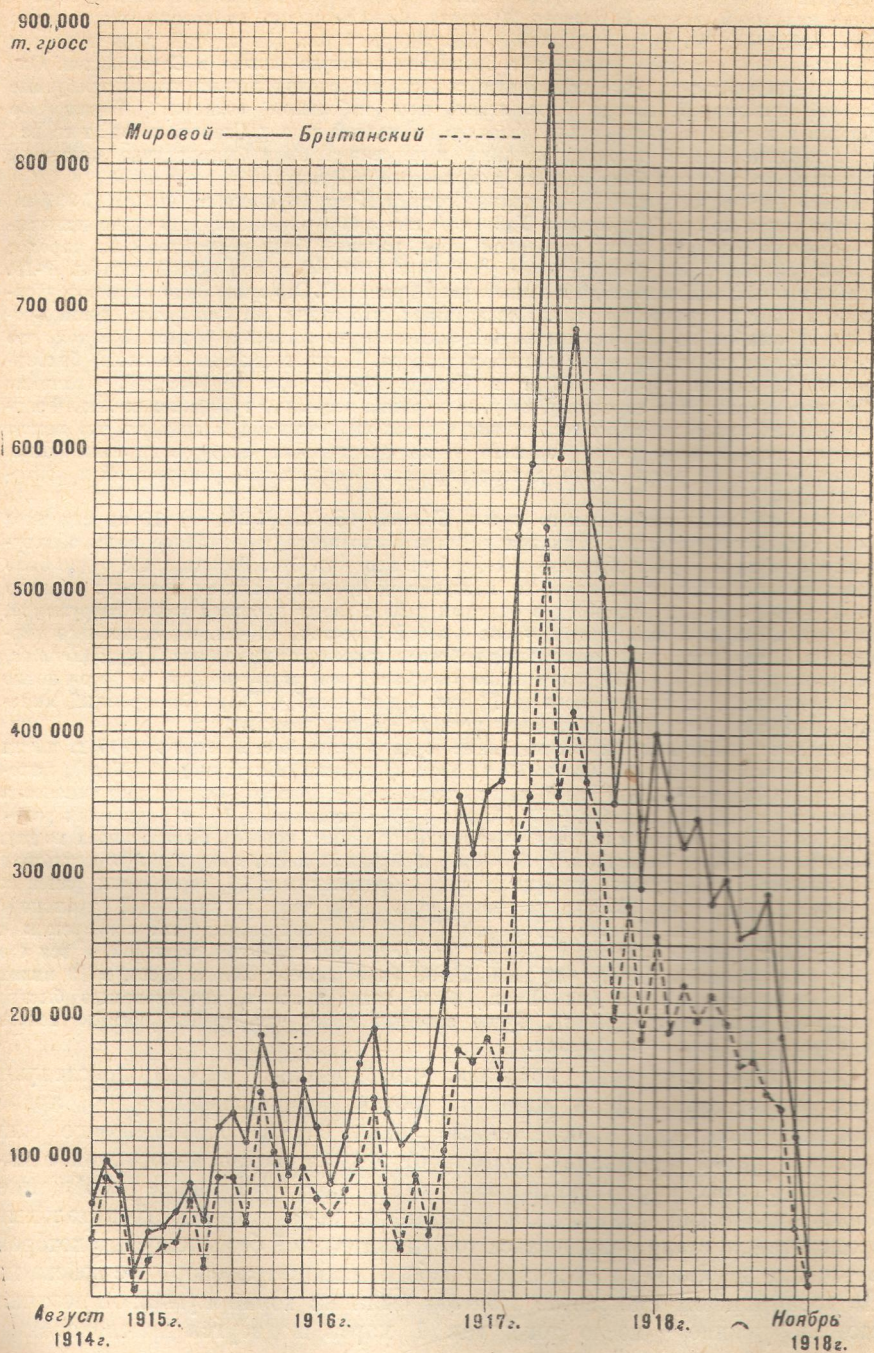
Если принять во внимание, что в первой половине 1917 г. свыше 2 млн. *т* британских судов было уничтожено как в результате действий противника, так и при неизбежных в море случайностях, и что во вторую половину года было уничтожено еще $1\frac{3}{4}$ млн. *т*, то дефицит против построенного или приобретенного тоннажа выразится в $2\frac{1}{4}$ млн. *т*. С начала войны до конца 1917 г. в Соединенном королевстве было построено 3 млн. *т* и захвачено 780 000 *т* неприятельских судов, но больше 7 млн. *т* было уничтожено или погибло, что в итоге давало больше 3 млн. *т* чистой убыли.

Даже усиленная кампания судостроения не могла улучшить положения. Какой смысл было выпускать новые суда, если они уничтожались, как только были построены? С каждым днем ценность судов, находившихся на службе, возрастала. Нехватка судов усугублялась вынужденным изменением маршрутов и задержками в движении. Суда, шедшие на восток, больше не шли уже Средиземным морем; в одной только торговле с Индией потерю времени считали равносильной потере 40 судов.

В течение апреля—рекордного месяца по числу погибших судов—в море находилась 21 лодка Северного моря, возвращающаяся, идущая в море или находящаяся на позиции; 8 фландрских лодок были в Английском канале или в южных ирландских водах; еще 13 опустошали Средиземное море. Это отнюдь не было максимальной цифрой; в последующие месяцы появлялось в море еще больше подводных лодок, но больше никогда массовое потопление торговых судов не достигало таких ужасных результатов.

Одной из худших сторон весенней кампании было мстительное уничтожение госпитальных судов—исполнение январской угрозы.

До сих пор несколько таких судов—*Эмilia*, *Галеа*, *Британик* и *Бримар Кастл*—подорвались на минах, и считалось, что мины же были причиной гибели первых судов в 1917 г. Незадолго до полуночи 1 марта 1917 г. *Гленарт Кастл* (*Glenart Castle*) (5 807 *т*) проходил у плавучего маяка Оуэре (Owers), когда последовал ужасный взрыв, выгнавший все судно в темноту. К счастью, ночь была прекрасная, с легкой мглой и тихим морем, что позволило пересадить без потерь 525 раненых, 68 чел. персонала и 115 чел. команды. Само судно было приведено в Саутхэмптон.



Потери тоннажа торгового флота (по месяцам) в результате действий крейсеров, подводных лодок и подрыва на минах.

Причина гибели следующего судна не вызвала сомнений: Берлин сам объявил об этом успехе подводной лодки. В полночь 20 марта было вторично атаковано госпитальное судно *Эсториас*, но не так счастливо, как в первый раз. На шестой день перехода из Мальты оно высадило раненых в Эвонмауте и оттуда пошло в Саутхэмптон. Оно шло 14½-узловым ходом, ярко освещенное, и несло все отличительные марки, требуемые Гаагской конвенцией. Погода была ясная, при небольшом волнении. Пораженное торпедой в кормовую часть, судно затонуло на мелкой воде у Старта, после того как все за исключением 41 человека команды и персонала были благополучно посажены в шлюпки. Позднее оно было поднято и приведено в Плимут.

Десять дней спустя, опять в полночь, *Глостер Кастл* (*Gloucester Castle*) (7 999 т) постигла такая же судьба у острова Уайт. Оно шло с 400 ранеными; хотя судно испытывало сильную бортовую качку на бурном море, раненые были пересажены на пароход *Карнак* (*Karnak*), эскадренный миноносец *Билл* (*Beagle*) и сторожевой корабль *P-19*. Погибло только 2 чел. из команды и позднее умер 1 раненый. Это судно было также отбуксировано в порт и отремонтировано. Предполагали, что атака на *Эсториас* могла произойти по ошибке, но следовавшее за ней злодеяние не оставляло сомнений в том, что противник сознательно проводит политику террора. В ответ союзные самолеты бомбардировали 14 апреля город Фрейбург в Шварцвальде, в виде репрессалий, причинив небольшое повреждение аэродрому, но убив и ранив несколько гражданских лиц. Французы решили возить на своих госпитальных судах германских офицеров, на что немцы ответили выставлением вдвое большего числа французских офицеров на линию огня. Ничего больше не могло яснее демонстрировать бесцельность репрессалий и контр-репрессалий.

Подрыв на mine госпитального судна *Сальта* (*Salta*) (7 284 т) 10 апреля имел самые тяжелые последствия. 9 января у Гавра было поставлено минное поле, обнаруженное в течение утра в подумиле к северу от восточного буя. Госпитальное судно было проведено мимо поля, но по какой-то неизвестной причине капитан повернул обратно и был снесен сильным волнением в опасный район; взрыв произвел такое разрушение, что судно затонуло в пять минут, унеся с собой 9 сестер, 42 чел. из остального персонала и 79 чел. команды. Спасательная работа эскадренного миноносца *Друид* (*Druide*) и сторожевого корабля *P-26* значительно уменьшили возможные потери; но часом позже *P-26* взорвался сам, причем погибло 16 чел. 2 мая погиб у Гавра эскадренный миноносец *Деруент* (*Derwent*), на котором погибло 62 чел. команды.

Последние нападения на госпитальные суда в водах метрополии в 1917 г. имели место в ночь на 17 апреля. Около 19 ч. 30 м. *Ленфранк* (*Lanfranc*) (6 287 т), находясь в 42 милях на N½ E от Гавра, шел с огнями, но под конвоем эскадренного миноносца *Баджер* и сторожевого корабля *P-37*. Он шел с 234 британскими, 167 германскими ранеными, 52 чел. персонала и 123 чел. команды. Пораженный корабль быстро пошел ко дну. Несмотря на сильное волнение и драку между немцами за места в шлюпках (в результате одна шлюпка опрокинулась), утонуло только 4 британских и 15 германских раненых и 5 человек команды. В тот же вечер через 1½ часа госпитальный транспорт (ambulance-transport) *Донегал* (*Donegal*) (1 885 т), сопровождаемый эскадренными миноносцами *Джекел* (*Jackal*) и *Лиффи* (*Liffey*), был поражен торпедой, и вся его корма была оторвана. Из его 639 раненых 33 были тяжело; погода здесь, в 19 милях к югу от плавучего маяка Дин (*Dean*), была тихая и ясная, что позволило быстро выполнить спасательную работу. Судно затонуло через час, причем погибло только 29 раненых и 11 человек команды.

Описанные нападения показали, что, поскольку немцы преследуют свои убийственные цели мщения против госпитальных судов, яркие отличительные огни и освещенные знаки служат только лучше для указания целей противнику; поэтому от этих символов милосердия отказались. С этих пор госпитальные суда, поддерживавшие сообщение через Английский канал, ходили таким же порядком как госпитальные транспорты, и стали пользоваться той удивительной безопасностью, которой в течение всей войны отличалась работа мелких транспортов с войсками. На госпитальном транспорте *Донегал* была на корме пушка: он получил это вооружение¹ после того, как 1 марта подвергся преследованию со стороны подводной лодки.

¹ Благодаря безопасности от правомерных нападений на море для госпитальных транспортов никакими договорами не обеспечивалось. Поэтому эти суда имели право

Это были последние нападения за 1917 г. на госпитальные суда, за исключением одного в мае в Средиземном море, и до первых месяцев 1918 г. германские подводные лодки умерили свой пыл.

В августе 1917 г. было достигнуто соглашение, по которому на госпитальных судах в Средиземном море находилось 11 испанских офицеров; офицеры должны были садиться и высаживаться в Гибралтаре. В то же время германское правительство объявило, что госпитальные суда могут свободно плавать по Атлантическому океану и Северному морю, но при встрече их в Английском канале они будут уничтожаться.

Другой особенностью новой кампании было число нападений на наливные суда; с конца марта по начало сентября было потоплено 16 этих ценных судов; в то же время в 1917 г. было пущено ко дну не менее 115 угольщиков. Одним из последствий этих тяжелых потерь в наливных судах было сокращение обычного 6—8-месячного запаса жидкого топлива до 8-недельного; стало необходимым снабжать эти тихоходные и длинные суда конвоем при проходе через опасные районы. Пришлось ограничить походы Гранд-Флита, так что в этом отношении подводная война против торгового флота оказала значительное влияние на чисто военные операции на море. В этом кризисе пришли на помощь крупные судоходные компании, и в междудонном пространстве кьюнардовских пароходов было перевезено около 100 000 *т* топлива, а на пароходах линии Уайт Стар—до 80 000 *т*.

В апреле были уничтожены только 2 подводные лодки, обе минные заградители. В этом месяце мы видим, что британские подводные лодки базировались на Скапа-Флоу, Лох Суилли, Киллибеге (в западной Ирландии), а в южном районе Северного моря против германских лодок действовали старые лодки типа „С“. В общем 7 неприятельских подводных лодок было потоплено подводными лодками союзников в 1917 г. и 6 в следующем году. Ценность этого противолодочного средства заключалась также в угрозе, которую оно собой представляло. Подозреваемое присутствие неприятельской подводной лодки заставляло германские лодки спешно нырять и перебираться в другой район; таким образом капер отпугивался и испытывал затруднения в своей работе. 5 апреля около 3 ч. 30 м. UC-68 (Дегетау), возвращаясь в Зеебрюгге, получила попадание торпедой и погибла. На позиции у буя Схауен находилась британская подводная лодка G-7 в надежде атаковать германские подводные лодки, входящие на фарватер для возвращения в Зеебрюгге, и в своих ожиданиях не разочаровалась. 19-го UC-30 (Штенцлер) погибла на минах в Северном море.

