

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

находилось 140 пригодных для службы подводных лодок, не считая учебных, — цифра непревзойденная ни до ни после этого времени. Несмотря на эту силу подводного флота, можно было сомневаться в том, что удастся повторить мощную кампанию, проведенную с февраля по апрель. Тем не менее необходимо было любой ценой добиться лучших результатов наличными силами. Большие лодки должны были тратить меньше времени на переходы к своим боевым позициям в западных водах и на возвращение оттуда. Поэтому Михельсен и отдал распоряжение большим лодкам пользоваться более коротким, но гораздо более опасным путем — через Дуврский пролив.

Кроме возобновления большими лодками прохода Дуврским проливом, лодки типа „УС“ ставили мины повсюду: у северной Ирландии, у портов, на путях обычного подхода судов к берегу, у мысов, на постоянно протраливавшихся фарватерах; но британская служба траления стала работать настолько успешно, что в сентябре на минах погибло только 8 британских торговых судов. Дрифтеры с гидрофонами работали на подходах к р. Клайд, а также на линии Мэлл ов Гэллоуэй (Mull of Galloway) на юг до Балфаста для защиты прибывавших конвоев.

Подводные лодки действовали в таких удаленных один от другого районах, как у Азорских островов на юге и в Белом море на севере. В апреле один из больших заградителей поставил мины у Кольского полуострова. Снова, как и в 1916 г., осень была отмечена активностью подводных лодок у Нордкапа, на путях судов, шедших в Архангельск и обратно. 2 сентября груженный военными запасами пароход *Олив Бранчи* (*Olive Branche*) (4 649 *t*) был атакован лодкой *U-28* (Шмидт) и покинут в этом районе. С дистанции всего лишь в 250 *m* подводная лодка открыла огонь и вторым выстрелом попала в трюм с огнеприпасами¹. Пароход взорвался, и взрыв был настолько сильным, что *U-28* была потоплена². Команда подводной лодки пыталась упротить людей с *Олив Бранчи* взять их на переполненные шлюпки; но довольно естественно — в их просьбе было отказано, и они погибли.

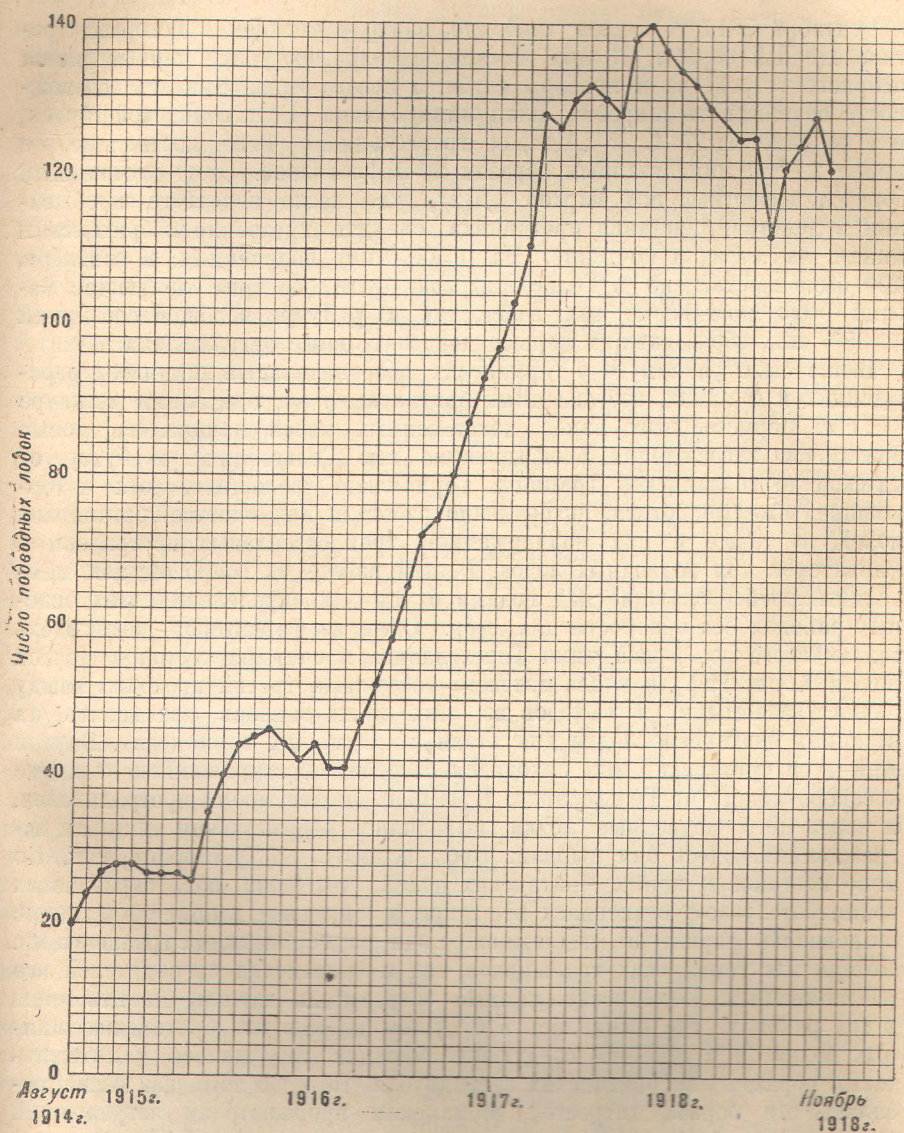
Другой пароход *Бритиш Транспорт* (*British Transport*) (4 143 *m*) вскоре затем пришел в Архангельск и сообщил, что в ночь на 11 сентября он таранил и потопил у Ирландского побережья лодку *U-49* (Хартман). Около 21 час. подводная лодка выпустила 2 торпеды, но, благодаря быстрому маневру парохода, от них удалось уклониться. Спустя 20 минут находившиеся на пароходе заметили слева по носу светящуюся полосу на фосфоресцирующем море. Курс был изменен, и нос парохода прорезал палубную надстройку атаковавшей лодки, нос которой прошел после этого над водой вдоль борта парохода. 2 выстрела из кормового орудия решили судьбу лодки, и она затонула.

Другим судам не так посчастливилось, но около половины атакованных избежали уничтожения. В сентябре наблюдается падение тоннажа потопленных судов. В предшествовавшем месяце средний размер потопленного судна был около 3 500 *t*, а в сентябре он упал до 2 500 *t* гресс. Большим торговым судам была обеспечена большая степень бе-

¹ „Mercantile Losses“ (1919 г.) приписывает причину „торпедной атаке без предупреждения“.

² Капитан Гуоткин-Уильямс рассказывает в своей книге „Under the Black Ensign“ („Под черным флагом“) хорошо известный эпизод, как тяжелый грузовик, сброшенный шлюпом с палубы *Олив Бранчи*, упал на *U-28* и потопил ее.

зопасности с тех пор, как профилактическая система конвоев стала применяться для всех судов как прибывавших, так и уходивших в море. Потери в людях в этом отношении не показательны, одно большое



Количество подводных лодок в строю (по месяцам) (Михельсен).

судно, погибшее с большим числом пассажиров, давало преувеличенную цифру, делавшую не надежными выводы относительно хода кампании.

3 сентября пароход Хоульдера *Ла-Негра* (*La Negra*) (8312 т) с ценным грузом мяса был потоплен в 50 милях на SSW от Старга с 4 жертвами; *Эчунга* (*Echinga*)

(6 285 м) Эдлер Демпстера, 5-го, в 40 милях к *NtO* от Уэссана, с 9 жертвами; *Миннехага* (*Minnehaha*) (13 714 м), Атлантик Транспорт компании, 7-го, в 12 милях на *SO* от Фастнэта, с 43 жертвами, и *Бойнтон* (*Boynnton*) (2 578 м), 24-го, в 5 милях на *WNW* от мыса Корнуол, с 23 жертвами.

Сентябрь 1917 г. явился особенно важным месяцем в истории противолодочной борьбы. В этом месяце начали поступать первые мины якорного устройства и приборы глубины нового типа. Явилась возможность осуществить широкий план минирования Гельголандской бухты, и в течение 1917 г. в „Мокром треугольнике“ было поставлено не менее 25 150 мин, главным образом 20-й флотилией. Этот улучшенный образец, известный под маркой „Н-2“, уже после недолгого пребывания в действии, заставил противника сменить презрение к британским минам на страх и почтение. Из 1 500 мин, полученных в сентябре, 500 было поставлено в Гельголандской бухте. За три следующие месяца было поставлено как здесь, так и у Дувра в общей сложности 10 389 мин, образовавших первые действительные заграждения¹.

Выше было упомянуто о германских оборонительных минных заграждениях и о минах, поставленных британскими заградителями в январе 1917 г. Мористее этих ранее поставленных полей начинались новые британские заграждения, опоясывавшие всю Гельголандскую бухту, от датской до голландской границы. Германские тральщики, хотя и терпевшие тяжелые потери, лихорадочно работали над очисткой британских полей, а также и над поддержанием трех безопасных протраленных фарватеров для подводных лодок. В этой работе их сопровождали цепелины, крейсировавшие над водами бухты для определения этих опасных районов без опасности для себя. Один из фарватеров шел вдоль голландского побережья мимо Терсхеллинга и считался лучшим, другой шел к Хорнс-Рифу и вдоль датского побережья; третий проходил между двумя указанными. У выходов из этих узких каналов находились на позициях британские лодки для атаки проходивших германских. Внутри этой дуги британских мин находился бассейн, простиравшийся от р. Эмс к северо-западу от Гельгоlanda. В 1917 г. он все время протраливался, и через него подводные лодки выводились к британским минным заграждениям. Здесь они ныряли, чтобы всплыть по ту сторону мин. По мере постановки новых британских полей этот пояс вод, зараженных тринитротолуолом, становился все шире и шире; все длиннее и длиннее становились фарватеры, подлежащие очистке германскими тральщиками. Потери как германских тральщиков, так и британских заградителей все увеличивались. Германские минные заградители начали ставить мины в тех районах, где ожидалась в будущем постановка британских минных полей, и в течение следующих месяцев им удалось уничтожить таким образом два британских заградителя. По мере того, как развертывалась эта борьба хитростей, германским прорывателям заграждений (*barrage-breakers*) и флотилиям тральщиков (*sweeping-flotillas*) приходилось работать все мористее, возрастали и шансы на встречу между британскими и германскими легкими силами, т. е. между германскими кораблями, прикрывавшими тральщиков, и британскими, поддерживавшими свои заградители. Такие столкновения в самом деле и имели место.

¹ J. Jellicoe, *The Crisis of the Naval War* (Д. Джеллико, Кризис морской войны), стр. 92.

Здесь мы должны отметить гибель человека, наиболее выдававшегося своею злобностью среди корсаров 1915—1918 гг. Мы говорим о славной, или вернее бесславной, памяти Вальтера Швигер, потопившего *Лузитанию*. Минирование Гельголандской бухты было в полном разгаре, и британское заграждение с каждым днем становилось более эффективным. Впоследствии германские подводные лодки были вынуждены пользоваться датскими или голландскими территориальными водами: но в первые дни существования британского заграждения британские подводные лодки доносили о том, что германские лодки ныряют под мины и всплывают за ними. Вследствие этого, на разных глубинах были расставлены сети с прикрепленными к ним минами. 7 сентября Швигер, командовавший *U-88*, вышел из своей базы в крейсерство совместно с другой лодкой. Проходя вдоль берегов Дании, лодки, как всегда, погрузились, чтобы пройти под заграждением у Хорнс-Рифа. Вскоре затем, на второй подводной лодке услышали страшный взрыв; сотрясение было столь сильное, что создалось впечатление, что лодка наткнулась на мину заграждения. Сразу же были продуты систерны, и лодка вернулась на поверхность. Когда командир вышел наверх и осмотрелся кругом, он увидел вблизи большое непрерывно растекавшееся пятно жидкого топлива, усеянное обломками и окружавшее район, в котором погрузилась *U-88*. Со слабой надеждой, что *U-88*, может быть, только выведена из строя, он остался сторожить у пятна, но ни один звук не нарушил больше молчания, опустившегося на эти смертоносные воды. Швигер вероятно наскочил носом на большую мину, причем, возможно, произошла детонация его носовых торпед. Так погиб человек, пустивший ко дну *Лузитанию*, *Хестирлен* и *Симрик*¹.