Однако в западных водах подводные лодки в течение апреля выполняли свою разрушительную работу почти без помехи. Здесь дей-

на общих основаниях со всеми торговыми судами воюющих держав получать оборонительное вооружение. Госпитальные транспорты не было разрешено окрашивать в цвета, установленные Гаагской конвенцией для госпитальных судов; они также не имели права выставлять ночью световые знаки или марки, показывающие, что это—госпитальное судно в море. Госпитальные транспорты были на практике приравнены к обыкновенным военным транспортам, нападения на которые допускались. Если госпитальный транспорт был законно потоплен, неся на себе раненых, и раненые от этого страдали, ответственность падала на того, кто владел, зафрахтовал или распоряжался судном и использовал необеспеченное торговое судно для перевозки раненых. Поэтому никакого обвинения в нарушении Гаагской конвенции при таких обстоятельствах к противнику предъявлено быть не могло.

ствовало от 10 до 15 лодок и между ними ветеран *U-21*, вернувшаяся из Средиземного моря. Ежедневно они пускали ко дну по 5 британских судов; таким образом за один этот месяц уменьшавшийся торговый флот Соединенного королевства сократился еще на 155 судов. Особенно тяжелое событие имело место 8-го, когда Вернер на *U-55* потопил пароход *Торрингтон* (*Torrington*) (5 597 *m*) в 150 милях к юго-западу от островов Силли, причем погибло 34 чел. Капитан был взят в плен. 31 августа 1921 г. он засвидетельствовал в суде при полиции на Боу-Стрит, что после того, как его команда на 2 шлюпках покинула пароход, он получил распоряжение перейти на подводную лодку вместе с командой его шлюпки.

Затем германские матросы сели на шлюпку и пошли на веслах к тонущему пароходу. Сам он был взят внутрь *U-55*; затем к своему ужасу он обнаружил, что Вернер отдал приказание погружаться, имея 20 человек оставшихся наверху на палубе. Командир этой лодки был одним из самых жестоких. Что касается команды другой лодки, то германские матросы намеренно взяли ее на abordаж, так как капитан сам видел вещи с этой лодки в их руках. И лодка и команда ее пропали без вести. Точно таким же образом Вернер 12 апреля умертвил команду *Торо* (*Toro*) (3 066 *m*) в 200 милях к *WNW* от Уэссана, после того как взял в плен капитана.

Вернер только следовал той политике, которая позже была рекомендована германским поверенным в делах в Буэнос-Айресе графом Люкебургом, который в мае 1917 г. советовал два небольшие аргентинские парохода *Оран* (*Oran*) и *Гауза* (*Gauza*), в то время приближавшиеся к Бордо, „если возможно пощадить или же потопить, не оставляя следов“ („*spurlos versenkt*“). К несчастью в течение этого ужасного времени много нейтральных судов было занесено в списки пропавших без вести; погибли ли они от неизбежных в море случайностей, от торпед или мин, навсегда останется неизвестным.

Из других судов, погибших, за этот памятный месяц, заслуживающие упоминания перечислены далее. Пароход Лейланда *Кэнедиэн* (*Canadian*) (9 309 *m*), потопленный 5-го в 47 милях на *NWtW* от Фастнэта со своим капитаном; *Паухэтэн* (*Powhatan*) (6 117 *m*) — на следующий день, в 25 милях на *NtW* от Порт Рона (North Rona), причем погибло 36 чел. команды; *Вайн Бранч* (*Vine Branch*) (3 442 *m*), следов которого, как и 44 человек его команды, не было найдено. Пароход Демпстера *Эбьюри* (*Aburi*) (3 730 *m*) 17-го в 125 милях к *NW* от острова Тори (Tori), причем погибло 25 человек. *Кэйтнес* (*Caithness*) (3 500 *m*), 19-го в 130 милях на *NWtN* от мыса Ортегал (Ortegal) с 47 чел. команды. Наливное судно *Сан Иларио* (*San Hilario*) (10 157 *m*) 20-го, в 270 милях на *WtN* от Фастнэта: капитан его был взят в плен. Пароход компании Энкор-Брокленк *Малекэнд* (*Malakand*) (7 653 *m*), в тот же день, в 145 милях на *W¹/₂N* от Бишоп Рок, причем погиб 1 чел. Пароход Демпстера *Эбоссо* (*Abosso*) (7 782 *m*), 24-го в 180 милях на *WtN* от Фастнэта, причем погибло 65 чел. Военский транспорт *Баларат* (*Ballarat*) (11 120 *m*) с войсками австралийско-новозеландского корпуса, на следующий день, в 24 милях на *StW* от Улф Рок (Wolf Rock), войска были пересажены без потерь. *Алфалфа* (*Alfalfa*) (2 993 *m*), исчезнувший со всей своей командой 24-го, и прекрасный пассажирский пароход компании Пенинсюлар Энд Ориенталь *Медина* (*Medina*) (12 350 *m*), 28-го, в 3 милях к *ONO* от Старга, причем погибло 6 чел. В течение этого месяца около 24 британских капитанов торговых судов были взяты в плен подводными лодками, что имело целью подорвать дух начальствующего состава британского торгового флота. Среди нейтральных судов был американский *Азтек* (*Aztec*) (3 727 *m*), потопленный у мыса Финнистерре 2-го.

В противовес этому истреблению судов немного могло быть положено на другую чашку весов. Были довольно веские основания надеяться,

что по меньшей мере один капер нашел свою гибель в западных водах, но даже и это было опровергнуто. 13 апреля новая лодка *U-93* вышла из Эмдена в свое первое крейсерство под командой бывшего командира *U-32* Шпигель-Пекельсхейма. До пятого дня он не заметил ни одного паруса, ни одного дыма, но 18-го встретил возвращавшуюся *U-43* (Юрст), и получил совет пройти 300 миль на юго-запад, где можно было найти на новом пути много судов. Последовав этому совету, Шпигель впоследствии заявил, что он потопил 11 судов (27 400 *m*), в том числе американский транспорт с боевыми припасами, который взорвался и погиб со всеми людьми, находившимися на нем. Кроме того, он взял в плен 5 капитанов и 12 комендоров с вооруженных торговых судов. Утром 30-го он встретил своего собрата Херзинга на *U-21*, занятого потоплением шведского парусника, а к вечеру он сам встретился с другим парусником—маленькой трехмачтовой шхуной, которую он остановил предопредительным выстрелом. Команда, казалось, покидала свое судно и, сев в шлюпки, держалась на веслах в 70 м от правого борта. Пока Шпигель внимательно рассматривал марсельскую шхуну во всех подробностях, *U-93* продолжала посылать снаряд за снарядом по призыву; в течение 40 минут маленькая жертва выдерживала этот смертельный град. Шпигель не подозревал, что на кажущейся безвредной шхуне были спрятаны люди, ожидавшие, когда можно будет демаскировать спрятанные орудия и уничтожить нападающего; это было судно-ловушка *Прайз (Prize)* (*Q-21*) под командой Сандерса. Удостоверившись, что это не ловушка и что шхуна не имеет на буксире подводной лодки, Шпигель подошел на сотню метров и отдал приказание потопить ее, целясь в ватерлинию. *U-93* подошла с кормы, чтобы ничем не рисковать, а затем начала проходить вдоль левого борта шхуны. В этот момент Сандерс дал свисток—сигнал поднять военный флаг и демаскировать орудие. На этой близкой дистанции *U-93* была быстро выведена из строя. Ее боевая рубка была повреждена, переднее орудие сбито за борт, и находившиеся на судно-ловушке видели тусклое пламя внутри ее пробитого корпуса. Спустя 4 минуты, *U-93* исчезла, оставив на воде Шпигеля и двух матросов, которых судно-ловушка взяло в плен. Что касается *Прайза*, то героическими усилиями его удалось удержать на плаву и через 2 дня доставить в Кинсэль. Затем он перешел в Милфорд-Хэвен (Milford Haven), едва избежав потопления лодкой *U-62*.

Сандерс был награжден крестом Виктории, но, к несчастью, его карьера закончилась слишком скоро. В июне он доносил, что встретился с 1 или 2 подводными лодками, которые все время держались вне досягаемости, погружаясь и всплывая вновь. По всей вероятности лодка сделала снимок или зарисовала *Прайз*, чтобы можно было опознавать его в будущем. В августе, во время крейсерства у Ирландского берега с подводной лодкой типа „D“ на буксире, судно-ловушка встретилось с вновь построенной *UB-48* (Штейнбауэр), шедшей в Каттаро, и открыло огонь с дистанции 200 м, после чего лодка ушла под воду. Судно-ловушка оказалось в чрезвычайно опасном положении, так как открытием огня оно выдало себя. Ночью шедшая вместе с ним британская лодка услышала громкий взрыв и, когда всплыла, чтобы посмотреть, что случилось, то обнаружила, что Сандерс и его корабль и команда исчезли навсегда. 2 торпеды с *UB-48* совершенно стерли трехмачтовую шхуну с поверхности воды.

Несмотря на свое страшное исчезновение в конце поединка с *Ирай-зом*, *U-93* не затонула. Когда в нее попал залп с ее противника, попадание в носовую часть оглушило помощника командира лейтенанта Циглера. Когда он очнулся, то считая, что Шпигель находится благополучно внизу, крикнул, чтобы правили зигзагами. *U-93* с сильным креном на правый борт и в полупогруженном состоянии, слепая, избитая, окровавленная, уползла прочь сквозь ураган снарядов и скрылась в спасительных сумерках. Ее боевая рубка и люк, ведущий в командирское помещение, были повреждены, так что не было никакой надежды спастись путем погружения. Хотя внизу повреждений не было обнаружено, палуба была изрешечена, а баластные и топливные системы пробиты. *U-93* не могла больше погружаться; у нее оставалось горючего в оставшихся не пробитыми систернах только-только для того, чтобы добраться до порта, обогнув Шотландию с севера. Как это ни кажется невероятным, Циглер довел раненую лодку до Листа (List); затем она была отбуксирована в Вильгельмсхафен, куда и прибыла 11 мая.

В апреле погибло другое судно-ловушка. 21-го *U-62* (Хазхаген) вышла в западные воды и 30 апреля, в тот день, когда потерпел неудачу Шпигель, она потопила у Ирландского побережья замаскированный шлюп *Тьюлип* (*Tulip*) (*Q-12*), подозрение в истинном назначении которого было вызвано небольшой ошибкой в маскировке шлюпа — поднятие красного (британского торгового) флага (Red Ensign), что в те дни было необычно. Его командир был взят в плен. Накануне другой шлюп-ловушка *Хизер* (*Heather*) (*Q-16*) заметил 2 шлюпки с командой и подводную лодку, быстро подходившую с кормы и открывшую огонь. С ловушки была снуждена партия, симулировавшая панику; она направилась к лодке. В тот момент, когда лодка начала подходить в самое выгодное для стрельбы положение, показался другой шлюп, после чего противник начал погружаться. В виде последней отчаянной попытки командир *Хизера* решил таранить лодку и сбросил глубинные бомбы в том месте, где исчез противник. Одновременно мимо шлюпа прошла неудачно выпущенная с лодки торпеда. Поединок закончился еще несколькими глубинными бомбами. С подводной лодки всплыли масло и целая куча бумаги, которые в равной степени могли обозначать и тяжелое повреждение лодки и просто симуляцию. Некоторые подводные лодки были обязаны своим спасением тому, что выбрасывали бумаги и выпускали масло в те моменты, когда надводный противник слишком наседал на них. В этом случае также были основания полагать, что лодка симулировала гибель, так как через несколько дней *Хизер* встретил подводную лодку, которая настойчиво обстреливала его. Часть команды, симулировавшая панику, отвалила; судно-ловушка было сильно повреждено, и его верхний мостик сбит. Спрятанные комендоры терпеливо ожидали приказа стрелять. Лодка перестала стрелять по шлюпу. Один из команды ловушки пробрался вперед и увидел, что ее командир Холрайт — убит. Лодка уже погружалась, и отомстить за гибель командира было уже невозможно. *Хизер* вернулся обратно в Куинстаун.

Наконец, в Северном море одна из лодок пыталась ночью 12 апреля проклевнуть в Скапа-Флоу, но, будучи обнаружена гидрофонами и атакована в Ховса Саунд (Нова Sound) моторными катерами с глубинными бомбами, она потерпела неудачу подобно тому, как *U-18* потерпела

неудачу в ноябре 1914 г. при попытке войти в эту ненарушенную противником якорную стоянку Гранд-Флита.