Подобным же образом погибла не только одна эта лодка. 9 октября произошла катастрофа с лодкой *U-106* (Хуфнагель), которая, входя в бухту при своем возвращении из крейсерства, наткнулась на одну из минированных сетей. За первые 11 дней октября еще 2 лодки, *U-50* (Бергер) и *U-66* (Муле), были уничтожены в результате комбинированных операций эскадренных миноносцев, подводных лодок и дрейфтеров к югу от Доггер-Банки. Предполагают, что 2 октября утром одна из этих лодок запуталась в минированных сетях дрейфтера *Уильям Теннент* (*William Tennant*). Гидрофоны уловили шум электромоторов подводной лодки; затем последовал звук от сильного взрыва в сетях.

Можно было ожидать, что ввиду упомянутых потерь противник примет энергичные меры к устранению препятствий для обеспечения безопасного плавания. Но вместо этого лодкам Северного моря было указано для выхода в Северное море проходить каналом кайзера Вильгельма, Кильским фиордом, западной Балтикой, Бельтами и Каттегатом, увеличивая таким образом продолжительность перехода и сокращая время пребывания в море (operational time at sea). Шеер утверждает, что этим кружным путем пришлось ходить только несколько дней², но Шпие дает наглядное описание лишних затруднений, сопровождавших вход и выход через этот „черный ход“. Он сам едва избежал преждевременного конца (в октябре 1917 г.) из-за неправильного заполнения

¹ Следует упомянуть, что 7 днями раньше британские легкие силы захватили 4 германских тральщика, работавших в этом районе.

² *Sheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg* (Шеер, Флот Открытого моря в мировой войне), стр. 290.

систерн (compensating of tanks), когда пришлось принаравливать плавучесть к разнице в солености Северного и Балтийского морей. Заполнение было произведено неумело, и лодка внезапно приобрела большую отрицательную плавучесть. *U-52* начала камнем падать на дно кормой вперед. Шпис уже подумывал о том, чтобы дать своей команде весьма полезный урок, позволив лодке удариться о дно. К счастью для себя он переменял решение и задержал погружение. Если бы он остался при своем первоначальном намерении, то весьма вероятно, что и он, и его команда, и лодка разлетелись бы на куски от детонации торпед марки G-УП, которыми были заряжены его кормовые аппараты¹.

Подводные крейсера обычно выполняли операции, базируясь на Киль, сначала под руководством морского штаба, позднее под руководством Михельсена, командующего подводными флотилиями Флота Открытого моря. Когда стало известно, что лодки Северного моря выходят из Бельтов и Зунда, британские минные заградители поставили в Каттегате поле из 1400 глубинных мин. Шеер замечает, что довольно любопытно, что британские и германские минные заградители никогда не попадались во время столь опасной работы. Конечно, на минах погибало много германских тральщиков. Если представить себе, что им приходилось протравливать через эти обширные минированные районы фарватеры длиной до 180 миль к северу вдоль датского побережья и до 140 миль к западу от устья Яде вдоль голландского берега, нужда в поддерживающих силах станет вполне ясна.

Необходимость быстрого прибытия на помощь мощных кораблей поддержки была убедительно доказана 17 ноября, когда германские тральщики были застигнуты при плохой видимости сильным отрядом крейсеров под командой адм. Р. Филлимора. Британские линейные крейсера *Ринаун* (*Renown*) и *Рипалс* (*Repulse*), линейно-легкие крейсера (large cruisers) *Кореджез* (*Courageous*) и *Глориез* (*Glorious*) с 8 легкими крейсерами и большим числом эскадренных миноносцев обрушились на германские тральщики, захватили в плен *Кединген* (*Kedingen*) и отнесли неприятельскую завесу легких крейсеров. Погоня была прервана, когда на поддержку 4 легких крейсеров и эскадренных миноносцев, охранявших германских тральщиков, подошли линейные корабли *Кайзер* (*Kaiser*) и *Кайзерин* (*Kaiserin*), которые открыли меткий огонь по британским кораблям, смертельно ранив командира крейсера *Калипсо* (*Calypso*). Когда германские силы получили подкрепление в виде линейных крейсеров *Гинденбург* (*Hindenburg*) и *Мольтке* (*Moltke*), британская эскадра отошла к Гранд-Флиту. После этого боя (в котором британские потери в людях были тяжелее, чем понесенные атакованными силами) германские линейные корабли поддержки занимали на время траления якорную стоянку у банки Амрум (*Amrum*), чтобы иметь возможность поддержать легкие силы в случае нового нападения на них.

Работа германских прорывателей заграждений была менее завидной. На такие „шперрбрехеры“ (sperrbrecher) возлагалась задача не только поддерживать чистыми от мин фарватеры через минные поля, но и „про-

¹ Несколько дней спустя эти торпеды все же взорвались в то время, когда *U-52* находилась в ремонте в одном из доков Кильской верфи. Она сразу же затонула, но ее носовая часть была достаточно поднята, чтобы позволить спасти уцелевших. После этого лодка была отремонтирована и снова вышла в действие, но не под командой Шписа, который после этого несчастного случая вернулся на свою старую лодку *U-19*.

рывать“ проходы через заминированные и непротраленные воды, когда это им будет приказано, хотя подобные распоряжения в сущности означали принесение в жертву этих морских „таранов“.

Из всего вышеизложенного видно, что для закупорки подводных лодок в базах на Северном море было сделано все возможное, кроме разве затопления судов (blockships) в Гельголандской бухте ¹. Кроме выше-

¹ В начале сентября 1917 г. в Лондоне состоялась междоусюзническая морская конференция. Она главным образом занималась мерами по отражению неприятельской подводной кампании, и ее дебаты могут быть в основном суммированы в следующих трех положениях: а) действия против неприятельских баз; б) предупредительные меры в районах действий неприятельских подводных лодок; в) защита торговли.

а) *Действия против неприятельских баз* (затопление судов для заграждения фарватеров) (blockships) и постановка заграждений (barrages). Сэр Джон Джеллико выдвинул разработанный Адмиралтейством план, предусматривавший затопление значительного числа устаревших военных кораблей для преграждения фарватера на подходах к базам германских подводных лодок в Северном море. Вследствие дороговизны морских фрахтов торговые суда не могли быть использованы для этой цели, и потому пришлось бы использовать старые военные корабли. Была представлена следующая таблица, показывающая классы и число кораблей, которые должны были быть предоставлены от союзных и присоединившихся держав для затопления с целью преграждения фарватеров в Германской бухте.

	Брита- ния	Франция	Италия	Япония	Соед. Штаты	Всего
Линейные корабли	18	5	3	2	12	40
Крейсера	13	12	3	7	8	43

Адмиралтейство не настаивало на том, чтобы этот план был приведен в исполнение немедленно или в ближайшем будущем. Представителям союзников было предложено убедиться, согласны ли их правительства предоставить свои корабли для указанной цели. Обсуждались также наступательные операции против неприятельских баз в Адриатике.

Другими вопросами, которые подверглись обсуждению, были: постановка минного или сетевого заграждения в Гельголандской бухте (или расширение существовавших) в этом районе британских минных полей и создание минного заграждения поперек всего Северного моря. Джеллико указал, что придется преодолеть большие трудности: во-первых, сконструировать образец мин, соответствующий условиям Северного моря, и, во-вторых, поставить производство этого образца мин в должных количествах. Создание непрерывного заграждения поперек Северного моря от британских до скандинавских вод потребовало бы 100 000 мин, а британская промышленность не могла дать столь большого количества мин в достаточно короткий срок (англо-американское северное заграждение, установленное годом позже, потребовало примерно 70 000 мин). Рассматривался также вопрос об отранском бараже, особенно в связи с выделением достаточного количества эскадренных миноносцев для обеспечения линии дрейфтеров.

б) *Предупредительные мероприятия в районах действия неприятельских подводных лодок*. Джеллико обратил внимание на тот факт, что союзные и нейтральные суда недавно подверглись в районе Азорских островов нападениям больших германских подводных лодок бывшего торгового типа „Дейчланд“. Было весьма правдоподобно, что и другие лодки той же серии появятся в море и будут действовать против торговли в районах вне существующей опасной зоны. Поэтому необходимо было обсудить, какие предупредительные меры следует принять не только у Азорских островов, но и в других отдаленных районах для защиты от больших подводных лодок, действующих вдали от германских баз. Было решено принять некоторые предупредительные меры как на Азорских островах, так и в других районах для защиты от этой опасности, в частности предупредить суда и помешать организации снабжения подводных лодок. Обсуждались также операции неприятельских подводных лодок в северных русских водах.

в) *Защита торговли*. Конференция обсуждала этот вопрос в двух направлениях: 1) расширение действующей системы конвоев в Атлантическом океане и 2) организацию конвоев в Средиземном море. Был представлен доклад о действующем (частичном) способе конвоирования караванов в Атлантическом океане. Если бы было решено расширить эту систему настолько, чтобы защитить все судоходство в Атлантике, пришлось бы выделить дополнительные силы, состоящие из 41 крейсера и 55 эскадренных миноносцев (или шлюпов)—всего 96 кораблей. Были рассмотрены условия конвоирования караванов в Средиземном море с целью определить количество

упомянутых лодок, уничтоженных в сентябре, были потоплены несколько других, а всего 10 лодок. Только один раз месячный итог гибели подводных лодок был выше, чем в этом месяце. 10-го *UC-42* (Мюллер) взорвалась на минах у Корка¹; 2 дня спустя британский подводный патруль к северу от Ирландии добился своего первого скальпа, когда *D-7* подорвала торпедой германскую лодку *U-45* (Зиттенфельд) через 22 минуты после обнаружения своей жертвы; дальше к югу в канале Св. Георга, замаскированный сторожевой корабль *PC-61* встретил 26-го числа подводный минный заградитель *UC-33* (Арнольд), метким орудийным выстрелом попал ему в боевую рубку и затем прикончил противника, таранив его на ходу со скоростью 20 узлов. От сильного удара подводная лодка перевернулась. Произошла детонация ее мин, и она исчезла в клубах пены. *PC-61* подобрал в этом водовороте командира лодки и одного матроса.

22 сентября *UC-72*, под командой ветерана фландрской флотилии Эрнста Фойгта, была замечена гидросамолетом 8695 у плавучего маяка Сэнк (Sunk) и уничтожена одной метко сброшенной бомбой. Пять дней спустя *UC-21* (Цербони ди Спозетти) нашла свою гибель в минированных сетях у Норт Форленда (North Foreland). Еще один заградитель, *UC-6* (Рейхенбах), был застигнут в надводном положении гидросамолетом 8676 у юго-западного угла Торнтон Риджа, был забросан бомбами и уничтожен. На следующий день, 29-го, вдали от этих опасных вод, изобиловавших минами и охранявшихся самолетами и патрулями, была ликвидирована десятая подводная лодка. Патрулируя у Лервика (Шетландские острова), траулер *Моравия* (*Moravia*) застал *UC-55* (Лилиенштерн), ставившую мины; были вызваны эскадренные миноносцы *Сильвия* (*Silvia*) и *Тирэйд* (*Tirade*), потопившие лодку орудийным огнем и глубинными бомбами.

У Йоркширского побережья подводные лодки проявляли большую активность, и было решено поставить минное поле в 6 милях к востоку от Уитби (Whitby). 4 сентября неприятельская подводная лодка бесмысленно бомбардировала Скарборо. Первые снаряды упали среди тральщикова вне гавани, остальные попали по отелям и лавкам, причем было убито 4 человека. Лодка была отогнана тральщиками.

потребных для эскortов сил. Была намечена сеть кратчайших маршрутов, причем оказалось, что для конвоирования караванов по этим маршрутам потребуются около 290 кораблей для эскortов. В действительности в то время имелось для этой цели немного более 200 судов. Таким образом для расширения системы конвоев в Атлантике и для введения ее в Средиземном море союзникам необходимо было найти около 170—180 кораблей для эскорта классов от крейсеров до траулеров. Лишних кораблей не было; наоборот, во всех районах испытывали недостаток в них. Эти приближенные цифры дают некоторое представление о трудностях, связанных с введением и использованием системы конвоев, которая, поскольку она была принята, должна была проводиться как следует. Массовый сбор торговых судов и посылка их в море без достаточной защиты просто означали бы предоставление противнику возможности массового захвата судов. Принципиально конференция одобрила расширение системы конвоев. Однако расчеты, касавшиеся конвоирования караванов в Средиземном море, были признаны только временными, поскольку разработкой всего вопроса о защите торговли в этом море занималась в то время Международная комиссия на Мальте.

Подробности, приведенные в этом примечании, заимствованы из главы XXVII труда *G. Scholtz, With the British Battle Fleet* (Г. Шульц, С британским линейным флотом). Шульц был одним из русских делегатов на этой конференции и дает полную сводку ее работы.