Повсюду подводные лодки имели успех в своем предсказанном истреблении жизненно необходимого для Англии торгового флота; повсюду защита, казалось, не имела почти никакого успеха против мстительного и решительного нападения. На графике кривая потерь сделала огромный скачок вверх. Если бы этот подъем продлился еще несколько месяцев, кривая неизбежно должна была бы пересечь ординату, которая означала — голод! поражение! капитуляция! Великобритания угрожал кризис всей морской войны, кризис самого существования государства. Ее торговля и коммерческий флот, построенные работою столетий, быстро разваливались и рассыпались перед ее глазами.

ГЛАВА IX

БОРЬБА ЗА ГОСПОДСТВО

(Май—сентябрь 1917 г.)

В мае намечилось начало ослабления германской подводной кампании. После июня кривая потерь судов, потопленных подводными лодками, стала непрерывно падать. Что было причиной этого медленного сокращения числа уничтоженных судов? Его нельзя объяснить какой-нибудь одной причиной; оно было скорее общим результатом целого ряда противодочных мероприятий, действие которых наконец начало сказываться. Когда в ноябре 1916 г. адм. Джеллико пришел в Уайтхол для борьбы с надвигавшейся опасностью, он вполне сознавал, что только немногие из принятых им мер смогут дать результаты до середины лета следующего года. Ни на какое усиление патрулей нельзя было надеяться до июля, и самое большое, что можно было сделать, это наилучшим образом использовать имевшиеся силы. Тем временем недостаточность числа патрульных судов с каждым днем становилась все более очевидной.

Конвоирование караванов коммерческих судов уже было предложено; но ввиду недостатка судов для эскорта эта мера не была признана возможной или практически выполнимой в широком масштабе. Необходимо было иметь много быстроходных, мелкосидящих судов для конвоирования; отовсюду поступали требования на такие суда. Их неоткуда было взять, а там, где они имелись, без них нельзя было обойтись. Крейсера и вооруженные вспомогательные крейсера были зачастую также уязвимы для торпедных атак, как и сопровождаемые ими суда; а вследствие все возрастающей нехватки судов, нельзя было дать больше ни одного торгового судна для оборудования в качестве военного (combatant vessel). Караваны транспортов с войсками при проходе через опасные зоны конвоировались самостоятельно; офицеры, командовавшие группами этих судов, заявляли, что конвоировать караваны обыкновенных торговых судов невозможно. Однако, решив не оставлять ни одной возможности неиспользованной, морской штаб в феврале 1917 г. совещался относительно конвоирования караванов с несколькими капитанами торговых судов, и последние снова высказали мнение, что удержать их суда в строю (in station) при совместном плавании с 12—20 другими су-

дами невозможно. Однако они считали, что может быть проведено конвоирование групп из 2-3 судов¹. Следует по справедливости признать, что имелись серьезные и веские возражения против введения системы конвоирования караванов. С одной стороны, она должна была вызвать большие задержки в прибытии торговых судов по назначению, поскольку скорость караванов этих судов определялась бы скоростью самого тихоходного судна группы. С другой стороны, выбор портов сбора (ports of assembly) представлял большие трудности, потому что порты, избранные для сведения судов в конвой, неизбежно оказывались бы переполненными. Только после вступления в войну США была решена задача подыскания пригодных для сбора портов на том берегу Атлантического океана. Наконец, если бы конвой наткнулся на минное заграждение, потери, которые рисковал понести торговый флот, были бы гораздо более тяжелыми, чем при системе индивидуального плавания судов.

Положительные результаты были достигнуты на „Французской угольной линии“ и „Скандинавском конвоем“; в марте последний перешел под охрану эскадренных миноносцев Гранд-Флита. Но как раньше уже отмечалось, хорошие результаты, полученные на этих двух линиях, объясняются скорее охраной самих путей, чем собственно конвоированием судов. Конвой в Атлантическом океане были очень трудным делом. Было подсчитано, что только для конвоирования судов, прибывающих в английские воды, потребуется 50 крейсеров или вооруженных торговых судов; еще 12 потребуется для судов, идущих за границу. В то время для этой цели имелось только 18 судов. Эти большие конвоиры должны были доводить караван до места randevу вне зоны действий подводных лодок и там передавать их быстроходному мелкосидящему эскорту. Для второго типа конвоиров рассчитали, что необходимо иметь 81 эскадренный миноносец или шлюп с добавлением 48 траулеров для тихоходных караванов, следующих из Гибралтара. Для судов, шедших за границу, потребовалось в качестве эскорта еще 44 малых судна.

Требовавшихся для эскорта судов попросту не существовало. Было предложено в качестве выхода из положения конвоировать только часть торговых судов, а другую оставить без всякой защиты и, следовательно, обречь команды этих неконвоируемых судов на гибель полностью. Подобное предложение не могло быть принято, и увеличения сил для патрулей и эскортов пришлось добиваться ценой изъятия этих судов из других районов. Хотя Гарвичский отряд, помимо выполнения своих обычных трудных обязанностей, обеспечивал еженедельный конвой между Голландией и Темзой, из него было изъято некоторое количество эскадренных миноносцев, а от 8 до 12 было взято у Гранд-Флита.

Выступление Соединенных штатов, пока выразившееся в прибавлении 4 мая 6 американских эскадренных миноносцев к кингстаунским силам, имело большое влияние в смысле освобождения от блокадной работы большинства вооруженных вспомогательных крейсеров, составлявших знаменитую 10-ю крейсерскую эскадру. Большая часть торговых судов, шедших в смежные с Германией нейтральные страны, следовала из Соединенных штатов; теперь стало возможно постепенно перебросить эти

¹ Шпис тоже говорит, что сами немцы считали систему конвоев невыполнимой с современными паровыми судами.

блокадные крейсера на работу по конвоированию. Расформирование этой эскадры началось в июне. Для службы эскорта, кроме 2-й крейсерской эскадры Гранд-Флита, эскадр морских станций — североамериканской и вестиндской, — и линейных кораблей из состава сил Средиземного моря, были использованы также старые броненосцы и крейсера Соединенных штатов, затем к этим силам прибавилось некоторое количество быстроходных грузовых пароходов, вооруженных 6-дм. (152-мм) пушками (но безущих груз), использовавшихся в качестве конвойных крейсеров.

Порты сбора были организованы в Гибралтаре, Сьерра Леоне, Дакаре, Хэмптон Родз, Нью-Йорке, Галифаксе (Новая Шотландия) и Сиднее (остров Кэп Бретон). В 1917 г. из этих портов суда стали отплывать через каждые 8 дней, за исключением Гибралтара и Хэмптон Родз, выход из которых происходил каждые 4 дня.

Принятие системы конвоев означало плавание в тесных строях ночью и в тумане, без огней, без уверенности в сохранении постоянной скорости. Опасения, что система конвоев окажется несостоятельной в условиях современной войны, быстро рассеялись, и не может быть сомнений в том, что эта система явилась спасением для союзников. За исключением Гибралтара, порты сбора конвоев, расположенные за морем, были далеки от баз германских подводных лодок и таким образом совершенно безопасны от набегов. Пароходы, следовавшие в одиночном порядке вдоль американского побережья для сосредоточения в портах сбора, могли быть потоплены, но для систематических нападений на эти суда требовались большие подводные лодки с водоизмещением (надводным) свыше 1000 т. В первой половине 1917 г. Германия не имела подводных лодок такого размера. Ее лодки водоизмещением от 800 до 850 т могли выходить на середину Атлантического океана, но, действуя на океанских просторах, они имели теперь мало надежды встретить одиночные жертвы. Единственным шансом встретить объекты нападения было прятаться у прибрежной полосы и ждать, когда конвой приблизится к берегам и входящие в него пароходы начнут расходиться по различным портам назначения. Но операции в прибрежной полосе (operations inshore) означали, что лодкам придется действовать в тщательно патрулируемых районах, где их работа будет часто прерываться, а сами они подвергаться атакам и очень часто окончательно погибнуть.

Что Скандинавские конвой уже доставляли огорчения неприятелю, об этом свидетельствует Шинс, рассказывающий, что он был послан в Северное море для наблюдения за движением в нем и для изучения возможности успешных нападений на конвой. Он донес, что уничтожение одного-двух судов даже в каждом встречном караване никогда не останавливает потока торговли, и только набег надводных кораблей и массовое потопление может дать действительный эффект¹.

20 мая 1917 г. первый конвой пришел из Гибралтара в Англию без единой потери². За ним последовал другой из Хэмптон Родз, также не-

¹ Его донесение принесло плоды: впоследствии на Скандинавский конвой было сделано два сильных набега, один — легкими крейсерами, другой — эскадренными миноносцами, с очень серьезными результатами.

² 14 января 1917 г. из Сьерра Леоне в Соединенное королевство вышел караван из 11 пароходов, конвоируемый вспомогательными крейсерами *Альманзора* (*Almanzora*) и *Арланза* (*Arlanza*), и прибыл без потерь. Но этот караван был сформирован не под влиянием угрозы подводного нападения, а во время рейда германского вспомогательного крейсера *Мёве* (*Möwe*).

вредный. Первый караван состоял из 17 судов, второй — из 12. В августе все суда, шедшие в Англию из Гибралтара, Америки и Южной Атлантики и имевшие скорость менее 12 узлов, сводились в караваны; впоследствии начали составляться и быстроходные караваны. Естественно подводные лодки начали уделять внимание судам, шедшим за границу, предпочитая их конвоируемым судам, следовавшим в Англию. Несмотря на самые тщательные меры, направленные к тому, чтобы эскорт, выводивший один караван, на обратном пути приводил другой, шедший в порты Англии, штормы и другие причины расстраивали или замедляли действие системы. Команды этих кораблей эскорта, выполнявших тяжелую работу, неизбежно должны были свалиться с ног от дополнительной нагрузки. Тем не менее, в октябре было доставлено в порты не менее 1 502 пароходов, сведенных в 99 караванов, с 10 656 300 *t* груза с потерей всего 24 судов; из них только 10 были потоплены во время следования в составе конвоя. Остальные погибли либо после разделения каравана, либо вследствие непослушания их капитанов.

Одним из самых заметных результатов системы конвоев было то, что за последние 4 месяца 1917 г. только 6 судов было потоплено в море дальше чем в 50 милях от берега, вместо 175 судов, уничтоженных поконным же образом в период с апреля по август. До введения системы конвоев суда подвергались уничтожению в разных местах Атлантического океана на расстоянии до 300 миль от берега. При потоплении судов ближе к берегам потери в людях соответственно уменьшились, и противнику пришлось отказаться от своей манеры брать в плен капитанов торговых судов.

В мае была также принята система „маскирующей“ окраски судов, усовершенствованная лейтенантом добровольного запаса флота Норменом Вилькинсоном. Были изготовлены соответствующим образом окрашенные модели военных и торговых судов всех классов, которые затем рассматривались при различных условиях освещения, как непосредственно, так и через перископ. Идея заключалась в искажении перспективы. Однако сомнительно, чтобы эта маскирующая окраска судна заставляла многих командиров подводных лодок ошибаться при определении в перископ курса и скорости судна¹.

Прочие противолодочные мероприятия заключались в снабжении судов дымовой аппаратурой для постановки дымовых завес между капером и его жертвой; в оборонительном вооружении, в уменьшении дыма из труб; в использовании привязных аэростатов на караванах; в зигзагообразных курсах (сильно сбивавших противника с толку); в постановке во главе конвоев траулеров, снабженных гидрофонами; в устройстве малозаметного рангоута стандартных грузовых судов — одной легкой сухой мачты (без такелажа), заваленных стрел и стоек, короткой трубы; в организации курсов по обучению капитанов торговых судов приемам борьбы с подводными лодками.

От Шписа мы знаем интересное стороннее впечатление от принятых противолодочных мероприятий. Он рассказывает, что командир *U-49*, вернувшийся в Эмден из специально организованного крейсерства для изоблудения за порядком движения судов у восточного побережья Англии, донес, что ему пришлось испытать новую пытку. Он был ата-

¹ „The Merchant Navy“, т. III (статья Hurd), стр. 212—228.

кован „морскими бомбами“ („marine bombs“). Это известие произвело в Эмской базе подводных лодок целую сенсацию; было очевидно, что налицо—новая опасность. Морские глубины больше не давали защиты; больше нельзя было нырнув избавиться от опасности. Спустя короткое время, сам Шпис испытал на себе первую атаку глубинными бомбами, и она ему не понравилась. Его лодка погрузилась в темноту, так как свет зажигался и снова потухал, и она резко содрогалась при каждом сотрясении. К счастью для него корпус выдержал напряжение, и он испугавшись отошел подальше от атакованного было им конвоя, который встретил его столь невежливым образом.