¹ В этой главе быть может относится вышеприведенный рассказ о гибели *UC-44* в результате санированного траления (стр. 160).

В течение всего этого времени суда-ловушки крейсеровали в море в поисках своих жертв. В августе суда-ловушки выдержали 11 боев, и в одном из них *Вала* (*Vala*) (Q-7) была потоплена со всем личным составом между Фастнетом и островами Силли. До сих пор суда-ловушки плавали в одиночку, но после введения системы конвоев противник стал недоверчиво относиться к одиночным тихоходным судам. Теперь вошло в практику включать в караваны шлюпы, замаскированные под торговые суда. Иногда эти замаскированные суда плелись позади, симулируя отставшее судно,—всегда соблазнительную цель для подводной лодки. В ближайшие месяцы шлюпы, входившие в состав караванов, достигли некоторых успехов, но в то же время понесли тяжелые потери в результате их опасной работы. Одно такое судно *Бергамот* (*Bergamot*) было потоплено 13 августа в Атлантическом океане. Кроме потерь, понесенных патрулями в западных водах, были потоплены в разных районах другие военные корабли—новый эскадренный миноносец *Рикрэт* (*Recruit*), взорвавшийся на mine 9 августа в Северном море; вооруженный пароход *Данди* (*Dundee*), подорванный 3 сентября торпедой с *U-19* в Английском канале через 6 месяцев после своего храброго боя с капером *Леопард* (*Leopard*), и эскадренный миноносец *Контест* (*Contest*), также потопленный торпедой с подводной лодки 18 сентября в Английском канале.

17 сентября произошел таинственный случай подводной войны, до сих пор ожидающий объяснения. Крейсера в Бискайском заливе, судно-ловушка *Стоункроп* (*Stonecrop*) было атаковано артиллерийским огнем с подводной лодки, державшейся на большой дистанции—около девяти с лишним тысяч метров. Послав по радио призыв о помощи, судно-ловушка отвечала на огонь подводной лодки из своего оборонительного орудия и поставила дымовую завесу. Приблизительно через час покинула судно партия, симулировавшая панику; в состав ее входило двое в военно-морской форме, изображавшие расчет оборонительного орудия. После этого увидели перископ подводной лодки, подошедшей на 400 м; он прошел по левому борту судна, за кормой, а затем вдоль правого борта. Вскоре подводная лодка показалась на поверхности в 500 м справа, повернувшись к судно-ловушке всем бортом. В течение 3 минут ее командир подробно рассматривал *Стоункроп* в перископ. Капитан-лейтенант Блеквуд, спрятавшийся на судне-ловушке, ждал. Когда подводная лодка собралась двинуться к шлюпкам, судно-ловушка опустила щиты и открыла огонь из своей 102-мм (4-дм.) пушки и всех гаубиц. Четвертый снаряд разворотил боевую рубку лодки; пятый попал в корпус перед самой тумбой носового орудия; шестой попал между ними; седьмой поразил ее в корму. Следующие четыре снаряда попали в разные части, разворотили палубу и пробили корпус. После одиннадцатого попадания подводная лодка исчезла, погрузившись кормой. Через несколько секунд она снова всплыла с сильным креном на правый борт, а затем опять исчезла под водой. Повидимому, команда лодки приложила отчаянные усилия, чтобы заставить ее всплыть, но, казалось, не могло быть сомнений в том, что она смертельно повреждена. На следующий день *Стоункроп* был подорван торпедой и начал медленно тонуть. Немедленно после того, как команда покинула его—на этот раз уже всерьез,—появилась подводная лодка. В течение 6 долгих дней дрейфовал один из плотов, прежде чем был подобран, и за это время 1 офицер и 12 человек команды умерли от жажды.

Их гибель вместе с потерей 3 офицеров и 28 человек команды, павших в бою, поистине достойна сожаления. Трагедия усугубляется горьким сознанием бесполезности этих жертв, так как впоследствии оказалось, что подводная лодка не была уничтожена. Можно только предполагать, что пострадавшая лодка кое-как заделала свои повреждения и по радио передала предостережение с описанием ловушки другим лодкам, одна из которых отомстила за нападение. Долгое время считали, что *Стоункроп* был уничтожен Швигером, но Швигер в это время был уже мертв и лежал погребенный в *U-88* на большой глубине в усеянном минами Северном море¹.

Здесь следует отметить появление *UB-48*, первой лодки из серии „*UB-III*“. По сравнению со своими 250-м предшественниками типа „*UB-II*“, этот тип имел водоизмещение около 510 т, что было значительным увеличением. Эти лодки были немногим слабее 800-т „средних подводных лодок“ флотилии Северного моря. С лета 1916 г. новых лодок „*UB*“ в строй не вступало; теперь, после годичного перерыва, начали появляться единицы третьего, увеличенного образца. Первые 6 лодок с последовательной порядковой нумерацией предназначались для Адриатической флотилии. Как мы уже сказали, *UB-48* (Штейнбауер)² по пути в Каттаро потопил судно-ловушку *Прайз*. 2 сентября он пришел в гавань в Адриатическом море. Другая лодка, *UB-49* (Меллентин, бывший командир *UB-46*), на пути туда же, 8 сентября, в бою с вооруженной яхтой *Нарсиссез II* (*Narcissus II*) получила такие повреждения, что вынуждена была идти в Кадикс, куда пришла 3 дня спустя. В соответствии с испанским декретом она была интернирована. Однако вечером 6 октября ее командир нарушил свое слово и вывел свою лодку в море к великому негодованию испанцев. Остальные 4 лодки (*UB-50—UB-53*) из первых 6 достигли Адриатического моря без происшествий; повидимому за ними вскоре последовала еще полуфлотилия, состоявшая из *UB-66—UB-71*. Из новых лодок типа „*UC*“ ни одна не вступила в строй до лета 1918 г.

Предыдущей осенью *U-53* перенесла подводную войну через Атлантический океан на подходы к территории Америки. Снова в сентябре район операций был расширен. По словам германского историка германского подводного флота Гайера этот месяц отмечен началом войны подводных крейсеров под непосредственным руководством германского морского штаба. Летом 1917 г. *U-155* (ранее известная как торговая подводная лодка *Дейчланд*), под командой Майзеля, совершила рейсерство, продолжавшееся 105 дней. Она вышла из Германии около 24 мая и вернулась 4 сентября. Это первое рейсерство отмечено многими интересными эпизодами. Оно едва не закончилось преждевременной катастрофой, так как 27 мая вблизи острова Удсире (*Udsire*) (у берегов Норвегии) *U-155* была выслежена и едва не потоплена лодкой *U-19* (Шписе)³.

¹ В декабре 1921 г. *Стоункропу* была присуждена награда за потопление *U-88*.

² Последнее время он командовал *UB-47*, пока эта лодка вместе с *UB-43* не была передана Австро-Венгрии (гл. VIII).

³ Шписе объясняет в своей книге, что британские подводные лодки имели обыкновенно загодясь в ожидании у Удсире в надежде перехватить и потопить германские лодки (в этом районе *U-6* была поймана и потоплена английской *E-16*). Он приписывает *U-155* за большую британскую лодку, погрузился и приготовился к атаке. Но за-

Обогнув с севера Шотландию, *U-155* спустилась к Азорским островам и утром 4 июля обстреляла Сан-Мигель (Понта Дельгада). За время ее длительного пребывания в море она потопила 19 торговых судов, главным образом подрывными патронами (scuttling bombs) и артиллерийским огнем. Беззащитные нейтральные суда оказались легкой добычей, но из атакованных 19 вооруженных британских и союзнических торговых судов удалось уничтожить только 9. Ко времени возвращения *U-155* в Германию ею было пройдено 10 220 миль, из которых только 620 были пройдены в погруженном состоянии. Майзель донес о том, что за все время своего пребывания в море он видел только один военный корабль противника — вооруженный вспомогательный крейсер. В течение большей части похода стояла хорошая погода, что значительно содействовало успеху операций. Впоследствии предпринимались крейсерства равной и даже большей продолжительности; тем не менее первый боевой поход *U-155* выделяется, как один из продолжительнейших походов, совершенных подводными лодками¹. Эти ныряющие морские суда после их превращения в военные лодки, *U-151* — *U-157*, имели водоизмещение 1870 *m* в погруженном положении и 1510 в надводном и могли нести 18 торпед. Будучи трудно управляемыми и обладая скверными качествами в погружении, они отличались феноменальным радиусом действий, а со своими двумя 150-мм, и в некоторых случаях двумя 3,3-дм. (88-мм) орудиями², они имели грозный вид и были новым классом погружающихся *Möve*. Они расширили район подводной войны на юг до северо-западного побережья Африки; таким образом для отражения этой новой угрозы стало необходимым расширить районы, в которых применялась система конвоев. На долю перегруженных работой патрулей и противолодочных кораблей выпали новые труды. Правда, бывшие „Дейчланды“, получившие у немцев громкое название „подводных крейсеров“, не заслуживали столь громкого звания. Но, тем не менее, эти большие лодки дали почувствовать союзникам, во что могла бы превратиться война против торговли, если бы ее вели „океанские подводные лодки“ водоизмещением в 2 000, 3 000 и 4 000 *m*. Если бы так называемые „подводные крейсера“ программ 1917 и 1918 гг. когда-нибудь вышли в море в большом количестве, район уничтожений расширился бы в 1919 г. до р. св. Лаврентия, побережья Соединенных-штатов и, возможно, даже до мыса Доброй Надежды, Карибского моря и Рио де-ла-Плата. Крейсерство бывших торговых подводных лодок вероятно имело целью тренировку командиров и команд для намечавшейся на 1919 г. кампании „подводных крейсеров“, и по этому достойно внимания.

Две лодки, избранные для расширения подводной войны в тропические воды, вышли из баз в трехмесячное крейсерство. Под командой

метив на корпусе предполагаемого врага некоторые незначительные особенности, свойственные германским лодкам, он воздержался от атаки, всплыл на поверхность, дал опознавательные и получил удовлетворительный ответ. Шпис возвращался из крейсерства и не был предупрежден по радио о выходе *U-155*, ее внешности, курсе и т. д. Это упущение (едва не имевшее роковых последствий) вытекало из раздельного управления подводными лодками. *U-19* принадлежала к Флоту Открытого моря, в то время как *U-155* была подчинена морскому штабу в Берлине.

¹ E. W. Burroughs, Submarine Sizes (United States Naval Institute Proceedings), декабрь 1927 г., стр. 1294.

² На лодках *U-155* — *U-157* 3,4-дм. орудий установлено не было.

Конхамеля, бывшего командира подводных лодок в Поле, *U-151* вышла из Кили в район Азорских островов 3 сентября. За свой 12 000-мильный поход она уничтожила 13 судов с общим водоизмещением около 30 000 *т*. В числе ее жертв был итальянский транспорт с боевыми припасами *Капрера* (*Caprera*) (5 040 *т*), команда которого энергично отбивалась своим кормовым орудием. Только когда от попадания с *U-151* начали воспламеняться огнеприпасы, она поспешно покинула судно. Только из-за взрывов огнеприпасов на *Капрере* Конхамель держался на известном расстоянии, упражняясь в артиллерийской стрельбе по пароходу, причем добился попадания в середину судна. Последовал потрясающий взрыв, громадное серое облако дыма затемнило воздух, и град мелких обломков посыпался в воду. От команды, так поспешно покинувшей свое судно, Конхамель узнал, что *Капрера*, шедшая из Америки в Италию, везла 1 000 *т* динамита, и он был искренно счастлив, что, когда судно разлетелось на мелкие куски, он сам находился в отдалении. На рейде С. Винсента Конхамель потопил два бразильских парохода, а с норвежского судна взял некоторое количество меди. В течение сентября *U-152* (Мейзель) также вышла в крейсерство, район которого простирался до португальского побережья Азорских и Канарских островов. По возвращении он заявил об уничтожении около 40 000 *т*. Третье крейсерство было предпринято лодкой *U-156* (Гансер), в его задачу входило перерезать атлантические кабели, числом пять, вокруг Азорских островов. 12 декабря он появился у Фунчала, обстрелял город и разрушил церковь Санта Клара, причем убил и ранил много гражданских лиц. Другой стороной предприятия было нападение на суда в районе Азорских островов—Мадейры. Подробности потопления парусного судна *У. С. Мак-Кей* (*W. C. M'Key*) вместе с командой, в январе, не известны; по всей вероятности они были достаточно возмутительны, чтобы объяснить внесение Гансера в британский „Список военных преступников“. Другое преступление было совершено им при уничтожении парохода *Армизжа* (*Artesia*) (2 762 *т*), потопленного подрывными патронами 8 февраля 1918 г. в 190 милях на *ОтН* от Мадейры. За свое крейсерство *U-156* предприняла также 9 неудачных атак.