Это германское донесение о первой атаке глубинными бомбами весьма любопытно, так как еще за 10 месяцев до того, т. е. в июле 1916 г., глубинными бомбами была уничтожена UC-7; в том же месяце по той же причине затонула UB-44, в декабре была подобным же образом смертельно повреждена UC-19. Во всех этих случаях не уцелело ни одного человека. В одном или двух других случаях потопления глубинные бомбы были пущены в ход, чтобы прикончить поврежденную снарядами или протараненную подводную лодку. Много других подводных лодок было атаковано этим оружием¹, но ясно, что атакованные оставались в неведении относительно примененного против них нового средства. U-49 была, кажется, первой подводной лодкой, принесшей с собой определенные сведения об этом мощном средстве — изобретении, которое стало применяться с этого времени с все возрастающим смертоносным эффектом. Получив это новое оружие, военные корабли превратились в новую и грозную силу морских гранатометчиков. Для снабжения кораблей глубинными бомбами были даны громадные заказы на их изготовление, но должно было пройти время, пока эти заказы могли быть выполнены.

Пока не была готова новая британская мина, нельзя было осуществлять обширный план минирования Гельголандской бухты. В течение января в этой бухте было поставлено три минных поля; на них не погибло ни одной подводной лодки, и вскоре после того, как они были поставлены, немцы их вытралили. Джеллико говорит, что во время опытов только одна треть британских мин взрывалась, ударившись о корпус подводной лодки, и что в апреле 1917 г. имелся запас в 20 000 штук, из которых только 1 500 были пригодны для постановки. При столь печальных обстоятельствах трудно было рассчитывать на решительный успех.

С самого же начала войны немцы поставили у своих берегов оборонительные минные заграждения. Мористее их были поставлены британские минные поля и сети, но только в сентябре 1917 г. были сконструированы и изготовлены в достаточном количестве надежные мины с надежными якорным устройством и прибором глубины, известные под маркой „Н-2“.

Известно, что в июле 1916 г. германская подводная лодка U-51 была уничтожена в устье реки Эмс, далеко вверх по протараненному фарватеру, британской подводной лодкой H-5, командир которой по-

¹ См. например бой судна-ловушки *Куикли* (*Quickly*) и замаскированного траулера *Ганнер* (*Gunner*) в июле 1915 г. (стр. 56). В декабре 1916 г. австро-венгерская лодка XX попала в сети и была заброшена глубинными бомбами с британских дрейфтеров, но после этого тяжелого испытания вернулась в свою базу.

лучил выговор за оставление своей позиции вопреки инструкции, и только через 12 месяцев был награжден орденом „За отличную службу“; 14 мая 1917 г. другая лодка, *U-59* (Фирке), в туманную погоду шла под конвоем к полям заграждения; будучи не в состоянии определиться по навигационным знакам к юго-востоку от Хорнс-Рифа, она подорвалась на германском минном поле. Спасательные суда были брошены на это место, но одно за другим они взрывались, и 16-го работа была отставлена. В ночь с 16-го на 17-е при выводе в море *U-86* один из сопровождавших ее кораблей — эскадренный миноносец *S-17* Эмской дозорной флотилии — подорвался на mine. Однако на следующий день лодка благополучно была выведена в море. За несколько дней до того, 10 мая, при погрузке мин в Гельголанде на новый подводный минный заградитель *UC-76* (Бартен) одна из мин взорвалась и вызвала детонацию остальных; лодка сразу же затонула, но позже была поднята. Выдержки, которые Шеер приводил в своем дневнике, дают яркую картину весенней кампании¹. Ежедневно подводные заградители выходили к Бел Рок, в Английский канал, в воды Ирландии и Шотландии и на подходы к Клайду; процент погибших лодок типа „UC“ был исключительно высок: не менее 52 лодок из первых 79 не просуществовали до конца войны.

Лодки типа „UC“ действовали как из германских, так и из фландрских баз. 30 апреля *UC-26* (Шметтов) вышла из Остэнде для постановки мин в Английском канале. Эта лодка, вошедшая в состав фландрской флотилии в ноябре 1916 г., страдала постоянными неисправностями. Едва закончился на ней необходимый ремонт, на одном из пароходов в доке в Остэнде вспыхнул пожар и опять повредил лодку. Наконец, *UC-26* была готова к походу и благополучно вышла в море. Затруднения с двигателями не помешали ей заминировать подходы к Гавру, Уйстрехам (Ouistreham) и Шербургу; во время этих операций она была атакована самолетами. Затем, 3 мая, она отправилась в рейсерство вдоль пути Саутхэмптон—Шербург—Гавр в надежде атаковать суда. Найдя, что этот маршрут не сулит никаких выгод, Шметтов 8-го взял курс на Зеебрюгге. Повидимому, он был неисправимым оптимистом, и это ему дорого обошлось. На рассвете 9-го *UC-26* была замечена эскадренным миноносцем *Милн* (*Milne*) к северо-западу от Кале. Считая, что патруль его не заметил, Шметтов чересчур долго воздерживался от дачи приказа погружаться. Его палуба была вровень с водой, когда форштевень *Милна* пробил внутренний прочный корпус. Подводная лодка затонула, как камень, и тяжело ударилась о грунт. Глубинные бомбы, сброшенные эскадренными миноносцами *Ментор* (*Mentor*) и *Миранда* (*Miranda*), завершили ее судьбу: вода ринулась внутрь разломанного корпуса *UC-26*. Уцелело только два человека команды, спасшиеся благодаря воздушному пузырю, вырвавшимся на поверхность².

20 мая был уничтожен еще один из этих подводных минных заградителей. В течение 1917 г. фландрские лодки стал сильно тревожить бдительный патруль морской авиации в южной части Северного моря,

¹ Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер, Флот Открытого моря*), стр. 281 и сл.

² P. A. Roll, Submarine Tragedies (*П. А. Ролль, Трагедии подводных лодок*) (New Maritime, ноябрь 1925 г.).

а за летние месяцы 6 лодок было потоплено бомбами. Излюбленным приемом атаки был налет на лодки из-под солнца. Напрасно осматривали небо ослепленные солнцем наблюдатели подводной лодки в поисках воздушного противника, срывавшегося на них из солнечного сияния. Только быстрым погружением лодка могла надеяться спастись, если в этом месте достаточно была глубина. Первый успех был достигнут в тот день (20 мая), когда *UC-36* (Бух) получила 2 попадания с гидросамолета 8663 у плавучего маяка Уест Хиндер; лодка затонула, погрузившись кормой.

Третья из этих лодок-заградителей нашла свой конец вдали от своей базы. Выйдя из Брунсбюттеля 25 мая для постановки мин у острова Валенси (Valentia) вблизи юго-западного побережья Ирландии, *UC-29* (Розенов) утром 7 июня тяжело повредила небольшой пароход у южного Ирландского побережья. Торпеда повредила машины, в кочегарках образовалась течь и вырывавшийся пар увеличил опасность для команды, решившей оставить свое судно. Розенов, очень осторожный человек, подождал полчаса прежде чем всплыть на поверхность и, пройдя мимо парохода, пошел к шлюпке с командой, которая начала грести обратно к своему судну. Этот вызывающий поступок вынудил Розенова забыть осторожность и открыть огонь по шлюпкам с командой. Команда все продолжала грести, пока не оказалась между подорванным судном и подводной лодкой. Для находившихся на борту судна-ловушки *Паргест* (*Pargust*) момент наступил: Гордон Кембл приказал открыть огонь. Сильно накренившись, *UC-29* прошла вперед, имея наверху команду, державшую руки вверх. Огонь был прекращен, после чего *UC-29* сделала попытку уйти. Она снова была обстреляна, пока, изрешеченная и продырявленная снарядами, она не легла на борт и не затонула. Два немца были подобраны. За третий успешный поединок Кембл был награжден производством в следующий чин. Что касается разбитого *Паргеста*, то он под охраной шлюпа *Зинния* (*Zinnia*) и американского эскадренного миноносца *Кэшинг* (*Cushing*) был взят на буксир шлюпом *Крокес* (*Crocus*).

В мае были уничтожены еще две подводные лодки. 1-го большая подводная лодка *U-81* (Р. Вейсбах) была застигнута на месте преступления. Она была занята потоплением парохода в 150 милях к юго-западу от острова Валенси, и была потоплена торпедой с британской подводной лодки *E-54*¹, причем было взято в плен 7 человек. 17-го шхуна-ловушка *Глен* (*Glen*) потопила *UB-39* (Кюстнер) после непродолжительного боя в 35 милях к югу от Нидлз (*Needles*), после чего были обстреляны две другие появившиеся лодки. За лето эта шхуна имела еще два поединка, но ни в одном случае успеха не имела. С другой стороны, *UC-75* потопила 5 мая в Английском канале шлюп *Лавендер* (*Lavender*).

Покойный адмирал Шеер рассказывает, что *U-33* — одна из средиземноморских „тридцатых“ — теперь действовала из баз Северного моря. Подобно лодке Херзинга *U-21*, ей было приказано присоединиться к флотилиям Северного моря во время этой великой подводной кампании. Ее командир Ганссер принял командование над переделанной коммерческой подводной лодкой *U-156*. Эта лодка была одного типа с *Дейч-*

¹ Михельсен говорит о потоплении ее „траулером“.

ланд. После объявления войны Соединенными штатами вся серия подводных блокадопрорывателей была изъята для службы в военном флоте.

Эти коммерческие лодки были неуклюжи и тихоходны, но они обладали ценными свойствами — большим надводным бортом и большим районом действия; а как боевые лодки они могли брать большой запас торпед. Получив номера *U-151—U-157*, они начали действовать в сентябре в районе Азорских и Канарских островов; и занятие этой новой боевой позиции было новым бременем для оборонительных средств союзников. В конце 1917 г. одна из лодок этого типа пересекла Атлантический океан, чтобы перерезать океанский телеграфный кабель у берегов Америки.

Бопреки общераспространенному мнению, дисциплина команд германских подводных лодок никогда не нарушалась. В мае вспыхнул мятеж на 3-й эскадре Флота Открытого моря; он был подавлен, но в августе начались беспорядки на других линейных кораблях. Опасностей, которым подвергались тральщики и прорыватели заграждений, было вполне достаточно для того, чтобы вызвать беспорядки среди редешшего личного состава этих судов. Личный состав подводных лодок оказался стойким до конца. Случаи психического расстройства, хотя безусловно и бывали, но далеко не так часто, как этого можно было ожидать. Нервное напряжение и физические лишения; ужасные переживания команд, избежавших смерти и бывших на волосок от нее; непрерывно возрастающие потери; неизвестность относительно судьбы тех, кто не вернулся, — все это были факторы, которые могли подорвать выдержку и самообладание даже храбрейших. Но опасности в среде товарищей, боевая служба, приключения — все это сохраняло и поддерживало дисциплину. До сих пор неизвестно ни одного случая массового отказа команды подводной лодки идти в море, как бы опасно ни было предстоявшее ей предприятие. С другой стороны, команды Флота Открытого моря из-за одного безделья разложились и дошли до мятежа. Команды подводных лодок получали лучшее питание, более продолжительные отпуска и пользовались другими привилегиями; они получали также специальные награды. Единственно, что начало проявляться, это то, что добровольное вступление матросов на эту службу прекратилось, и ее пришлось комплектовать путем назначения, подобно другим службам. В позднейший период войны стали обнаруживаться странные явления, похожие на „контузии“, наблюдавшиеся среди солдат. Люди, превосходно зарекомендовавшие себя, сделавшие на подводных лодках много тысяч миль, стоявшие на очень ответственных постах управления, внезапно обнаруживали полный упадок сил, теряли всю силу воли и чувство ответственности. Другие плохо выполняли свои обязанности, к великой опасности для лодки и ее личного состава. Шпис рассказывает, что после сильной атаки, в которой были применены гидрофоны и глубинные бомбы, ежедневное практическое погружение выполнялось очень неуклюже, просто потому, что нервы команды получили тяжелое потрясение. Команды британских подводных лодок, по ошибке атакованных британскими и американскими военными кораблями, вполне подтверждали, что влияние атаки глубинными бомбами сказывается в потере присутствия духа. Из старослужащих, составлявших личный состав германских подводных лодок в 1914 г., многие погибли в 1917 г.; другие проходили подготовку для службы на новых

лодках усовершенствованного или увеличенного типа. Одна заметная разница характеризовала команды позднейших подводных лодок: их искусство упало в результате поспешной подготовки и включения в их состав неопытных людей. В 1917—1918 гг. многие командиры доказали свою неспособность своим глупым или неосторожным поведением. За последние 18 месяцев военных действий подводные лодки, вступившие в бой и получившие повреждения, сдавались после слабого сопротивления.

В мае, как уже было отмечено, в волне прилива разрушения выявились первые признаки ослабления. Британские потери (106 судов в 320 572 *т*, погибших от торпед, и 14 судов в 28 114 *т* — от мин заграждения) показали уменьшение в 193 000 *т*, а мировой итог потерь упал до 284 000 *т*. Вокруг Британских островов действовало то же число лодок, что и в апреле; в Средиземном море их крейсировало меньше.

В числе важнейших потопленных судов мы находим пароход компании „Блю Фэн-нел“ *Тройлс (Troilus)* (7 625 *т*), потопленный 2 мая в 140 милях на *WNW* от мыса Мэлин Хэд (Malin Head); грузовой пароход линии Кьюнард *Фелтрия (Feltria)* (5 254 *т*) — 5 мая, в 8 милях к *SO* от Мэйн Хэд (Mine Head), причем погибло 45 чел.; пароход Нельсона *Хайленд Корри (Highland Corrie)* (7 583 *т*) — 16-го, в 4 милях к югу от плавучего маяка Оуерс (Owers), причем погибло 5 чел.; пароход компании „Федерал“ *Мидлсекс (Middlesesx)* (8 364 *т*) — в тот же день в 150 милях к *NW* от острова Тори; пароход Эллермана *Сити ов Коринт (City of Corinth)* (5 870 *т*) — 21-го, в 12 милях к *SW* от мыса Лизард; пароход линии „Клан“ *Клан Меррей (Clan Murray)* (4 835 *т*), потопленный 29-го, в 40 милях на *WtS* от Фастнэта с 64 человеками; третий помощник его капитана и, вероятно, третий механик были взяты в плен. Всего от подводных лодок и мин погибло за этот месяц 580 британских граждан.

Потери были не только среди грузовых и пассажирских пароходов; подводные лодки обращали свое внимание и на вооруженные вспомогательные крейсера 10-й крейсерской эскадры, все еще поддерживавшей блокаду в северных широтах. В 1917 г. они подвергались нападению при проходе опасных вод на пути к своим базам для погрузки угля; 4 было потоплено торпедами в течение 1917 г.; один был подорван торпедой, но дошел до порта; и еще один подорвался на mine, но уцелел. *Мотэгуа (Motagua)*, взорвавшись на mine, 16 марта, дошел до Суорбэкс Минн (Swarbacks Minn) (на Шетландских островах). Не так повезло *Хилари (Hilary)* на пути в его угольную базу 25 мая. Он только что развил скорость в 12,5 узла после заводки параванов, как торпеда с *U-88* (Швигер) взорвалась в его левой кочегарке, и вода залила топки. Другая торпеда взорвалась прямо под шлюпкой № 3, которую в это время спускали, и убила 4 человек. Час спустя третья торпеда поразила его в правый борт; его командир и буфетчик, оставшиеся на нем для обслуживания пушки, были принуждены покинуть свой быстро тонувший корабль.

Число эскадренных миноносцев было недостаточно для образования завесы вокруг этих вспомогательных крейсеров при их подходе к базам и выходе в море. 14 июня последовал второй удар. Эскадренные миноносцы *Нэссас (Nessus)* и *Нобл (Noble)* были посланы навстречу *Эвенджеру (Avenger)*, но рано утром, в то время, когда они находились примерно в 30 милях от своей цели, этот новый вспомогательный крейсер был подорван торпедой в широте 61°03' *N* и долготе 3°57' *W*. Он был оставлен большей частью личного состава, кроме капитана и 6 человек, оставшихся на борту в надежде нанести поражение подводной лодке,

если она покажется. Через полтора часа лодка всплыла, чтобы посмотреть на тонущее судно, затем нырнула и исчезла. Вскоре затем прибыли эскадренные миноносцы, и через полтора часа *Нобл* заметил подводную лодку в миле расстояния от левого траверза *Эванджера*. В это место были сброшены глубинные бомбы, но без результата. Вскоре после полудня *Эванджер* затонул. 27 июня 7 этих вспомогательных крейсеров были посланы на соединение с океанскими конвойными силами, так как с объявлением неограниченной войны в блокадной работе произошли большие изменения. Не было речи об осмотре судов, пытавшихся прорвать блокаду; Германия начала тонить все суда без разбора. Единственный шанс на спасение для нейтральных торговых судов, помимо организации конвоев, заключался в проходе через опасную зону поодиночке самым большим ходом. В дальнейшем, после вступления в войну США и установления портов для осмотра вне опасной зоны, положение упростилось. Благодаря контролю США в Западной Атлантике, особому порядку снабжения пароходов углем и соглашениям с нейтральными пароходными компаниями, выход в море без ведома и согласия союзников стал очень трудным. 8 декабря 1917 г. 10-я крейсерская эскадра перестала существовать, и последние 3 вспомогательные крейсера присоединились к своим сотоварищам в океанской конвойной эскадре. Но еще до этого числа они понесли несколько потерь.

Один из немногих случаев, когда торговый пароход уничтожил подводную лодку, имел место 20 июня. Рано утром грузовой пароход линии Кьюнарда *Валерия* (*Valeria*) (5 865 т) с грузом из Нью-Йорка, находясь у юго-западных берегов Ирландии, ударился о какой-то погруженный в воду предмет. Немного позднее на поверхность всплыла носом вверх *U-99* (Эльтестер) с одним сбитым перископом. Комендорам *Валерии* удалось придать своей пушке такой угол снижения, что с первого же выстрела они попали в лодку, потерявшую способность управляться. Третий выстрел прикончил *U-99*, попав ей прямо в основание боевой рубки.

Важнейшими судами, потопленными в июне, были бывший пароход линии „Ред-Стар“ *Саутленд* (*Southland*) (11 899 т) и пароход Элермана *Сити ов Барода* (*City of Baroda*) (5 541 т); оба были потоплены 4-го на NW от острова Тори, причем погибло 10 чел.; *Клан Дэвидсон* (*Clan Davidson*) (6 486 т) — 24-го, в 130 милях к SW от островов Силли, с 12 чел.; *Дон Артуро* (*Don Arturo*) (3 680 т), жертва политики „потопления без следа“ в Атлантическом океане, причем погибло 34 чел., и порожний воинский транспорт *Армадэйл* (*Armadale*) (6 133 т), потопленный в 160 милях на NW от острова Тори, с 27 жертвами, — первый воинский транспорт, погибший в Атлантике. В тот же день, 27 июня, пароход линии Кьюнарда *Элтония* (*Ultonia*) (10 402 т) был потоплен в 190 милях на SW от Фастнэта.

Подводные лодки действовали также в Бискайском заливе, в котором 17-го взорвался на mine французский тральщик *Анжу* (*Anji*), а 10 дней спустя подобным же образом погиб французский крейсер *Клебер* (*Cleber*), возвращавшийся из Африки.

С наступлением июня подводные лодки сделали энергичную попытку снова довести число потопленных судов до апрельского уровня. По сравнению с 18 лодками Северного моря, находившимися в плавании в мае, теперь действовало 27; вероятно было занято около 12 позиций. Из состава всех флотилий на разных театрах никогда еще не выходило в море на поиски добычи так много подводных лодок. 61 неприятельская лодка предлагала все усилия к тому, чтобы добиться решительных

результатов, прежде чем будут осуществлены все противолодочные мероприятия; две трети обещанного шестимесячного срока прошли. Британия все еще не показывала признаков слабости. Наоборот, противодействие становилось все более смертоносным. Система конвоев побивала подводные лодки¹.

В этом месяце были открыты гидрофонные станции (hydrophone stations) в Нью-Хэвене, Портсмуте, Портленде и Дартмуте², каждая с дивизионом моторных катеров, снабженных глубинными бомбами; в 1918 г. по всему побережью появились выслушивающие станции (listening stations). Введение гидрофонов означало начало новой эры в противолодочной борьбе. До сих пор невидимость окутывала тайной движения подводной лодки, а после ее ухода под воду обеспечивала ей непроницаемую завесу.

Наконец-то подводная лодка должна была утратить ту скрытность движения, которая служила ей прикрытием при атаке и защитой в случае нападения на нее. Изучение распространения звуковых волн под водой показало, что хотя подводная лодка может укрыться от зрительного наблюдения, но за ее положением можно следить по слуху. И благодаря усовершенствованию приемов борьбы у этих ядовитых морских скорпионов было в значительной степени вырвано жало. По сравнению с приборами, применяемыми в настоящее время, „рыба Нэша“ (Nash fish), „резиновый угорь“ (rubber eel) и трубка „К“ 1917—1918 гг. кажутся очень примитивными приборами; однако они означали решительный шаг к лишению подводных лодок способности исчезать и спасаться бегством.

Важнее всего было моральное и психологическое воздействие на команды подводных лодок. Сознание, что даже в то время, когда они крадутся под волнами, за ними непрерывно следуют, следуют и следуют, куда бы они ни повернули, безжалостные надводные преследователи; что они утратили до сих пор ненарушимую скрытность движения, не могло не подорвать их самообладания. Это изобретение значительно способствовало подрыву морального состояния тех людей, которые выполняли опасную работу на военных кораблях, заставлявших их постоянно рисковать жизнью; которые чувствовали, что все руки направлены против них; которые видели повсюду вокруг себя западни и ловушки, и чьи мрачные злодеяния часто свидетельствовали только о страхе, наполнявшем их души.

Первый успех выпал на долю Лизардского гидрофонного дивизиона (Lizard Hydrophone Division), но едва ли он был результатом применения новых акустических приборов. 12 июня один из группы траулеров, *Cu Kinn* (Sea King), увидев у м. Лизарда лодку типа „UC“, пошел на нее и заставил нырнуть. Затем над нею были сброшены глубинные бомбы. Ничего не могло быть хуже для подводной лодки, груженной минами заграждения. Ее собственные орудия разрушения детонировали, и она взорвалась. За борт траулера были опущены гидрофоны; все было тихо,

¹ После введения Британией системы конвоев, немцы организовали специальный „тренировочный караван-цель“ в Киле, состоявший из торговых судов с маскирующей окраской по британской системе. Он выходил в море под конвоем, строился и шел зигзагообразными курсами по британским правилам. Проходившие подготовку офицеры подводных лодок посылались в море для наблюдения за караваном и практики в атаках на него.

² Насколько возможно установить, гидрофоны впервые начали применяться в Средиземном море осенью 1917 г. (см. главу XI).

как в могиле, и для подводной лодки это действительно была могила. Усеянное рифами море у самой южной точки Англии почти наверняка обеспечивало гибель поврежденной подводной лодки, упавшей на этот твердый скалистый грунт. Подводная лодка была *UC-66* под командой Пустухена (в свое время атаковавшего *Сессэкс* на *UB-29*), а уничтожил ее Годфри Херберт, раньше служивший на судах-ловушках, командир этой группы траулеров.

Корабли, оборудованные гидрофонами, днем работали на таком расстоянии один от другого, какое допускала видимость, а ночью они стояли на месте и дрейфовали, выслушивая противника, если он был под водой, и в надежде поймать его в надводном положении, если он всплывал под покровом темноты для зарядки батарей. При помощи гидрофонов слухачи могли даже слышать, как подводная лодка ставит мины, и несколько минных банок было обнаружено таким образом.

Не только эти механические приспособления отравляли жизнь командиров подводных лодок, но и бдительность патрулей была неослабной. В марте *UC-55* поставила 18 мин у Оркнейских островов и донесла о поразительной скорости контрмероприятий; через полтора или два часа после того, как лодка была замечена, 12 эскадренных миноносцев, истребитель подводных лодок и 2 тральщика были уже на месте. *U-57* также доносила, что „траулеры повсюду, под самым берегом и в 30 милях от него“. *UC-77*, вышедшей из Германии в конце мая для обстрела Эбердина, эскадренные миноносцы помешали выполнить задачу, и лодка была вынуждена погрузиться и поставить свои мины у Форта. Эти подводные лодки делали самые напряженные усилия в своих действиях против торговли между Англией и Голландией, против судов, входивших в Лервик и Беркуол, против всех перевозок через Северный канал, и пытались перехватывать поврежденные суда на пути в порты. У одного только Гарвича, с января по сентябрь 1917 г., было вытралено 500 мин, ценою потери 3 траулеров, 1 колесного парохода, 1 дрефтера, но без повреждений хотя бы одного торгового судна. Не только вытраливались эти мины, но принимались и другие меры, чтобы воспрепятствовать работе лодок типа „*UC*“; *UC-77* доносила, что на берегу восточной Англии сооружены фальшивые маяки, чтобы сбивать с толку минные заградители во время лавирования между банками по фарватерам. 4—5 июня командир этой лодки едва не попал в беду, когда атаковал патрульное судно, приняв его за рыбачий траулер; *UC-77* была энергично забросана глубинными бомбами, ее топливные цистерны получили течь, и 15 т топлива было потеряно. Затем она запуталась в сетях, но освободилась переменными ходами (давая попеременно ход вперед и назад). В канале св. Георга в сети едва не попала *UC-65*, которой пришлось погрузиться до 197 фут. (60 м), чтобы освободиться от них.