Здесь следует упомянуть о нескольких случаях, имевших место в разных других морях. В Балтийском море все еще находилась полуфлотилия подводных лодок. Во время октябрьской комбинированной операции германских морских и сухопутных сил против Эзеля в Рижском заливе, подводные лодки были высланы, чтобы перехватить русские силы, отходившие из северной части Моонзунда. 16 октября русский крейсер *Богатырь* был поврежден торпедой с лодки *UC-58*, и в тот же день *UC-60* потопила транспорт. В ноябре пропал один из подводных заградителей, и предполагалось, что он взорвался на минах в Финском заливе. После Брестлитовского мира курляндская полуфлотилия была отозвана. К концу года балтийские лодки были переведены во флотилию Северного моря.

В Арктике после годичного отсутствия появилась *U-46*, потопившая 4 судна: *Зилла* (*Zillah*) (3 788 *т*)—22 октября; *Илдертон* (*Iderton*) (3 125 *т*) и *Обь*—24-го и *Барон Балфур* (*Baron Balfur*) (3 991 *т*)—28-го. В первом случае погибло 18 человек, так как одна из шлюпок *Зиллы* исчезла со всеми людьми. В апреле большой заградитель поста-

вил мины в Кольском заливе, и в начале лета в северных широтах было потоплено торпедами несколько торговых судов.

В октябре фландрский отряд был разделен на две флотилии. Не было сомнений в том, что заграждение на Торнтон Ридже препятствует свободному движению, заставляя подводные лодки проходить восточнее и снаружи банки Схаувен (Schouwen) и оттуда мимо плавучего маяка Уест-Хиндер. 3 октября на минах у Зеебрюгге погибла *UC-14* (Феддерсен); это была одна из лодок, собранных в Поле в 1915 г. Так как она была неспособна вернуться из Адриатического в Северное море морским путем, то примерно в январе 1917 г. она была поднята на мортонов эллинг, разобрана и перевезена по железной дороге из Пола в Брюгге для службы во фландрской флотилии. 5-го, у Скарборо, взорвалась *UB-41* (Плен); была ли гибель следствием подрыва на mine или внутреннего взрыва — до сих пор не установлено. 14 дней спустя *UC-62*¹ (Шмитц) была застигнута британской подводной лодкой *E-45* в Северном море во время потопления голландского парохода и вместе со своей жертвой пошла ко дну. Другая лодка, *UC-16* (Рейнмарус), была замечена 23-го у мыса Селси Бил (Selsey Bill) эскадренным миноносцем *Милемпус* (*Melampus*) и таранена; затем были взорваны подрывные параваны (explosive paravanes). На поверхность всплыло масло, но так как в это время море было очень бурно, уцелевших замечено не было. В октябре, в штормовую погоду, с *U-87* был смыв волной и утонул Шнейдер, уничтоживший *Эрбик*.

В октябре произошло много важных эпизодов. Кораблям 10-й крейсерской эскадры было приказано, при возвращении в свои базы для погрузки угля, присоединиться к прибывающим караванам под прикрытием эскорта². 2 октября *Хилдебренд* (*Hildebrand*), направлявшийся к р. Клайд, присоединился к каравану, сопровождаемому броненосным крейсером *Дрейк* (*Drake*). Менее счастливый, чем одноклассный ему *Кинг Элфред* (*King Alfred*) (который в другом случае, будучи поврежден торпедой, выбросился на берег), *Дрейк* был смертельно поврежден торпедой в Северном канале и позднее опрокинулся, стоя на якоре в Рэтлин Соунде (Rathlin Sound). Сам *Хилдебренд* избежал атаки и вошел в р. Клайд. Этот эпизод подчеркнул слабость организации. Следующая катастрофа имела место 9-го, когда *Шампань* (*Champagne*), бывший *Оропеза*, шедший из Ливерпуля в патрулируемый им район, подвергся торпедной атаке и затонул в бухте Дендрем (Dundrum Bay). В 6 ч. 30 м. он был поражен двумя торпедами, а в то время, как шлюпки отваливали, третья торпеда окончательно подорвала его. Из-за свежей погоды погибло много людей — 5 офицеров и 53 матроса. 19-го было потеряно третье судно. Караван из 20 пароходов, конвоируемый вспомогательным крейсером *Орама* (*Orama*) и 10 эскадренными миноносцами, приближался к Англии. В 100 милях впереди находился американский пароход *Дж. Л. Лукенбах* (*J. L. Luckenbach*), посылавший сигналы бедствия (SOS) и сообщавший, что его обстреливает подводная лодка и что его груз хлопка горит. На его просьбу о помощи ему сообщили, что на помощь идут эскадренные миноносцы и что его убедительно просят про-

¹ По первоначальным сведениям *UC-79*.

² 21 августа *Верджиниен* (*Virginien*) был подорван торпедой при конвоировании каравана, но дошел до гавани.

держаться до их прихода. Между пароходом и подводной лодкой *U-62* (Хазхаген) произошел бой на параллельных курсах. Более 3 часов Дж. Т. Луkenбах оказывал стойкое сопротивление, пока наконец не появился американский эскадренный миноносец *Николсон* (*Nickolson*). Со второго выстрела он попал в нос *U-62*. Лодка ушла на глубину, чтобы избежать града глубинных бомб. Когда все стихло, Хазхаген снова приблизился к поверхности и к своему великому удивлению он оказался в самой середине каравана. Последней оставшейся у него торпедой он потопил *Ораму* и нырнул. Но конец его перископа был замечен зоркими глазами с американского эскадренного миноносца *Конингхэм* (*Coringham*), и прямо над тем местом, где его видели, была сброшена глубинная бомба. Когда водоворот кипящей воды успокоился, на поверхность всплыли доски, бревна и другие обломки. Казалось было мало сомнений, что корпус *U-62* был разворочен и лодка затонула вместе со всей командой. Адмиралтейство вынесло решение о „вероятной“ гибели подводной лодки. Тем не менее Хазхаген уцелел и после этого причинил еще очень много разрушений. Первое потопление среди американских воинских транспортов имело место 17-го, когда был потоплен *Антилиз* (*Antilles*) (6 878 *m*); так как он шел домой, погибло только 70 человек его команды.

Приводим сведения о других потерях за октябрь. Пароходы Лэмпорта и Хольта *Мемлин* (*Memling*) (7 307 *m*), 3-го, вблизи Бреста; Лейланда *Мемфиэн* (*Memphian*) (6 305 *m*) в 7 милях на *ONO* от плавучего маяка Порт Арклов (North Arklow), причем погибло 34 человека, и *Ричард де Ларринага* (*Richard de Larrinaga*) (5 591 *m*), в 15 милях на *SO¹/₂S* от острова Болликоттин (Ballycottin), потопленный Георгом (вероятно на *U-101*), с 35 жертвами, оба 8-го; *Элеуору* (*Aylevarroo*) (908 *m*), „потопленный без следов“ со всей командой в 20 чел.; *Пешавор* (*Peshawar*) компании „Пенин-сьюлар-энд-Ориентал“ (7 634 *m*), 9-го, в 7 милях к *SO¹/₂S* от мыса Боликуинтин (Ballyquintin Point), с 11 жертвами; Лейланда *Бостоннен* (*Bostonian*) (5 736 *m*), включенный в состав флота корабль для эскорта, 10-го, в 34 милях на *StO¹/₂O* от Старта с 4 жертвами; *Хейзлвуд* (*Hazelwood*) (3 120 *m*), 18-го, в 8 милях на *StO¹/₂O* от мыса Энвил (Anvil Point), с 32 жертвами; *Айонис* (*Ionian*) (8 268 *m*), компании Аллан, 20-го, в 2 милях к *W* от мыса Сент Гавэн (St. Gavan's Head), с 7 жертвами. К несчастью, потери в людях за этот месяц от мин и торпед на потопленных и поврежденных судах составили 651 человек, значительно больше, чем в сентябре, когда погибло 408. Число потерянных судов равнялось 85, с добавлением 5 рыбачьих судов, небольшое увеличение и уменьшение по сравнению с итогами предыдущего месяца, соответственно в 77 и 7 судов. Тоннаж потопленных судов равнялся 274 973 *m* гресс.

Уже давно было очевидно, что минированные сети, поставленные в сентябре 1916 г. от банки Гудвинс на Оутер Рюйтинген и продолженные в следующем декабре до Сну, не представляли серьезного препятствия для выхода и возвращения неприятельских подводных лодок в их фламандскую твердыню. С начала 1917 г. до конца ноября там прошло не менее 253 германских подводных лодок, в среднем по 23 в месяц. Между буями сети провисали, позволяли подводным лодкам и эскадренным миноносцам проходить над заграждением. Была сделана попытка устранить этот дефект, увеличив число поддерживающих буюв. Но кроме того мины представляли действительную опасность для дрейфтеров, охранявших линию, и под конец мины и сети были убраны. В феврале 1917 г. вице-адмирал Бэкон представил план постановки „стены из мин“ (a wall of mines), поставленных на разных глубинах от отмели Варн (Varne Shoal) до мыса Гри-Нэ; позднее он предложил продолжать заграждение до самого Фолкстона. В сентябре он предложил

включить в эту систему мелко поставленное минное поле (shallow mine field) и 4 плавучих маяка для обозначения заграждения для патрулей. Когда в ноябре 1917 г. были получены в достаточном количестве мины марки „Н-2“, можно было приступить к постановке первой части заграждения. Этот участок был поставлен 21 ноября. Ровно через 4 недели попался первый капер, и в течение немногих последующих недель заграждение начало причинять такие потери проходящим подводным лодкам, что в феврале 1918 г. лодкам Северного моря было снова запрещено пытаться проходить здесь. К сентябрю 1918 г. проливы были надежно преграждены, и ни одна подводная лодка любого типа, большого или малого, не пыталась проходить ими. Операции фландрской флотилии были ограничены только Северным морем. Три долгих года горького опыта принесли, наконец, плоды¹.

В.-адм. Реджинальд Бэкон был против освещения заграждения Фолкстон—Гри-Нэ в течение первого месяца после его постановки. Он не сочувствовал применению факелов (flares) (мера, проведенная позже) из тех соображений, что они будут обнаруживать наличие линии преграды. Он предпочитал, чтобы подводные лодки взрывались на минах и уничтожались так, чтобы их судьба оставалась неизвестной другим неприятельским лодкам, находившимся поблизости. По той же причине он возражал против массирования патрулей перед заграждением, указывая на их бесполезность в тумане. Кроме того, он считал, что эти суда будут нести большие потери, в случае ночных набегов неприятельских миноносцев против Дуврского пролива, на больших скоростях хода. Что его мнение оправдалось, доказывается тем, что после того, как вице-адмирал Бэкон перестал быть старшим морским начальником (Senior Naval Officer — S. N. O.) в Дувре, патрули были массированы и терпели большие потери от той самой формы неприятельских атак, которую он предвидел. Вместо того он предлагал мелко поставленное минное поле (surface mine field) с проходами у Фолкстона и Гри-Нэ, освещенными плавучими маяками; эти и два других плавучих маяка, все снабженные мощными прожекторами, и два огня на берегу должны были по его мнению дать более действительное освещение, чем факелы. Он решил держать патрули к западу от плавучих маяков с тем расчетом, чтобы они могли видеть подводные лодки, освещенные прожекторными лучами, сами не будучи ими освещены; кроме этого тем самым они не подвергались бы минной опасности.

Однако комиссия по заграждениям, назначенная первым лордом адмиралтейства сэром Эриком Джедес, представила несколько докладов и в числе прочих мероприятий рекомендовала реорганизовать патрули. „В заключение комиссия заявила, что существующее заграждение было недействительно (факт, который стал очевидным), и предложила постановку уже одобренного минного поля на линии Фолкстон—Гри-Нэ. Я не припоминаю, чтобы в результате работ этой комиссии были развиты

¹ По справедливости в.-адм. Реджинальду Бэкон принадлежит слава и заслуга создания заграждения Фолкстон—Гри-Нэ, планов блокирования Зеебрюгге—Остэнде и проработки всех деталей этих двух планов. Другие пожали жатву, которую он посеял. Ему не было позволено сохранить командование в Дувре до того времени, пока его планы будут полностью приведены в исполнение и притом без изменений в основных чертах.