Еще в октябре 1916 г. Норвегия и Испания запретили подводным лодкам воюющих сторон пользоваться их водами для приема горючего или пополнения запасов, материалов и продовольствия. Когда обнаружилось, что германские лодки настойчиво атакуют испанские суда с фруктами в прямом противоречии с гарантированной безопасностью, испанское правительство пошло еще дальше. 10 июня пароход *Лох Ломонд* (*Loch Lomond*) (2619 т) был атакован подводной лодкой западнее Гибралтара, но избежал уничтожения употреблением своей пушки

и дымовых приборов и достиг удачного попадания в противника. На следующий день *UC-52* была обнаружена с серьезными повреждениями в машине у Кадикса, куда ее отбуксировала другая германская лодка и затем там оставила. В Кадиксе она подверглась ремонту и 29-го отплыла, избежав встречи с британской лодкой *E-38*, посланной ее перехватить при ее выходе в море для дальнейшего похода в Каттаро. Тогда испанцы издали декрет, что впредь всякая подводная лодка воюющих сторон, обнаруженная в испанских водах, будет интернирована, и за одним известным исключением это распоряжение впоследствии выполнялось.

Около этого времени в Английском канале пропала *UB-36* (Кейзерлинк); в германских „Списках военных потерь“, указывающих дату 24 июня, высказано предположение, что она стала жертвой судна-ловушки. Хотя с британской стороны на это не претендуют, но тем не менее в июне наблюдалась оживленная деятельность судов-ловушек. Возможно, что эта подводная лодка была в числе атакованных ими; она могла с смертельными повреждениями уйти с места боя. Во-первых, была атака на судно-ловушку *Зилфа* (*Zylpha*) (*Q-6*) в 200 милях от берега в Атлантическом океане, 11 июня. Часть команды, симулировавшая панику, покинула судно и держалась на веслах 1½ часа, ожидая появления подводной лодки. Наконец на некотором расстоянии была замечена лодка, всплывшая на поверхность и затем исчезнувшая, не обратив никакого внимания на погибавшее судно. Беспомощная, поддерживаемая на плаву только „набивкой“ из дерева („padding“ of timber), маленькая ловушка стояла на месте с тяжелыми повреждениями. Когда личный состав с горечью понял, что он потерпел неудачу, то был вызван эскадренный миноносец флота Соединенных штатов *Уоррингтон* (*Warrington*), который принял раненых и держался поблизости целый день, пока недостаток топлива не вынудил его вернуться в базу. Затем погода ухудшилась, и оставшиеся на *Зилфе* были промочены до костей водой, заливавшей еле державшееся на плаву судно. Однако были поставлены паруса, и судно-ловушка поползло домой со скоростью в 1½ узла в надежде встретить буксиры, посланные ему на помощь; 14-го оно было взято на буксир шлюпом *Дэффодил* (*Daffodil*), но около полуночи следующего дня *Зилфа* затонула у скал Скеллинг.

Другая подводная лодка имела бой к юго-западу от Ирландии 19-го с замаскированным угольщиком *Торнхил* (*Thornhill*). Около того же времени ловушка-кетч *Сара Колбрук* (*Sarah Colebrooke*) была повреждена при поединке с подводной лодкой у мыса Бичи Хэд. 20-го шлюп *Салвия* (*Salvia*) (*Q-15*) был подорван торпедой с подводной лодки *U-62* у западного побережья Ирландии; взрыв торпеды вызвал детонацию глубинных бомб, повредил машины и разрушил ют. Хуже всего было то, что кормовое орудие было сброшено за борт. *U-62*, подозрение которой было возбуждено, посылала снаряд за снарядом в гибнущее судно. Пять человек команды было убито, а командир взят в плен. В тот же день, 20 июня, в Бискайском заливе разыгрался еще один поединок с судном-ловушкой, возобновившийся с наступлением ночи, — между марсельной шхуной *Мэри Б. Митчел* (*Mary B. Mitchell*) (*Q-9*) и подводной лодкой. На следующий день шхуна *Тирза* (*Thirza*) (*Q-30*) добилась попадания во время боя с замаскированной подводной лодкой. 25-го шхуна *Глен* (*Glen*) имела бой с другой лодкой у мыса св. Ека-

терены (St. Catherine's Point); и наконец 26-го барк *Гэлик* (*Gaelic*) (Q-22) встретил еще одну лодку в западной части Английского канала. Донесений о потоплении хотя бы одной из этих лодок не поступало, однако остается фактом, что *UB-36* погибла в июне¹.

Июнь принес заметное уменьшение числа судов, уничтоженных торпедами. По сравнению с предыдущим месяцем (когда торпедами было потоплено 116 британских торговых судов в 391 004 *т* грессе) число жертв, уничтоженных подводными лодками, упало до 88 судов водоизмещением в 319 931 *т*, что означало возвращение примерно к февральскому уровню потерь. На минах, поставленных подводными лодками, погибло 9 судов в 30 128 *т*, что было увеличением против июньского итога, кроме того 2 торговых судна взорвались на минах, поставленных океанскими каперами. С этого времени потери в судах стали непрерывно уменьшаться; за вторую половину 1917 г. британский торговый флот терял в среднем 70 судов. Ввиду нехватки тоннажа, это было все же очень значительным числом потерь; к декабрю было пущено ко дну около 5 000 000 *т*, а оставалось меньше этого. Кроме того в августе из 708 судов, стоявших поврежденными в портах, было отремонтировано не менее 382 судов водоизмещением в 1 183 000 *т*. Начиная с июля, различные противолодочные мероприятия начали полностью сказываться на ходе подводной войны; опытного личного состава в германской подводной службе становилось все меньше и меньше, и пропорционально росло влияние новых, мало подготовленных людей.

Удары войны и их отражение продолжались с неослабевающей яростью. 6 июля в Северном море эскадренный миноносец *Итчен* (*Itchen*) пал жертвой торпедной атаки, но шесть дней спустя эскадренный миноносец *Патриот* (*Patriot*) потопил глубинными бомбами *U-69* (Вильгельме). Затем, 21-го, *U-52*, возвращавшаяся после непродолжительного пребывания в Средиземном море, заметила у Шетландских островов верхнюю часть боевой рубки британской подводной лодки *C-34*; она быстро выпустила торпеду в британскую лодку и взорвала ее. Более серьезной была потеря прекрасного корабля 10-й крейсерской эскадры *Отуэй* (*Otway*). 22 июля днем этот вооруженный вспомогательный крейсер вышел из Лох-Ю (*Loch Ewe*) для патрульной службы; в 22 ч. 25 м. он был потоплен под 58° 54' северной широты и 6° 28' западной долготы. Перископ был замечен за 12 минут, но уклониться от торпеды не удалось; она поразила *Отуэй* в кормовую часть, причем было затоплено машинное отделение и убито 10 чел. Хотя на *Отуэй* были сделаны все усилия, чтобы дойти до Норт Рона (*North Rona*), судно наполнилось водой; оно было покинуто всем экипажем за исключением командира Коломба, старшего помощника и одного вестового. Вскоре после полуночи *Отуэй* затонул, а личный состав был подобран и доставлен в Сторноуэй. После этой, третьей потери, понесенной эскадрой, адм. Ташер получил инструкции пользоваться для проводки своих кораблей в порт конвоями, а при выходе в море прибегать к конвоированию эскадренными миноносцами, выходящими навстречу прибывающим караванам. Он вскоре увидел, что много времени терялось на переход в порты сбора уходя-

¹ В ночь на 24 июня французский эскадренный миноносец *Капитэн Мель* (*Capitaine Mel*) (на походе из Дюнкерка в Шербург) обстрелял на дистанции прямого выстрела подводную лодку, которую затем видели тонущей.

щих конвоев. Далее, прибывавшие конвои иногда расходились вскоре по выходе из Лох Суилли, и вспомогательным крейсерам приходилось, как и прежде, следовать одиночным порядком. Адм. Тэппер высказался, что было бы предпочтительнее пойти на риск перехода в патрулируемый район без сопровождения, и 21 сентября он получил разрешение, с предложением, чтобы его корабли для прохода опасной зоны использовали темное время и безлунные ночи.

В западных водах июль был отмечен ужасной трагедией парохода *Маристон* (*Mariston*) (2 908 *m*), потопленного лодкой *U-66* 15-го, в 82 милях к западу от Фастнэта. 2 взрыва быстро разрушили корабль, и 18 чел. из его команды были выброшены в море. Уцелел только один, рассказавший ужасную быль: несчастных людей одного за другим хватала акулы и под раздирающие крики увлекали под воду. Этой ужасной смертью погибло всего 29 чел. Даже командир подводной лодки был так потрясен, что ушел под воду, чтобы не видеть этого зрелища.

Среди других серьезных потерь была гибель пароходов: *Кондеса* (*Condesa*) (8 557 *m*), потопленного 7-го в 105 милях к западу от Бишоп Рока; *Кэлайони* (*Calhore*) (2 883 *m*), потопленного со всем личным составом (27 чел.) в Атлантическом океане; *Сити ов Флоренс* (*City of Florence*) (5 399 *m*), 20-го, в 188 милях на $W \frac{3}{4} N$ от Уэссана; наливного парохода *Оаклиф* (*Oakleaf*) (8 106 *m*)¹, потопленного 25-го в 64 милях на $NW \frac{1}{4} N$ от Бэтт ов Льюнс; парохода компания "Федерал" *Сомерсет* (*Somerset*) (8 710 *m*), на следующий день, в 230 милях на $WtS \frac{1}{2} S$ от Уэссана; парохода Джонстона *Куэрнмор* (*Quernmore*) (7 302 *m*), использовавшегося как эскортный корабль, 31-го, в 160 милях к $WtN \frac{3}{4} N$ от острова Торн. Число человеческих жертв на 88 судах, уничтоженных подводными лодками в течение июля, равнялось 401.

Еще раз интерес сосредоточивается вокруг действий фландрских флотилий. Увеличившись в составе до 38 лодок, они теперь ходили на запад, даже в Бискайский залив. В течение следующих месяцев они понесли большие потери, которые все время увеличивались. 24 июля маленькая *УС-1* (Мильденштейн) была замечена в устье Темзы 5 гидросамолетами. Один за другим, в колонне по одному, они пролетели над несчастной лодкой и сбросили бомбы, которые "произвели свое действие". Этот прием был повторен 5 дней спустя, когда *UB-20* (Глимф) была обнаружена в надводном положении у плавучего маяка Норт Хиндер двумя гидросамолетами, которые забрасывали ее бомбами до тех пор, пока не разворотили ее бортов и лодка не затонула вместе с 24 человеками команды. В связи с этим делом рассказывали, что Глимф вышел в море без разрешения с группой сухопутных офицеров и их дам, чтобы показать сухопутным новичкам, на что похоже крейсерство в военное время. Показ оказался куда более реалистическим, чем кто-либо предполагал. Имея половину команды больной инфлуэнцией, Глимф испытывал недостаток рабочих рук, и внезапное нападение уничтожило его и его лодку². В тот же день, 29 июля, *UB-27* (Штейн) была протаранена у буйа Смита Нол канонерской лодкой *Хэлсион* (*Halsyon*) и прикончена глубинными бомбами. 30 июля четвертая

¹ Более известен как пароход компании "Канадиэн Пасифик" *Монтесума* (*Montezuma*), который в 1915 г. был превращен в фальшивый линейный корабль *Айрон Дюк* (*Iron Duke*).

² *Lowell Thomas, Raiders of the Deep* (Лоуэл Томас, Корсары глубин), стр. 235.

фландрская лодка UB-23 (Фойхт) пришла в Ла-Корунью в потрепанном состоянии. Считая возвращение во Фландрию слишком рискованным, ее командир решил искать убежища в нейтральном порту и подвергнуться интернированию.

Так как бельгийское прибрежное заграждение было очень выгодно для несения ежедневного патруля у фламандской базы, командующий дуврскими силами решил восстановить прибрежное сетевое заграждение, которое было запущено в зимние месяцы 1916—1917 гг. Напомним, что Дуврский патруль уже дважды проявил слишком большое и неосновательное доверие к действительности заграждения. Когда в 1915 г. пришлось отказаться от деревянного бона и заменить его якорными минами, опыт одной из двух лодок, попавших на эти препятствия, вызвал появление первого запрета прохода через Дуврский пролив. Когда в апреле 1916 г. было поставлено бельгийское прибрежное заграждение, это совпало с прекращением короткой весенней кампании. В адмиралтействе, не имевшем сведений о внутреннем политическом разногласии между германскими морскими и дипломатическими кругами, пришли к заключению, что принятые меры противодействия оказались вполне успешными, тем более потому, что сразу же за постановкой мин и сетей последовала предполагаемая гибель 5 или 6 лодок. Так как, к сожалению, выяснилось, что сети Гудвинс—Сну не могут помешать германским подводным лодкам использовать проливы, адм. Бэкон полагал, что единственным средством будет постановка минного заграждения поперек Английского канала, но подходящих для этого мин не было. Поэтому он поставил заграждение, подобное прибрежному минному заграждению 1916 г. Оно было предназначено для подготовки к „Большому десанту“, план которого разрабатывался уже давно. Рано утром 25 июля минный заградитель поставил 120 глубинных мин вдоль линии побережья в 18 милях от него, а дрейфтеры поставили минированную сеть длиной в 15 миль. 27 июля линию сетей еще удлиннили. Это заграждение должно было патрулироваться днем и ночью. Хотя заграждение и стесняло противника, но оно не мешало лодкам выходить из своих баз. Действительно, в тот же день, когда оно было поставлено, UC-61 (Герт) вышла из Зеебрюгге и ночью прошла как это препятствие, так и сетевое заграждение Гудвинс—Сну, чтобы заминировать подходы к Гавру и Булони, прежде чем продолжать путь дальше на запад. До сих пор эта лодка проходила через Дуврский пролив 5 раз; на этот раз счастье изменило ей, так как в тумане она села на мель у мыса Гри-Нэ. Она была взорвана, а ее команда на следующее утро была взята в плен разбегом бельгийской конницы. Через 3 дня после постановки заграждения противник приступил к уничтожению его, растаскивая сети кошками для устройства проходов; другие повреждения наносились гидро-самолетами, срезавшими буи и тросы. Пока не было налицо новых мин, вряд ли можно было надеяться преградить Дуврский пролив против прохода подводных лодок. В феврале 1917 г. адм. Бэкон решил поставить подобное минное заграждение поперек Дуврского пролива, как только это будет возможно.