какие-нибудь определенные новые идеи" ¹. Однако комиссия по заграждениям предложила одно нововведение. Оно заключалось в проекте комбинированного морского круглого форта (башни Мартелло) и заградительного столба (combined maritime martello tower and barrage pillar) в виде так называемых „Саутвикских чудовищ“ или „кораблей-свадебных пирогов“. Небольшое число этих громадных сооружений было закончено в 1919 г., но ни одно из них не было выведено в море и затоплено в своем месте до конца войны. Предложение комиссии по заграждениям о преобразовании патрулей оказалось малоценным или совсем бесполезным. Незадолго до конца 1917 г. адм. Джеллико и в-адм. Р. Г. Бэкон были освобождены от своих должностей соответственно первого морского лорда и морского начальника в Дувре (Admiral at Dover). Первая подводная лодка погибла на новом заграждении 19 декабря; атака на Зеебрюгге была назначена в-адм. Бэкон на 22 февраля, и он писал, что „нельзя терять времени“.

На место в-адм. Бэкон был назначен председатель оперативного комитета (Operations Committee) к.-адм. Роджер Кийз; он принял несколько нововведений. Были введены в действие факелы и массирование патрулей, — приемы, как упоминалось выше, не одобрявшиеся Бэконом. Новый старший морской начальник в Дувре пересмотрел также планы блокирования Зеебрюгге и Остэнде. Эти планы были по существу оставлены в том же виде, в котором они были составлены Бэконом.

В октябре Бэкон получил в свое распоряжение подводную лодку *E-52*; он намеревался использовать ее для того, чтобы атаковать германские лодки, проходящие в Зеебрюгге и выходившие оттуда. До того он использовал одну или две подводные лодки старого типа „С“, снабженные затемняющимися огнями на боевых рубках, для симуляции светящихся буев заграждения, по которым германские лодки обычно определяли свое место в ожидании прилива, перед тем как пройти над сетями. Эти старые лодки имели только носовые торпедные аппараты, и в одном из двух случаев, когда был встречен противник, они не успевали достаточно быстро развернуться носом так, чтобы иметь возможность выпустить торпеду. *E-52* добилась успеха в ночь на 31 октября, когда она находилась в районе к востоку от Гудвинских мелей, минированном в 1914 г., и через который проходил противник. Она внезапно заметила корпус *UC-63* (Хейдебрек), проходившей мимо, и быстро выпустила торпеду. По словам Кляксона ², механик подводной лодки только что вышел наверх поболтать с вахтенным командиром; поэтому последний не заметил *E-52*, находившуюся рядом, пока британская лодка не развернулась для выстрела. Достаточно было ослабления бдительности только на один момент, и из пространства пришла гибель для всех, находившихся в лодке. Эта форма надводной атаки (sub-surface attack) больше не имела успеха. *UC-63* возвращалась из крейсёрства и сообщила свое место непосредственно перед гибелью. Поэтому место ее гибели легко могло быть вычислено германским морским командованием в Брюгге и отмечено как опасное.

Через два дня после успеха *E-52* одна из британских подводных лодок, входивших в состав патруля Английского канала, *C-15*, находи-

¹ J. Jellicoe, The Crisis of the Naval War (Д. Джеллико, Кризис морской войны, стр. 215).

² Kloxon, The Story of Our Submarines (Кляксон, История наших подводных лодок).

лась к югу от Бичи Хэда. После полудня командир лодки *UC-65* (Клаус Лафренц), направлявшейся домой, заметил британскую лодку. Торопясь закончить поход, он пошел на риск, рассчитывая увернуться от торпеды своего противника. И действительно, в то время как он объяснял своему старшему помощнику теорию быстрого поворота руля, он увидел надводный след ожидавшейся торпеды. Он попытался приложить свою теорию на практике. Лодка круто отклонилась от своего курса, но только для того, чтобы получить прямо в середину попадание второй торпеды. Командир *U-15* выпустил две носовые торпеды с небольшим растворением, чтобы поразить противника в какую бы сторону он ни свернул. Было подобрано 5 чел. уцелевших ¹.

13-го эскадренный миноносец *Файрдрэйк* (*Firedrake*) занес себе на приход вторую жертву, потопив *UC-51* (Гальстер) у Гарвича. 4 дня спустя закончили свою карьеру еще 2 германские подводные лодки. Одна была бывшая лодка Штейнбринка, *UB-18*, теперь находившаяся под командой Нимейера; она наткнулась на британские мины у мыса Старт. Другая лодка погибла на западных подходах. Дивизион американских эскадренных миноносцев, эскортировавший караван из 8 торговых судов, только что вышел из Куинстауна. Пока пароходы выстраивались в колонны, один из эскадренных миноносцев, шедших в хвосте, *Фенинг* (*Fanning*), заметил конец перископа вблизи парохода компании „Доминион“ *Уэлшмен* (*Welshman*) (5 730 т). Перископ исчез почти немедленно, но не достаточно быстро. *Фенинг* описал циркуляцию и сбросил глубинную бомбу в то место, где он видел перископ, а главный миноносец дивизиона *Николсон* сбросил другую бомбу впереди *Фенинга*. Когда водоворот успокоился, зоркие глаза осмотрели море, ища обломков. Ничего не было видно, даже многоговорящего масла. Прошло 15 минут. Затем поверхность воды прорезала корма лодки под углом в 30°; за ней последовала боевая рубка и наконец всплыл весь корпус и опустился на ровный киль. Увидели *U-58*, повидимому—неповрежденную. Оба эскадренные миноносца стояли поблизости, обстреливая ее из орудий. *Николсон* напоследок сбросил еще глубинную бомбу. Такое обхождение сразу подействовало, и из рубки вылез Амбергер, за которым последовала его команда, крича „Камерад!“¹. Эскадренные миноносцы прекратили огонь; *Фенинг* осторожно приблизился, в то время как *Николсон* стоял, наведя орудия на *U-58*. Было видно, как двое из команды спустились в лодку и через несколько минут появились вновь. Затем *U-58* начала тонуть; команда бросилась в воду и поплыла к миноносцам, которые и подобрали их. Два американских матроса прыгнули в воду, чтобы спасти одного немца, находившегося в тяжелом положении; он вскоре умер на палубе *Фенинга*. От немцев узнали любопытную историю. Пройдя через Дуврский пролив вдоль французского берега 14 ноября в 1 ч. 52 м., они благополучно вышли на запад. В течение двух дней они ожидали этого каравана и уже изготовились выпустить торпеду по *Уэлшмену*, когда перископ обнаружил *Фенинга*, идущего прямо на них. Сброшенная затем глубинная бомба произвела чрезвычайный эффект, повредив электромоторы и заклинив рули погружения. Неспособная к плаванию и потерявшая способность управляться *U-58* погрузилась на глубину 278 футов (85 м), между

¹ *Klaxon*, The Story of Our Submarines, стр. 79—83.

тем как ее командир обсуждал вопрос, предпочесть ли жестокую гибель или попытаться продуть баластные систерны и всплыть, чтобы сдать. Амберггер решил положиться на милосердие своих противников. Вторая глубинная бомба окончательно привела в негодность механизмы *U-58*. Поскольку это была единственная подводная лодка, потопленная морскими силами Соединенных штатов без посторонней помощи, то случай заслуживает полного внимания. Косвенно американские корабли способствовали потоплению еще трех других подводных лодок.

Рано утром на следующий день (18 ноября) патрульный катер *P-57* встретил подводный заградитель *UC-47* (Виганков) в 24 милях на *OSO* от мыса Флэмпоро Хэд. Через 15 секунд после отдачи приказа таранить, тяжелый стальной штевень *P-57* врезался в палубу подводного заградителя. Его судьба была решена глубинными бомбами. В воде, кругом покрытой маслом, не было обнаружено уцелевших. Все большее число этих подводных лодок попадалось при попытке нападений на суда, следующие взад и вперед по большим военным фарватерам восточного побережья. Многие были атакованы, но часто ускользали от своих преследователей. В случае с *UC-47* корпус погибшей лодки был найден и впоследствии уничтожен.

21 ноября *U-48* (Эделинг) вышла из Вильгельмсхафена в крейсерство на запад. Вечером 23-го, находясь в 60 милях от Дувра, *U-48* была замечена гидросамолетом и подверглась бомбардированию, впрочем без попаданий. Ее командир искал удобного места на грунте, чтобы у буй 2А (к востоку от Гудвинских мелей) дожидаться темноты, прежде чем начать свой прорыв через пролив. Вследствие сильного западного течения и порчи гирокомпаса *U-48* была снесена со своего курса и запуталась в сетях у северных Гудвинских мелей. В довершение всех бед сети, намотавшись на ее винты, сделали невозможным пользование дизелями, и она принуждена была пользоваться при надводном ходе электромоторами. На следующий день около 3 час. *U-48* коснулась грунта на страшных Песках (Sands)¹. Откачав 60 т жидкого топлива, пресную воду, готовые к действию боевые припасы и 3 торпеды, *U-48* всплыла, но не смогла освободиться из образовавшейся впадины. В довершение начался отлив, и она вновь села на грунт. Перед самым рассветом она была замечена траулером *Мерор* (*Meror*), патрулировавшим южнее; в то же время два рэмсеттских траулера, *Мэджести* (*Majesty*) и *Пэрэмаунт* (*Paramount*), тралившие военный фарватер, подошли с северо-запада. Соединившись с тремя другими дрефтерами, *Презент Хелп* (*Present Help*), *Экспетэбл* (*Acceptable*) и *Физэбл* (*Feasible*), вся компания немедленно двинулась к попавшейся лодке. *U-48* снова всплыла и шла на юго-запад. Следует заметить, что подводная лодка была вооружена 4,1-дм. (105-мм) пулеметом и 6 торпедными аппаратами. Дрефтеры имели только 6-фунт. (57-мм) пуншки, один имел кроме того пулемет и один имел только 3-фунт. (47-мм) пуншку. Поэтому их храбрые шкиперы решили сблизиться насколько возможно и по возможности подавить более тяжело вооруженную подводную лодку сосредоточенным огнем. Когда бой стал жарким, с севера пришла помощь в виде старого эскадренного миноносца *Джипси* (*Gipsy*), и вскоре *U-48*

¹ По словам Гайера, *U-94* тоже села на эту мель, но благополучно снялась, прежде чем успела образоваться впадина. *U-48* была менее счастлива.

была приведена в жалкое состояние. Эделинг, видя, что его корабль в огне, отдал приказание взорвать *U-48*; команда бросилась за борт, и из 43 человек из воды были вытащены 1 офицер и 21 матрос.

Первый участок нового минного заграждения между Фолкстоном и Гри-Нэ был, как сказано выше, выставлен 21-го. Действие новой преграды едва ли могло сказаться, пока большая часть Дуврского пролива не была перекрыта; поэтому подводные лодки продолжали ходить взад и вперед. Неделию спустя, в последних числах ноября, Зальцведель (выдержавший ожесточенный поединок с судном-ловушкой *Дендрэйвном* под командой Кембла), вступивший в командование новой лодкой *UB-81*, в последний раз пошел через пролив. 2 декабря у острова Уайт *UB-81* коснулась мины. С разбитой кормой лодка всплыла носом, и из торпедных аппаратов выползли два человека; они были подобраны патрульным кораблем, который таранил лодку и пустил ее ко дну. С гибелью Зальцведеля фландрская флотилия лишилась одного из способнейших деятелей подводной войны. Через 4 дня после его гибели довольно необычным образом погибла другая лодка. До войны обычно считали, что опасность столкновения между подводными кораблями не позволяет им действовать совместно. В действительности же германские подводные лодки часто работали попарно; и тот факт, что имело место только одно серьезное столкновение, доказывает, что довоенные опасения были преувеличены. В этот день, 6 декабря, *U-96* случайно таранила и потопила *UC-69* (Тильманн) у мыса Барфлер. Здесь можно отметить еще две потери. 29 ноября *UB-61* (Шульц) взорвалась на минах у Терсхеллинга, а 13 декабря подобным же образом и в том же районе погибла *U-75* (Шмоллинг). Как известно, последняя была большим минным заградителем, поставившим минное поле, на котором в июне 1916 г. взорвался крейсер *Хемпшир* (*Hampshire*).

Что касается судов-ловушек, то они держались в море во всякую погоду и под всевозможными масками. Одно из них, *Бигония* (*Begonia*) (*Q-10*), шлюп коммерческого вида, вышло в море в октябре и с тех пор пропало без вести. Какая трагедия разыгралась за этим молчанием — неизвестно. Второй шлюп для конвоев (convoy sloop) *Арбьютез* (*Arbutus*) был подорван торпедой и затонул в Бристольском канале 16 декабря. К зиме 1917 г. период расцвета одиночных ловушек уже прошел, и успеха добивались только ловушки при конвоях; германское командование больше не требовало, чтобы командиры подводных лодок отбирали судовые документы — требование, которое послужило причиной гибели не малого количества подводных лодок и их команд.

В ноябре потери торгового флота уменьшились как по числу и тоннажу судов, так и в смысле потерь в людях.

Заслуживают упоминания следующие потопленные пароходы: *Кейп Финистер* (*Cape Finisterre*) (4 380 т), 2 ноября, в 1 милю на *SSO* от б-я Манаклиз (Manacles), с 35 жертвами; „Ново-зеландского союза“ *Апарима* (*Aparima*) (5 704 т), 19-го, в 6 милях на *SW 3/4 W* от мыса Энвил, с 56 жертвами; *Арос Кастл* (*Aros Castle*) (4 460 т) компании „Юнион Кастл“, 21-го, в 300 милях на *Wt S 1/4 S* от Бишоп Рок, с 2 жертвами; *Ла-Бланка* (*La Blanca*) (7 479 т) Хоулдера с ценным грузом мяса, 23-го, в 10 милях на *SSO* от мыса Берри Хэд, с 2 жертвами. Наконец, 28 ноября, *U-96* (Иетц) потопил *Анану* (*Apana*) (7 832 т) Демистера в 3 милях на *N 10* от мыса Лайнэс (Lynas) у устья р. Мерсе. Это прекрасное судно, однотипное с хорошо известным *Атланом*, рано утром вышло из каравана, а в 4 часа было поражено торпедой. Оно стало быстро тонуть на ровный киль, и пассажиры спокойно сели в шлюпки. Но прежде чем шлюпки удалось спустить, у борта парохода взорвалась другая торпеда, вследствие чего оно

легло на правый борт и придавило несчастные шлюпки. Затонув кормой вперед, *Анапа* увесла с собой 38 пассажиров и 39 матросов.

Кроме этих потерь в торговых судах, 15 ноября была подорвана торпедой и потоплена в Бискайском заливе американская вооруженная яхта *Элсидо* (*Alcedo*). 6 декабря на юго-западных подходах к Англии был также подорван торпедой с *U-53* (Розе) американский эскадренный миноносец *Джекоб Джонс* (*Jacob Jones*). Следует вспомнить, что в сентябре 1916 г. Розе посетил американские воды и теперь возобновил знакомство с теми, у кого он тогда был в гостях. Ганс Розе увидел эскадренный миноносец на дистанции свыше 2 700 м и выпустил по нему торпеду (took a flying shot at her). Когда он увидел его тонущим и его команду в открытых шлюпках в холодной пустыне моря, он вызвал Куинстаун, указал широту и долготу места, в котором находились моряки с погибшего корабля, и затем насколько возможно скоро ушел из этого района. Розе, известный как один из самых гуманных командиров подводных лодок, нередко собирал шлюпки потопленного им судна и отбуксировывал их по направлению к берегу. Его действия характеризовались резкой внезапной вспышкой активности, которая прекращалась так же внезапно, как и начиналась.

Последний месяц ужасного 1917 г. закончился несколькими достопримечательными эпизодами. 20 октября у мыса Флэмборо Хэд были поставлены минированные сети для поимки лодок при их приближении к мысу для определения своего места. *UC-47* уже была застигнута вблизи этого нового опасного места и полностью расплатилась за свою опрометчивость. 10 декабря жертвой минированных сетей пала *UB-75* (Фр. Вальтер). Британские минные поля были поставлены у многих других подходов к берегу в тех местах, где германские подводные лодки имели обыкновение ставить мины в первый период минной войны еще до того, как они сами начали пользоваться этими приметными пунктами для определения своего места. Лодки типа „*UC*“ все еще действовали, ограничивая свою работу прибрежными водами, в которых суда держались берега, избегая подводных лодок на больших глубинах. Мины ставились уже не маленькими банками, а на некотором расстоянии одна от другой, и поля начали обнаруживаться довольно далеко в море.

Самым значительным происшествием была гибель первой жертвы на новом глубинном заграждении. Все произошло чрезвычайно просто. 19 декабря около полуночи *UB-56* (Х. Валентинер) начала проходить через Дуврский пролив¹; ровно в 23 ч. 42 м. произошел страшный взрыв. На воде был замечен один немец, но он умер вскоре после того, как всплыл на поверхность. С тех пор подводные лодки, пытавшиеся преодолеть это препятствие, несли тяжелые потери. Правда многие проходили благополучно; так в течение первых двух недель их прошло 21; но по мере систематического сооружения „стены из мин“ (wall of mines) опасность для противника возрастала, пока в октябре 1918 г. заграждение не было закончено. Двери Дуврского пролива под конец были заперты на замок для новейших подражателей Блэкберда.

В декабре потери снова увеличились как по числу, так и по тоннажу: 76 судов водоизмещением в 227 195 т грессе были потоплены подводными лодками, а 8 судов водоизмещением 23 606 т погибли на минах;

¹ Уильямсен указывает все жертвы заграждения погибшими в Английском канале.

потери в людях составили 585 чел. В водах вне Средиземного моря было пущено ко дну только одно большое судно — грузовой пароход Кьюнарда *Виновия* (*Vinovia*) (7 046 т), потопленный 19-го в 8 милях к югу от Ульф Рока, с 9 жертвами. 16-го погиб со всей командой в 30 человек *Бристол Сити* (*Bristol City*) (2 511 т). Одна подводная лодка была застигнута на месте преступления и расплатилась за него. В день рождества граф фон Шпет-Шюльцбург, только что принявший командование лодкой *U-87* после покойного Рудольфа Шнейдера (хорошо известного в этих водах), отпраздновал этот день мира и благоволения потоплением парохода компании Демпстер *Агберу* (*Agberi*) (4 821 т) в 18 милях на NW от острова Бардеи (*Bardsey*). Шлюп *Батеркэп* (*Buttercup*), обходивший вокруг погибающего судна, ударил погруженную подводную лодку. Патрульное судно *PC-56* быстро сбросило глубинную бомбу и тем вынудило лодку *U-87* всплыть на поверхность. Она сразу же была таранена патрульным судном, а *Батеркэп* обстрелял ее беглым огнем с дистанции прямого выстрела (point-blank range). Ни одна подводная лодка не могла выдержать столь жестокого обращения, и *U-87*, разломившись пополам, затонула. Этому успеху надо противопоставить серьезную катастрофу на минах у бара р. Мерсэ. 28-го, лоцманское судно *Эльфред Х. Рид* (*Alfred H. Read*) (457 т) взорвалось на минах и затонуло так быстро, что на нем погибло 39 чел., в том числе 16 ливерпульских лоцманов, что было тяжелой потерей для этого порта.

В течение рассматриваемого месяца подводные лодки опять обратили свое внимание на скандинавские конвои. За набегом 17 октября, проведенным крейсерами *Бремзе* и *Бруммер* и закончившимся уничтожением 9 союзнических и нейтральных судов, после гибели эскортировавших эскадренных миноносцев *Мери Роз* (*Mary Rose*) и *Стронгбоу* (*Strongbow*), 24 октября последовала подводная атака, закончившаяся потоплением одного парохода. Другой набег надводных кораблей был проведен на этот раз эскадренными миноносцами. В ночь на 11 декабря было уничтожено 6 британских и нейтральных судов, а также эскадренный миноносец *Парtridge* и траулеры *Командер Фуллертон* (*Commander Fullerton*), *Ливингстон* (*Livingstone*), *Лорд Элверстон* (*Lord Alverstone*) и *Токио*. Этот второй успех немцев показал, что необходимо добиться более высокой степени безопасности. Поэтому в качестве порта отправления конвоев был избран Метил (*Methil*) в Фиртов-Форте, вместо лежавшего далеко на север Лервика. Кроме того, эта перемена избавила эскортирующие корабли от многих трудностей при борьбе со штормами в широтах Шетландских островов. Конвои, шедшие из Метила, прикрывались соединениями, которые выделялись Гранд-Флитом и совершали походы, совпадавшие по времени с отправлением торговых судов. После этого безопасность была более или менее обеспечена. Таким образом история повторилась в том отношении, что корабли боевой линии снова стали оказывать прямую поддержку и защиту торговому мореплаванию. 8 декабря был подорван торпедой вооруженный пароход *Грайв* (*Grive*), хотя затонул он только 24-го числа у Лервика вследствие свежей погоды. Он только недавно вернулся из Архангельска. 13-го числа другой из этих дозорных кораблей, вернувшийся из Арктики, *Стефен Фернес* (*Stephen Furnes*), был подорван торпедой и затонул в Ирландском море с большим числом жертв. Накануне подводная лодка атаковала суда „Французской угольной линии“.

Особенно тяжелый удар постиг 22-го числа Гарвичский отряд. На этих кораблях лежала ответственность за охрану голландских конвоев с пароходами, груженными маслом, и перевозки мяса. На их пути было обнаружено минное поле, но по какой-то причине караван пошел прямо на него и в результате потерял новые эскадренные миноносцы *Сюрприз* (*Surprise*), *Торнейдо* (*Tornado*) и *Торент* (*Torrent*). Сначала взорвался один миноносец, а затем два другие, подошедшие к нему, разделили его участь.

Несмотря на это, другие эскадренные миноносцы подошли к месту катастрофы и спасли 193 уцелевших¹.

К концу года немцы начали чувствовать в британских водах первые эффекты контрнаступления союзников против подводных лодок. С 1 января по 31 декабря 1917 г. они потеряли 63 подводные лодки, т. е. в три раза больше, чем было уничтожено за 1916 г. Осенью 1917 г. началось выполнение новой большой программы постройки подводных лодок; ремонтные средства были реорганизованы в большом масштабе, и было учреждено специальное „Подводное Бюро“ во главе с в.-адм. Риттер фон Манн-Тихлер.² Однако Гайер считает, что усилие было сделано слишком поздно. Если бы большая программа была принята немедленно после совещания в Плессе в сентябре 1916 г., то, как он полагает, удалось бы получить достаточное число новых лодок для пополнения тяжелых потерь, понесенных во второй половине 1917 г. Однако из лодок, заказанных приблизительно в сентябре 1916 г., только одна большая лодка успела выйти в море до конца войны³. Если бы громадные германские судостроительные ресурсы были мобилизованы в 1916 г. так, как это было сделано в позднейший период войны, вероятно можно было бы построить достаточное количество подводных лодок; но германское военное командование не освободило с фронта достаточного числа квалифицированных рабочих, чтобы обеспечить быстрый выпуск новых лодок. За последние четыре месяца 1917 г. уничтожалось в среднем по 8 подводных лодок в месяц.

Потери в судах держались на почти постоянном уровне—около 300 000 т британских и 100 000 т иностранных судов в месяц. Постройка новых судов далеко отставала от числа уничтоженных; предстояло наверстать большое отставание для замещения непополненных потерь. Ноябрьский список (56 британских судов в 154 806 т, потопленных торпедами) был меньше, чем в любой месяц первой половины 1918 г.; а из 892 судов, находившихся в этом месяце в ремонте на верфях, 542 судна, водоизмещением в 1 509 000 т, вернулись на службу с исправленными повреждениями. Но следует помнить, что в 1918 г. патрули пришлось до известной степени отвлечь от

¹ Немцы сами пережили такую катастрофу в ноябре 1916 г., когда эскадренные миноносцы пытались совершить набег на Либаву (следует, видимо, Ревель. — *Ред.*) и 6 из них взорвалось на минах — событие, известное в германском флоте под названием „избиение младенцев“.

² Лекция *Гайера* (United States Naval Institut Proceedings, стр. 655-666) и *Sheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg*, стр. 328.

³ *U-142* — самая большая подводная лодка, построенная немцами. К окончанию войны она только что закончила свои испытания и никогда не видела боевой службы. Германские данные не согласны между собой — была ли ее постройка технически закончена или нет. Некоторые списки включают ее в число „законченных подводных лодок“ к 11 ноября 1918 г.; другие списки показывают ее как лодку, заканчивающуюся и выходящую во времени прекращения военных действий.

защиты торговли для обеспечения американских военных транспортов. Войска Соединенных штатов были переброшены через океан главным образом на британских судах, и охранялись почти исключительно британскими эскортами и патрулями. В водах метрополии новый год начался плодотворным применением улучшенных и становившихся все более действительными противолодочных мер; однако в Средиземном море контрнаступлению все еще недоставало карающей силы.