Более счастливым, чем Герт на UC-61, был Штейнбринк на UC-65. Он прошел через Дуврский пролив 26-го, поставив рекорд перехода в подводном положении, и у Бичи-Хэд потопил старый крейсер *Ариэна* (*Ariadne*), незадолго до того превращенный в минный заградитель для

постановки предполагавшегося северного заграждения между Шотландией и Норвегией.

31 июля, Пауль Вагенфюр на *U-44*, достойный сотоварищ Вернера на *U-55*, совершил гнусное преступление в открытом море. После потопления парохода *Белджен-Принс* (*Belgian Prince*) (4 765 т), вечером, в 175 милях на *NW* от острова Тори, он приказал пленной команде собраться на палубе лодки, снял с них спасательные пояса, отобрал личные вещи и, затем, взяв капитана пленником вниз, отдал приказание погружаться. Бросившись в море, те 8 человек, которым удалось спрятать спасательные пояса, просуществовали некоторое время и один из них даже забрался на борт державшегося еще на воде парохода. Когда пароход на следующее утро был потоплен подрывными патронами, он снова оказался в воде; всего из команды в 43 человека только 3 дожили до прихода эскадренного миноносца. Должное и справедливое возмездие за эту гнусную жестокость последовало быстро.

В захватывающей книге Четтертона о судах-ловушках ¹ приведен рассказ о бое, имевшем место 5 августа между подводной лодкой и судно-ловушкой *Брекондэйл* (*Bracondale*) в 125 милях на *NW* от острова Тори. В этом бою подводная лодка получила попадание на дистанции в 750 м. Судно-ловушка было побеждено и затонуло после того, как противник выпустил в нее 3 торпеды. Весьма вероятно, что лодкой, которая вела бой, была *U-44*, так как 12 августа судьба настигла Вагенфюра у Бергена. 3-я эскадра легких крейсеров с завесой из 6 эскадренных миноносцев шла на север вдоль побережья Норвегии. Левофланговый крейсер *Беркенхед* (*Birkenhead*) охранялся эскадренным миноносцем *Орэк* (*Oracle*). Накануне вечером, перед наступлением темноты, перехватили германские радио, которые были громко слышны, что указывало на присутствие корабля противника поблизости. На следующее утро, 12-го, вахтенный командир *Орэкла* заметил на горизонте парус траулера. Вскоре заметили, что по обе стороны от паруса над водой показываются нос и корма. Парус исчез, и на дистанции в 6—7 миль обнаружилась подводная лодка. Лодка нырнула. 6 минут спустя в 3 милях слева по носу *Орэкла* снова появилась лодка противника, поднимая фонтаны брызг на полном ходу. Затем через несколько секунд она исчезла. Немедленно изменили курс, чтобы атаковать ее. Видимо не будучи в состоянии держаться под водой, лодка через две минуты всплыла носом на расстоянии полумили. *Орэк* полным ходом ринулся на это место, открыв огонь на этот раз по поднывавшей корме подводной лодки. Нос эскадренного миноносца разрезал лодку на скорости 27 узл. Удар позади боевой рубки причинил лодке страшные разрушения. Глубинная бомба, сброшенная в удачный момент, завершила уничтожение. В то время как *Орэк* продолжал идти вперед на протяжении примерно 150 м, команда, смотревшая с кормы, была вознаграждена видом носа лодки, показавшегося из-под воды под углом в 45°, прежде чем она ушла в свою могилу на глубине 137 мор. сажен (250 м).

Так погибла *U-44* и ее бесчеловечный командир ².

¹ K. Chatterton, Q-Ships (К. Четтертон, Суда-ловушки).

² Sir Henry Neubolt, Submarine and Anti-Submarine (Г. Ньюболт, Подводные лодки и противолодочная борьба).

На протяжении первых 6 месяцев кампании 1917 г. работа лодок „УС“ по постановке мин усилилась вдвое. Воды к юго-западу от Ирландии были районом, часто посещавшимся этими минными заградителями. Вначале они ставили весь свой запас у мысов и вдоль изгибов береговой черты, и тральщикам было не трудно обнаруживать и вытравливать мины. Затем противник изменил свою тактику и стал разбрасывать мины понемногу здесь и там, или же, следуя в кильватерной струе тральщиков, заграждал воды сразу же после их очистки. За один только месяц тральщики, работавшие у Куинстауна, вытравили 129 мин. Но в июле темп начал снижаться и интенсивность усилий лодок „УС“ заметно ослабела.

Минирование некоторых определенных мест стало настолько регулярным, что, как рассказывают, англичане придумали небольшую хитрость. Новые поля обнаруживались в определенных районах с такою точностью, что можно было даже предсказать с известной уверенностью приблизительную дату и место, когда и где будут обнаружены новые мины. Однажды из Уотерфорда вышли тральщики; далеко в море послышалось несколько взрывов, словно производилось уничтожение мин (counter-mining); затем тральщики вернулись в порт. Подводные лодки у Ирландского побережья получили вероятно вслед за этим с берега сведения о недавней работе тральщиков. Как бы то ни было, 4 августа в 22 ч. 30 м. в море у Уотерфорда раздался громкий взрыв; к месту происшествия помчались патрульные суда, которые и выловили из воды командира *УС-44* (Теббениоханс), оказавшегося очень рассерженным. Оказалось, что он успел поставить восемь мин, когда лодка взорвалась на других германских минах, поставленных до его прихода. Он горько жаловался на небрежность британцев, как следует не протравивших района и не обеспечивших в нем безопасности для его, Теббениоханса, работы. Тральщики в самом деле провели фальшивое уничтожение мин; они не вытравили последней поставленной немцами минной банки, но оставили ее на месте, очень хорошо зная, что в определенный день в этих водах появится другой заградитель для восстановления поля. Это была, конечно, злая шутка, и Теббениоханс, вполне простительно, не нашел в ней юмора. Однако, его мысль, что британские тральщики работают беспрерывно, чтобы сделать британские воды безопасными для германских подводных лодок, была наглостью, не имеющей себе равной.

УС-44 была поднята, и найденные на ней бумаги повидимому содержали убедительные доказательства, что заграждение Дуврского пролива не представляет особой помехи для прохода подводных лодок.

8 августа разыгрался, вероятно, самый эпический бой судна-ловушки за всю войну¹. Около 11 часов утра капитан Гордон Кембл, командовавший теперь замаскированным и оборонительно вооруженным торговым пароходом *Дэпгрейвон* (*Dunraven*), встретился с одним из фландрских „асов“, Зальцведелем, ранее командовавшим *УВ-10* и *УС-21*, а теперь *УС-71*. Судно-ловушка крейсеровала в Бискайском заливе в надежде встретить одного из этих каперов. С дистанции в 4500 м *УС-71* открыла огонь. *Дэпгрейвон*, симулируя действия оборонительно вооруженного торгового судна, отвечал из своего кормового орудия. Капитан Кембл давал искусственные недолеты и приказал уменьшить скорость,

¹ *Gordon Campbell, My Mystery Ships (Гордон Кембл, Мои суда-ловушки).*

чтобы заманить подводную лодку поближе. Были посланы фальшивые радио о помощи, и вся сцена симулированного бедствия была разыграна превосходно. По истечении сорока минут из машинного отделения вырвались густые облака пара (из специально проведенной паровой трубки), но к несчастью пар ухудшил видимость и затруднил ответный огонь. Так как теперь судно горело, была спущена партия, симулирующая панику, оставив одну из шлюпок висящей вкось на таях. Подводная лодка благоразумно держалась за кормой в секторе, необстреливаемом замаскированными пушками. Германские комендоры продолжали выпускать снаряд за снарядом в горящее судно. Палуба в корме стала накаляться до красна от свирепствовавшего под ней пожара; находящиеся на судне ежесекундно ожидали взрыва погребов. Тем не менее расчет кормового орудия оставался на месте, продолжал симулировать наличие на судне только оборонительного вооружения. Один снаряд пробил ют и вызвал детонацию глубинной бомбы. Полагая, что взорвался весь погреб, капитан Кембл послал уже настоящий призыв о помощи; но быстро отставил это сообщение, когда сквозь рассеивающийся дым увидел, что ют невредим. Однако команда установленной там пушки, очевидно, была выведена из строя. Зная, что взрыв юта является только вопросом времени, Кембл все же решил ждать, пока подводная лодка пройдет с наветренной стороны. В тот момент, когда *UC-71* проходила под кормой, ужасный взрыв потряс *Дэндрайвен*, корма корабля взорвалась и расчет кормового орудия взлетел на воздух. *UC-71* поспешно ушла под воду.

Сотрясение от взрыва включило звон пожарных колоколов. По этому сигналу замаскированное орудие на шлюпочной палубе открыло огонь, был преждевременно поднят военный флаг и истинное назначение судна расшифровалось. Капитан Кембл ждал, что противник прикончит его, но все еще воздерживался от призыва на помощь. В течение этого периода ожидания раненые были перенесены вниз и устроены насколько возможно удобнее. По прошествии 20 минут ожидаемую торпеду увидели идущей прямо на судно; „но,—пишет капитан Кембл,—поскольку мы видели это уже в пятый раз, отнеслись к этому довольно холодно-кровно“.

Еще одна партия, симулировавшая панику, покинула судно, частью в оставшейся шлюпке, частью на плоту. На израненном судне осталось 35 человек. Перископ *UC-71* показался справа по носу и в течение часа подводная лодка ходила вокруг ловушки. Наконец Зальцведель всплыл, остановился за кормой *Дэндрайвен*, снова открыл огонь и продолжал стрельбу в течение 20 минут. Затем, видимо удовлетворенный результатами, он погрузился и, едва показывая перископ, осторожно прошел вблизи судна-ловушки. Торпеда, выпущенная с *Дэндрайвна*, чуть не попала в *UC-71*. Тогда подводная лодка обошла *Дэндрайвен* с носа и пошла вдоль правого борта. Вновь была пущена торпеда из правого подводного аппарата. Торпеда либо попала, либо слегка задела *UC-71*, но не взорвалась. Лодка быстро нырнула. Кембл в ожидании повторения торпедной атаки, повторил третью партию для симуляции паники, оставив на *Дэндрайвне* только расчет одного орудия. Но с Зальцведеля на этот день было довольно: все его торпеды были выпущены, на повторную артиллерийскую атаку он не рискнул и потому ушел. Вскоре показалась вооруженная американская яхта *Нома* (*Nota*) в со-

прохождении эскадренных миноносцев *Эттак* (*Attack*) и *Кристофер* (*Christopher*). С тонущего судна-ловушки были сняты раненные; разбитый *Дэнрэйвн* был взят на буксир, и была сделана попытка довести его до порта. Но море не выпустило это не побежденное противником судно. На следующий день рано утром неукротимый *Дэнрэйвн* исчез под волнами с развевающимся флагом, а его команда была доставлена в порт.

Суда-ловушки были различных классов и типов, но одно у них было общее: непоколебимое мужество. Маленькие или большие, они сражались до последнего момента. Вот еще пример мужества, проявленный командами „судов особого назначения“. 15 августа, вечером, 2 вооруженные смэка, *Нелсон*¹ (*Nelson*) и *Изел-энд-Милли* (*Ethel and Millie*), были атакованы подводной лодкой в Северном море. На первом шкипер Томас Крисп был ранен в бок снарядом, пробившим палубу и вылетевшим наружу, пробив также борт судна. Смертельно раненый, он сохранил свой бесстрашный дух и непоколебимое мужество. Когда к нему на помощь подошел комендор, место у руля занял его сын. „Все в порядке, парень. Делай свое дело, как можно лучше“, — сказал он своему сыну.

Несколько позже он приказал выпустить почтового голубя с сообщением: „*Нелсон* атакован. Шкипер убит. Немедленно пришлите помощь“. У комендора маленького судна осталось только 5 снарядов. Предвидя близкий конец шкипер Крисп велел выбросить за борт секретные книги и приготовиться оставить судно. Сыну он сказал: „Том, со мной кончено. Выброси меня за борт“. Но тронуть с места его было нельзя; оставаясь в сознании до конца, он пошел ко дну вместе со своим судном. Через 2 дня уцелевшие были подобраны. Что касается *Изел-энд-Милли*, то ее команду в последний раз видели (уцелевшие с *Нелсона*) на палубе подводной лодки, когда этот злоедейский корабль исчезал в темноте в восточном направлении.

3 дня спустя *UB-32* (Дитфурс) была забросана бомбами с гидросамолета в 27 милях к северу от мыса Барфлер². Другая неприятельская лодка была уничтожена 21-го. Подобно другим подводным заградителям, *UC-41* (Ферсте) невольно сама погубила себя. К вечеру этого числа она ставила мины у устья р. Тэй (Тау), и в этом занятии ей помешало приближение двух тралящих траулеров, *Джесинт* (*Jacinth*) и *Томаса Йонг* (*Thomas Young*). Поспешно нырнув, она коснулась одной из своих же мин. Взрыв привлек траулера к этому месту: их трал зацепил погруженный в воду предмет. Хотя о минно-заградительной деятельности противника не было сведений, но заподозрили, что препятствие было неприятельской подводной лодкой; подозрение подтверждалось обнаружением по близости германской мины. *Джесинт* сбросил на лодку 2 глубинные бомбы. Все сомнения относительно свойства предмета под водой сразу рассеялись: последовал ряд взрывов, которые могли произойти только от детонации мин внутри заградителя. Была сброшена третья глубинная бомба, а другой траулер *Чикара* (*Chikara*) сбросил в то же место четвертую, вызвавшую дальнейший взрыв мин в корпусе обреченной *UC-41*. В течение 2 часов в гидро-

¹ Ранее известный, как „G. & E“.

² Митальсон говорит: „Сент. 1917, Английский канал, причина неизвестна“.

фоны можно было слышать шум работающих электромоторов; затем все затихло. Примерно через месяц спасательная партия подняла с погибшего корабля 88-мм пушку.

В августе итог потерь тоннажа мало изменился по сравнению с предшествовавшими месяцами. Заслуживают упоминания следующие: пароход компании Демпстера *Карина* (*Karina*) (4 222 т), потопленный 1 августа в 17 милях на SSW $\frac{1}{2}$ W от Хук Пойнт (*Hook Point*)—близ Уотерфорда, причем погибло 11 человек; пароход компании Блу Феннел *Лаэртес* (*Laertes*) (4 541 т), в тот же день, в 1 $\frac{1}{4}$ мили на SSW от Проул-Пойнт (*Prawle Point*), с 14 жертвами; *Кэрнстрат*, (*Cairnstrath*) (2 128 т), 4-го, в 6 милях к SSW от острова Пиле (*Pilier*), с 22 жертвами; *Эйран* (*Iran*) (6 250 т), 7-го, в 200 милях к OSO от Санта-Анны, на Азорских островах; *Уор Патрол* (*War Patrol*) (2 045 т), 10-го, в 1 миле к W от Пэнмарч, на mine, с 13 жертвами; *Туракина* (*Turakina*) (9 920 т) „новозеландской судоходной компании“, 13-го, в 120 милях от Бишоп Рок, с 2 жертвами; *Атениа* (*Athenia*) Дональдсона (8 668 т), 16-го, в 7 милях к N от Инстрахэл (*Instrahull*), с 15 жертвами; *Делфики* (*Delphic*) (8 273 т) компании „Уайт Стар“, в тот же день, в 135 милях на SW $\frac{3}{4}$ W от Бишоп Рок, с 5 жертвами; *Розарио* (*Rosario*) (1 821 т), 18-го, в Атлантическом океане, с 20 чел.; *Булыссез* (*Bulysses*) (6 127 т), 20-го, в 145 милях к WNW от Вэт ов Льюис; пароход Кьюнарда *Володя* (*Volodia*) (5 689 т), на следующий день в 285 милях к W $\frac{1}{4}$ S от Уэссана, с 10 жертвами; *Дивониэн* (*Devonian*) (10 435 т) Лейланда и *Роскомон* (*Roscommon*) (8 238 т)—новозеландской „Пароходной компании Юнбон“, потопленные оба 21-го, в 20 милях на NO от острова Тори; *Верди* (*Verdi*) (7 120 т) Лемпорта и Холта, на следующий день, в 115 милях к NWtN от острова Игл (*Eagle*), с 6 жертвами; *Хизерсайд* (*Heatherside*) (2 767 т), пропавший без вести с командой в 27 чел.; *Сикэмор* (*Sycamore*) (6 550 т), 25-го, в 125 милях на NW от острова Тори, с 11 жертвами; *Малда* (*Malda*) (7 895 т) компании Бритиш Индиэ, в тот же день, в 130 милях на W $\frac{1}{2}$ S от Бишоп Рок, причем погибло много людей—64 чел.; *Ассирия* (*Assyria*) (6 370 т) Брокленка, на следующий день, в 34 милях на NWtN $\frac{1}{2}$ N от острова Тори; *Минэйота* (*Miniot*) (6 422 т) компании „Канадиен Пасифик“, 31-го, в 30 милях на SO $\frac{1}{2}$ O от Старта, с 3 жертвами; этот последний вероятно потоплен лодкой U-19 (Шпис).

Из случаев потопления, перечисленных выше, стоит остановиться на двойном потоплении *Дивониэна* и *Роскомона*, так как немногие другие атаки дают лучшее представление об условиях работы системы конвоев. 21-го, рано утром, из Лох Суилли вышло 19 пароходов в строю кильватера, готовясь перестроиться в 6 колонн—обычный строй больших конвоев. Их конвоировали 2 крейсера и 6 эскадренных миноносцев; командир конвоя шел на *Дивониэне*. В 11 ч. 30 м. перестроение было закончено. Незадолго до полудня *Дивониэн*—головной своей колонны—был поражен торпедой; вторая торпеда чуть не попала в *Вазари* (*Vasari*) (10 117 т) Лемпорта Холта, его задний мателот; третья торпеда поразила *Роскомон*, второе судно в соседней колонне слева. Подводная лодка ускользнула от контратаки эскадренных миноносцев. Капитан *Дивониэна* Трент после этого подчеркнул опасность сбора 19 судов в колонну длиной в 12 миль в незащищенных водах; он указал, что за 6—7 часов, затраченных на выстраивание каравана, подводная лодка имела массу времени для приготовления к атаке¹, которая привела к потере двух больших и ценных торговых судов.

Херзинг, на U-21, рассказывает о подобной атаке², которую он в августе произвел на второй караван. К юго-западу от Ирландии он встретил караван из 15 судов, в 3 параллельных линиях, конвоируемый 6 эскадренными миноносцами на каждом фланге, одним в 800 м впе-

¹ „The Merchant Navy“, т. III, статья Херда, стр. 270.

² „Lowell Thomas Raiders of the Deep“, стр. 217.

реди и другим на таком же расстоянии сзади. Море было, как зеркало, при ярком солнечном свете. Осматриваясь быстро в перископ, Херзинг прошел между двумя ведущими эскадренными миноносцами; бросил другой быстрый взгляд, выпустил 2 торпеды и затем погрузился на 40 м; через 10 секунд он услышал два взрыва. Затем началась его попытка глубинными бомбами. Каждые 10 секунд раздавались взрывы на 10, 25 и 40 м глубины. После ужасного сотрясения носовой части, все электрическое освещение погасло. В течение 5 часов вокруг взрывались глубинные бомбы, а над головами жужжали винты пронесившихся эскадренных миноносцев. Наученный этим страшным опытом он в дальнейшей своей практике не поворачивал от противника и не старался уйти как можно дальше от него, а нырял после атаки прямо под караван.

Гибель парохода *Уор Пэтрол* 10 августа особенно интересна тем, что это было первое из новых „стандартных грузовых судов“ („standard cargo-ships“), потопленное противником. Мы уже упоминали об огромных судостроительных работах, предпринятых в Англии, чтобы уравновесить катастрофическое уменьшение тоннажа, вызванное деятельностью подводных лодок. При взвинченных недостатком тоннажа ценах старые суда, давно отслужившие свой срок, даже старые парусники — все, что хоть как-нибудь могло держаться на воде, — покупалось и продавалось по баснословным ценам. Не в одной только Англии тысячи людей работали на массовой постройке новых торговых судов. В Америке возникла гигантская верфь Хог Айленд (Hog Island), во Франции, Италии и Японии существующие верфи были расширены; в Англии воскресли брошенные владельцами верфи, были созданы новые верфи, приняты стандартные типы судов и строительные планы составлялись в громадном масштабе. Отовсюду шел вопль: „Тоннажа! тоннажа!! тоннажа!!!“ Идеалом, к которому стремились, был выпуск, в среднем, 2—3 новых „стандартных грузовых судов“ в день, построенных методами массового производства. Пропаганда, реклама, соревнование между верфями — все было использовано для стимулирования производительности. Целью было строить больше судов, чем могли потопить подводные лодки. Этот идеал так и не был достигнут, хотя число потопленных судов падало с каждым месяцем. Великая судостроительная кампания не лишена была оригинальности. Кто не помнит бетонных судов и даже деревянных пароходов американской постройки? Выдержали только „стандартные грузовые суда“, и многие из них до сих пор еще входят в число судов крупных пароходных компаний.

В настоящей главе упоминалось о поединке между Кемблом и Зальцвелелем и отмечено мужество шкипера *Нелсона* Криспа. Между тем первыми, кто в свое время произвели опыт использования судов-ловушек против подводных лодок, были французы. Более чем за 10 лет до начала войны французские подводные лодки поддерживали на маневрах блокаду Тулона. Французские морские офицеры наняли несколько рыбацких ботов для ловли сардинок, установили на них замаскированные пушки, сами переоделись рыбаками и вышли в море для приманки подводных лодок „противника“. Во время войны французские суда-ловушки уже всерьез играли в эту жестокую игру, но недостаток места не позволяет отдать здесь полную дань их мужеству и неустанной бдительности. Тот же недостаток места, а не пренебрежением, следует объяснить

наше молчание по поводу многочисленных случаев, когда капитаны французских торговых судов с непоколебимым героизмом обороняли свои суда против неприятельских подводных лодок.

С 1 февраля по 31 августа было потоплено 736 британских судов из них 572 было подорвано торпедами, причем 505, т. е. 69⁰/₁₀₀, потоплено без предупреждения.

Уже более 6 месяцев велась подводными лодками беспощадная война. Британия осталась непобежденной, а Америка вышла из состояния созерцательного нейтралитета и стала воюющей стороной, враждебной Германии. Таков, в общем, был результат шестимесячной кампании, и в своих утверждениях и предупреждениях Бетман-Гольвег оказался гораздо более дальновидным, чем Хольцендорф, Тирпиц и Шеер.

ГЛАВА X

ПОДВОДНАЯ УГРОЗА НА УЩЕРБЕ

(Сентябрь — декабрь 1917 г.)

В сентябре Михельсен, сменивший Бауэра в качестве командующего подводными лодками Флота Открытого моря, распорядился, чтобы большие лодки Северного моря снова начали проходить Дуврским проливом. Какова была причина этой перемены? Ответить на это не так трудно. 1 августа наступило и прошло, а Англия все еще не просила мира. Шестимесячный срок, в который главный враг должен был быть поставлен на колени, истек. Горько сожалело теперь германское морское командование, что этот обещанный срок, намеченный с величайшей секретностью, стал достоянием широкой общественности. Слишком много людей знало о попытке форсировать решение до сбора урожая. Германская нация ожидала, что к осени подводные лодки восторжествуют. Она знала о том, что борьба все еще свирепствует. Германское морское командование могло скрыть от общественного взора тот грозный факт, что число судов, потопленных в августе, составило только одну треть страшного апрельского итога. Но перед ним стоял вопрос: как долго сможет длиться обман? Удастся ли поддержать его настолько долго, чтобы дотянуть до того времени, когда начнет осуществляться „Гинденбурговская программа строительства подводных лодок“. Можно было утешаться тем, что подводные лодки очень сильно уменьшили мировой тоннаж. Германское морское командование знало, что Норвегия, одна из первых пяти стран в мире по размерам торгового флота, потеряла половину своего тоннажа. С другой стороны, оно не могло не признать, что введение системы конвоев и контрнаступление союзников против подводных лодок имели успех. Подводные флотилии несли тяжелые потери. Моральное состояние их команд начинало проявлять признаки упадка: отпуска просрочивались, симулировались болезни. Командному составу приходилось смотреть сквозь пальцы на ошибки, происходившие по неопытности, за старослужащими и опытными матросами приходилось ухаживать, так как их число с каждым месяцем редело и их служебное рвение надо было соответствующим образом поддерживать. Все короче и короче становились периоды починок и ремонта. Осенью в строю