Состояние мирового тоннажа после 38 месяцев военных действий показано в нижеприведенной таблице.

Адмиралтейская таблица судовых потерь с 1914 до конца 1917 гг.

	Британские	Иностранные (в тоннах)	Общий итог (World)
Потери	7 079 492	4 478 081	11 557 573
Новые суда	3 031 555	3 574 720	6 606 275
Захваченные у противника суда	780 000	1 809 000	2 589 000
	Убыль	Увеличение	Убыль
Чистый итог	3 267 937	905 639	2 362 298

Итак, к концу 1917 г., кульминационный пункт подводной войны против судоходства был уже пройден. Но союзники и нейтральные, которым приходилось переживать все волнения и тревоги, вызывавшиеся современной „каперской войной“, еще не могли быть уверены в том, что худшие из их затруднений остались уже позади. До сих пор февраль был месяцем, который Германия выбирала для начала истребления торгового флота подводными лодками, запрещения свободного плавания в определенных районах и объявления условий, при которых торговые суда будут подвергаться нападениям. С немалым беспокойством ожидали второго месяца 1918 г. те нации, которые все еще активно использовали свой торговый тоннаж. С ужасом ожидали, что наступающая весна принесет с собой новое истребление кораблей и моряков, подобное истреблению в апреле предыдущего года.

Но к началу 1918 г. Большой генеральный штаб втайне отрекся от своей веры в могущество подводных лодок. Говорят, что еще до истечения шестимесячной кампании военные вожди отреклись от культа подводных лодок. Развал России освободил целые армии для использования на других боевых фронтах. Гинденбург и Людендорф решили, что если война будет выиграна, то она в конце концов будет выиграна не на море подводными лодками; она должна была быть выиграна на суше новым мощным наступлением на Западном фронте.

ГЛАВА XI

БОРЬБА В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ (1917 г.)

В северных водах кульминационная точка борьбы была пройдена; здесь первый удар, направленный против мирового судоходства, удалось выдержать и ослабить, хотя и страшной ценой. Медленно и по временам почти незаметно ослабевало наступление противника; и с все возрастающей силой контрмероприятия сдерживали и отражали нападение

германских подводных лодок. Мы возобновим здесь рассмотрение общего положения в Средиземном море с того момента, когда мы прервали его, а именно—с января 1917 г. Обстановка была далеко не благоприятной. О мозаике зон, распределенных между союзниками, уже было сказано. Система организации командования может быть суммирована следующим образом. Главнокомандующим был французский адм. Гоше, державший флаг в Корфу; ему были подчинены английские к.-адм. Баллэрд на Мальте, к.-адм. К. Тэрсби в Эгейском море, ведавший районом Дарданелл, в.-адм. Умис в египетских водах и к.-адм. Хизкот Грант в Гибралтаре. Кроме того в Сирии и Греции были французские флагманы. Союзные силы действовали в Отрантском проливе, а в западной части Средиземного моря имелись французское и итальянское командования. Каждый флот был ответствен за свою собственную зону; второстепенные случаи, происходившие за пределами какой-либо зоны, не касались сил, действовавших в данной зоне. Результаты, получившиеся вследствие подобного разграничения моря и многовластия, были не удовлетворительны. Изречение Наполеона „Нельзя вести войну мелкими пакетами“ казалось игнорировали или даже подвергали осмеянию.

Необходимо дать сводку важнейших особенностей обстановки на Средиземном море, сложившейся к началу неограниченной подводной войны в этих оживленных водах. После эвакуации Галлиполи в декабре 1915 г. главной задачей морских сил стала охрана и обеспечение переброски запасов для Салоникских и Египетских экспедиционных сил, включавших в себя около 400 000 чел. В декабре 1915 г., вскоре после ожесточенных нападений предыдущего месяца (когда было потоплено 23 британских и 18 союзных и нейтральных судов), в Париже была созвана конференция из морских представителей союзников¹. На конференции выявилось резкое расхождение во взглядах на самые основные вопросы. С одной стороны, французы утверждали, что неприятельские подводные лодки используют пустынные бухты восточной части Средиземного моря в качестве операционных баз, и настаивали на тщательном обыске всех таких мест старыми крейсерами. С другой стороны, англичане предпочитали направлять судоходство по определенным маршрутам, которые должны были охраняться всеми наличными патрульными судами. В.-адм. Дартиж-дю-Фурне (в то время французский главнокомандующий) поддерживал английскую точку зрения, но считал, что для установления достаточного патрулирования необходимо иметь 140 эскадренных миноносцев и 280 траулеров. Таких сил не было, и пришлось придумывать другие средства. Тогда воды были разделены и море разбито на клочки в виде 18 районов. В распределение районов были внесены некоторые поправки, по которым французы сохранили в своем ведении Эгейское море, а путь воинских транспортов Мальта—Египет перешел под полный контроль британских кораблей.

Тем временем германские подводные лодки в Адриатике были отозваны в свои базы для переборки механизмов и ремонта; эффект их наступательных действий соответственно понизился до незначительных размеров. В 1916 г., в январе, было потоплено 6 судов, в феврале—12, а в марте—только 4 судна. Зато в апреле итог поднялся до 16 и в мае

¹ Capt. C. V. Osborne. Anti-Submarine Campaign in Mediterranean 1916—1918 (Осборн, Противолодочная кампания в Средиземном море в 1916—1918 гг.)

составил 37 судов, причем особенно тяжелые потери понесли итальянцы (30 000 т). С имевшимися в наличии силами было возможно только посылать одиночных морских „полицейских“ для патрулирования вдоль дороги и для спасения мирных торговых судов от истребления. Подобная система патрулирования давала лишь жалкие результаты, как в смысле защиты торговли, так и в смысле борьбы с противником. Патрули чаще оказывали помощь подводным лодкам, нежели являлись им помехой. Как уже было отмечено, подводным лодкам приходилось только отыскивать патрули и наблюдать за ними, чтобы определить используемые и охраняемые пути; затем они крейсеровали взад и вперед вдоль обнаруженных таким образом путей, уверенные в том, что найдут себе цель. Встречи с патрульными кораблями легко было избежать, уйдя под воду. Эскорты могли предоставляться только таким судам, как воинские транспорта, нефтеналивные суда и суда, перевозившие мясо и боевые припасы; эти важные корабли передавались из одной зоны в другую. Но и при этих мерах система иногда оказывалась не состоятельной и приводила к катастрофическим результатам. Пути были длинные, а число судов, одновременно находившихся в море, доходило иногда до 350. Для защиты своего торгового флота союзники смогли собрать в начале 1917 г. 66 эскадренных миноносцев, 200 траулеров и 79 шлюпов, канонерских лодок и вооруженных пароходов для несения эскортной службы¹; многие из них были слишком тихоходны, чтобы нагнать подводную лодку в надводном положении.

Число погибших судов продолжало расти. Главные эпизоды кампании 1916 г. в Средиземном море и в частности замечательные крейсерства Арно де ля Перьер на *U-35* уже были рассмотрены. В это историческое море германское морское командование послало своих подводных „асов“, так как здесь было меньше риска „прискорбных инцидентов“ и дипломатических осложнений с Вашингтоном, чем в тех водах, где путешествовали и подвергались нападениям подводных лодок суда с американскими гражданами. Из опыта деятельности своих командиров средиземноморских подводных лодок Германия знала, что, поскольку американские граждане не гибнут, Вашингтон не будет активно протестовать против потопления судов без предупреждения. Действительно, подводные лодки топили без предупреждения только суда, имевшие вооружение; это соответствовало германскому предостережению, что ее подводные лодки будут топить без предупреждения только те суда, которые будут предпринимать попытки к бегству или оказывать сопротивление. Наиболее многочисленными были атаки в западной части моря, во французской зоне. За последние 6 месяцев 1916 г. было уничтожено 96 британских судов в 415 471 т; 24 французских в 64 829 т; 136 итальянских судов в 181 831 т; всего 256 судов общим водоизмещением в 662 131 т гресс. Британские потери тоннажа составляли 62% всех потерь. С другой стороны, почти половину всего числа потопленных судов потеряли итальянцы, что объясняется большим числом потопленных мелких судов. Уничтоженные британские суда были значительных размеров.

¹ Важно уяснить себе, что в целях обеспечения непрерывного патрулирования в море можно было использовать только часть кораблей, в то время как другая находилась в ремонте, а их команды — на отдыхе.

Напомним, что осенью 1916 г. на соединение с имевшимися 6 лодками (*U-21, U-33, U-34, U-35, U-38 и U-39*), прибывшими в течение предыдущей весны и летом, были посланы 4 большие лодки¹, за которыми непосредственно последовали *U-47 и U-63*. 7 подводных минных заградителей улучшенного типа „*UC-II*“ также вышли из германских портов в Средиземное море², и за первые 6 месяцев 1917 г. вышло в эти воды еще 9 других лодок³. Зато 4 лодки вернулись в Северные воды⁴. К большим лодкам, переброшенным из флотилий Северного моря, были присоединены единицы типа „*UB-III*“, как только последние стали вступать в строй во второй половине 1917⁵. В течение 1918 г. только 3 новые лодки (*UB-105, UB-128, UB-129*) могли быть посланы для пополнения потерь, понесенных флотилиями Средиземного моря.

В январе 1917 г. в Средиземном море оставалось еще 13 лодок. В числе их была знаменитая *U-21*, теперь уже пережившая расцвет своей деятельности, но памятная по ее пионерской работе и подвигам у Галлиполи и ожидавшая своего скорого возвращения в Северное море. Из грозных „тридцатых“ еще действовали *U-33, U-34, U-35, U-38 и U-39*. „Дети горя“—тихоходные и неуклюжие подводные заградители типа *U-71—U-80*—были представлены в Адриатической флотилии лодками *U-72 и U-73*. Прибрежный тип „*UB-I*“ был представлен *UB-14*; серия „*UB-II*“—лодками *UB-42, UB-43 и UB-47*. Малый минный заградитель *UC-14* остался как последний образчик своей серии⁶. К началу февраля имелось 27⁷ германских и 15 австрийских подводных лодок, базировавшихся на адриатические и турецкие порты.

Положение союзников в январе 1917 г. в Средиземном море было серьезным. Последние два месяца 1916 г. были отмечены усиленным потоплением торговых судов, и это увеличение несомненно объяснялось увеличением подводных сил противника. Контрнаступление на подводные лодки имело мало успеха в прошлом, в настоящем, да и в перспективе: в 1915 г. 1 лодка была отмечена, как пропавшая без вести; другая была потоплена в Черном море и 2 австрийские лодки—в Адриатике; в 1916 г. 4 лодки были уничтожены в турецких водах; 1 германская и 1 австрийская лодка попались при попытке пройти Отрантским проливом, а 1 германская и 1 австрийская погибли у Таранто. События 1917 г. оправдали мрачные предзнаменования предыдущего года; были уничтожены только 2 германские подводные лодки и пропала без вести 1 австрийская лодка.

Вскоре по прибытии на Мальту в сентябре 1919 г. адм. Бэллард рекомендовал принять систему конвоев; ему ответили, что ответственность за общее направление операций лежит на французах, и что даже в том случае, если бы удалось собрать достаточное количество судов для защиты, этот метод не мог бы быть принят. Существующая си-

¹ Вероятно *U-32, U-52, U-64, U-65*.

² *UC-20, UC-22, UC-23, UC-24, UC-25 UC-34, и UC-35*.

³ *UC-27, UC-37, UC-38, UC-52, UC-53, UC-54, UC-67, UC-73 и UC-74*.

⁴ *Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (Шеер, Флот Открытого моря)*, стр. 260.

⁵ *UB-48, UB-49, UB-50, UB-51, UB-52, UB-53, UB-66, UB-67(?), UB-68, UB-69, UB-70, UB-71*.

⁶ В начале 1917 г. *UC-14* была разобрана на части и перевезена сухим путем во Францию. Она взорвалась на минах у Зебрюгге в октябре 1917 г.

⁷ Включая *UC-14*.

стема патрулирования путей и снабжения эскортом важных судов, казалось, было высшим, чего можно было достичь. Слабость системы конвоирования от одной зоны до другой стала ясна командованию после потопления итальянского воинского транспорта *Минас (Minas)* (2 854 т), везшего сербских солдат в Салоники. Его итальянский эскорт, дойдя до разграничительной линии между итальянской и британской зонами, повернул обратно. Так как адм. Баллард не получил распоряжения о высылке британских эскадренных миноносцев на встречу итальянского парохода, последний пошел один. Он был потоплен у мыса Матапан 15 февраля, причем погибло 870 чел. Спустя два дня погиб также французский воинский транспорт *Амос (Athos)* (12 644 т), перевозивший сенегальские войска и 1 000 кули. Во время последней катастрофы проявилось мужество цветных войск: после того, как все кули были сняты, они выстроились в полном порядке, когда корабль шел на дно. В результате таких катастроф было решено создать в Корфу конференцию союзного морского командования для создания общей организации эскортирования и патрульной службы. Конференция состоялась в апреле, а к этому времени положение еще ухудшилось.

Потери в судах в первые месяцы 1917 г. шли по восходящей кривой, а начало неограниченной войны во всех водах погнало эту кривую еще круче вверх. В феврале было потоплено 48 судов водоизмещением в 100 000 т, а в марте 35 судов — в 54 000 т. Среди уничтоженных военных кораблей французская канонерская лодка (минный заградитель) *Кассини* в ночь на 21 февраля была потоплена с особой жестокостью. На ней взорвался либо погреб, либо запас мин, причем была убита большая часть команды. Уцелевшие взобрались на плот; тогда из темноты послышался голос, окликнувший их на французском языке, и когда они ответили, то по ним был открыт огонь. Самым крупным из погибших боевых кораблей был французский 18 400-т линейный корабль *Дантон (Danton)*, потопленный у Сардинии. В полдень 19 марта, идя зигзагами под конвоем эскадренного миноносца *Массю (Massue)*, он был поражен двумя торпедами с *U-64* (Морат). Атакующая глубинными бомбами подводная лодка ушла, быстро погрузившись, и впоследствии уничтожила 7 торговых судов, в том числе 2 британских вооруженных парохода и 3 итальянских парусника. Она вышла из Вильгельмсхафена в Каттаро 26 ноября 1916 г. и оказалась одним из „морских волков“, проявивших себя наиболее разрушительным в Средиземном море. Что касается *Дантона*, то он затонул в $\frac{3}{4}$ часа с 806 чел. своего состава — одна из самых крупных потерь в людях на единичном военном корабле за все время войны. Достоин также сожаления случайное потопление 10 марта итальянской подводной лодки *Альберто Гульелмотти* шлюпом *Сикламен (Cyclamen)*. Британское патрульное судно заметило итальянскую лодку у острова Капрейя и, приняв ее за неприятельскую, потопило.

Небольшой успех был достигнут благодаря отказу от системы постоянных путей в пользу рассеивания судов по нескольким путям при частом изменении этих пароходных маршрутов. С середины января по конец марта британское судоходство между Египтом и Салониками или Мальтой понесло значительно меньше потерь — погибло только 4 судна. Вдоль побережья Алжира, где пути охранялись французскими силами, суда шли у самого берега; невооруженные суда должны были совер-

шать переходы по ночам, а днем искать убежища в портах. Серьезные потери были понесены у Алжирского побережья в конце февраля¹; поскольку вооруженные пароходы подвергались ночью такой же опасности, как и невооруженные, в начале марта отказались от алжирского прибрежного пути. Вместо этого суда, выходявшие от Гибралтара, держались вблизи побережья Испании, а оттуда расходились различными курсами. Каждое судно шло своим курсом, и эти курсы прокладывались зигзагами с таким расчетом, что если подводная лодка встречала судно, то должен был проходить большой промежуток времени прежде, чем другое судно пройдет через то же место. Эти новые меры, принятые по всему Средиземному морю, обещали большую безопасность от атак в открытом море. Однако имелись серьезные препятствия, зависевшие от географических условий, избежать которых было невозможно; дело в том, что из Средиземного моря имеется только два выхода — Гибралтарский пролив на западе и Суэцкий канал на востоке. Независимо от того, как варьировались пути, все они неизбежно сходились к каналу или проливу. Противник не замедлил оценить значение этого факта. В конце марта на путях, сходящихся к Александрии, появилась *U-63*, потопившая 2 вооруженных парохода и египетский парусник. Одна из жертв — адмиралтейский угольщик — сопровождался 4 патрульными судами. Ни в одном из этих случаев атакующий не был замечен. Затем в этом районе появилась *U-73* (следует, видимо, *UC-73.—Ped.*), разбросавшая на своем веку много разрушительных мин, и поставила свои стальные ловушки у Александрии; после этого она ушла в крейсерство вдоль берегов северной Африки до Орана. На минах погибло 4 судна. Однако Средиземное море в целом было неподходящим для минных операций, за исключением лишь подходов к некоторым портам. Поэтому лодки-заградители достигли очень немногого².

Среди погибших крупных судов были *Клен Фаркхер* (*Clan Farquhar*) (5 858 т), погибший 26 февраля в 80 милях к северу от Бенгази (Benghazi) с 49 жертвами; *Квин Юджени* (*Queen Eugenie*) (4 358 т), 25 марта, в 23 милях на *NNO* от Кани Роке (Cani Rocks), с 35 жертвами; *Броднес* (*Brodness*) (5 736 т), 31 марта, в 5 милях на *WNW* от Порт-Анцио (Port Anzio).

В апреле противник проявил свою силу полностью. Не менее 13 лодок находились в море одновременно, и в другой период было совершено 24 отдельных похода. Лодки пустили ко дну 51 пароход и 43 парусника — всего 94 судна водоизмещением 218 000 т, что составляет четверть потерь, понесенных торговым флотом за апрель во всем мире. О двух крейсерствах можно рассказать подробнее, чтобы дать картину положения и трудностей в 1917 г. Как уже упоминалось, 4 адриатические лодки после действий в течение некоторого периода в Средиземном море вернулись в Германию для ремонта. Херзинг на *U-21* вернулся домой в феврале; Гансер на *U-33* вернулся, повидимому, в начале лета, и *UC-14* возвратилась в состав фландрейской флотилии в течение осени. Четвертая лодка, *U-52* (Ханс), перед тем как войти

¹ С 20 февраля по 3 марта 7 оборонительно вооруженных пароходов было взорвано торпедами среди дня (без предупреждения).

² Использование время от времени малых подводных заградителей в качестве транспортов для перевозки в северную Африку является фактом, засвидетельствованным Гибралтаром.

в Гибралтарский пролив, в ноябре 1916 г. вышла победительницей при встрече с шедшим домой старым французским линейным кораблем *Сюффрен* (*Suffren*). Теперь *U-52* возвращалась в Германию после краткого пребывания в Средиземном море, снова оставляя за собой следы разрушения.

Потопив целый ряд итальянских парусников, *U-52* появилась 4 апреля у Генуи без предупреждения потопила торпедой итальянский пароход *Равенна* (*Ravenna*) (4 101 *m*); затем ею был потоплен американский пароход *Миссуриен* (*Missourian*) (7 924 *m*), сданный после первого выстрела; незадолго до полуночи *U-52* встретила примерно в 50 милях к югу от Ниццы пароход Эллермана *Сити ов Парис* (*City of Paris*) (9 239 *m*). При полной луне *U-52* без труда рассмотрела свою цель и быстро выпустила в нее торпеду. Когда пассажиры и команда сели в шлюпки, *U-52* потопила пароход четырьмя выстрелами (из орудия). Когда 36 часов спустя, прибыли французские патрульные суда, они нашли три шлюпки, в которых находилось 29 мертвых матросов-индусов. Еще одна шлюпка придрейфовала к берегу с 12 покойниками, а остальные две пропали без вести. Всего погибло 122 человека. В ночь на 14 апреля *U-52* прошла Гибралтарский пролив, уничтожив еще 6 судов, а около Лиссабона потопила еще 2 парохода, доведя цифру тоннажа, уничтоженного ею за это крейсерство, до 40 964 *m*.

Одновременно с вышеописанным походом *U-52* другая экспедиция была проведена *U-35*. Последняя вышла из Каттаро, чтобы возобновить свои нападения на суда. Ее поход продолжался 5 недель и обошелся союзникам в 65 000 *m* торгового тоннажа.

Выйдя в свой излюбленный район, *U-35* потопила *Паркгейт* (*Parkgate*) (3 232 *m*) к югу от Сицилии, с 16 чел., причем этот эпизод был заснят на киноленту. Следующей жертвой был *Мэйплвуд* (*Maplewood*) (3 259 *m*), потопленный 7 апреля к юго-западу от Сардинии.

Пройдя напрямик к Алжирскому побережью, *U-35* ожидала найти там обычный поток судов, не подозревая, что суда плавают рассредоточенными путями. Разочаровавшись в своих ожиданиях, *U-35* пошла вдоль опустевших прибрежных путей к западу и 12 апреля прошла через Гибралтар. В это время, вследствие недостатка орудий, суда, выходявшие из Гибралтара в канадские или американские порты, имели приказание снимать свои пушки с тем, чтобы эти орудия можно было устанавливать на другие суда, шедшие в опасное плавание по Средиземному морю. Поэтому, выйдя из пролива, *U-35* нашла себе легкую добычу.

14-го она потопила в 135 милях к западу от Гибралтара пароход *Патагоньер* (*Patagonier*) (3 832 *m*). На западных подходах к Гибралтару фон-Арно уже поймал 3 судна. Затем он 15-го потопил греческое судно, 17-го—русское и 3 британских, 19-го—*Совэл* (*Sowell*) (3 781 *m*), в 180 милях от мыса Спартель (*Spartel*), а на следующий день *Лоудэйл* (*Lowdale*) (2 660 *m*) и *Нентмур* (*Nentmoor*) (3 535 *m*). Присутствие обеих лодок—*U-52* и *U-35*—в этом районе причинило большое беспокойство, так как делались приготовления к выходу из Гибралтара первого конвоя в Соединенное королевство. Судовые пути перенесли на юг, к африканскому берегу. Местные патрули были совершенно не в состоянии справиться со своей задачей при создавшейся обстановке, и *U-35* нечего было опасаться. 25-го она вновь прошла Гибралтарский пролив, потопив еще 5 судов, всего уничтожив к западу от Гибралтара не менее 17 судов. У Алжира она потопила греческий пароход и, избежав бомб с французского гидросамолета, благополучно вернулась в Каттаро.

Другие подводные лодки также пожали богатую жатву. Особенно несчастным днем было 15 апреля, когда за несколько часов было пущено ко дну 3 прекрасных судна.

Был потоплен пароход компании „Британская Индия“ *Машобра (Mashobra)* (8 236 т) с 8 жертвами, в 140 милях к юго-западу от мыса Матапан. Еще более серьезной была потеря воинского транспорта *Аркэдиен (Arcadian)* (8 929 т), шедшего из Салоник в Египет с 1 000 солдат; он был подрван торпедой в 26 милях к северо-востоку от Мило и затонул в 6 минут, унося с собой 242 солдата и 35 человек команды. В то же самое время, в 150 милях к востоку от Мальты, другой воинский транспорт, *Камерония (Cameronia)* (10 963 т) с 2 630 солдатами, шедший из Марселя в Египет и конвоируемый двумя эскадренными миноносцами, был также подрван торпедой и затонул, причем погибло 129 солдат и 11 человек команды. *Аркэдиен* был потоплен во французской зоне, и через 3 часа после его потопления французские патрули прибыли на место гибели.

Как в Средиземном море, так и вне его мелкие патрульные суда были перегружены работой до такой степени, что люди валились с ног, а механизмы были почти совершенно изношены. Хотя их использовали до пределов возможности, они всегда оказывались слишком немногочисленными для обеспечения длинных и многочисленных морских путей подвоза. В Средиземном море на мелкие суда возлагалась двойная обязанность: они имели задачей не только охранять торговые пути, но также оборонять морские линии снабжения армии на восточных театрах войны. Нет ничего удивительного и ничего позорного для них в том, что при недостатке в них возлагавшаяся на них геркулесова работа оказалась им не под силу. Сухопутное командование, действительно нуждаясь в подкреплениях для Западного фронта, предложило заняться переброской войск из Салоник во Францию. Первый морской лорд также одобрял сокращение британского экспедиционного корпуса в Македонии, потому что эта мера освободила бы патрульные силы для использования в других районах и для других обязанностей. По его мнению крайне важно было сократить линии подвоза и обеспечить ввоз продовольственного снабжения. Поддержка наших вспомогательных боевых операций на Ближнем и Среднем Востоке поглощала слишком много энергии у нашего военного флота и у легких сил (*minor maritime forces*).

27 апреля на французском флагманском корабле *Прованс (Provence)* в Корфу открылась конференция. Мнения опять разделились: французы предпочитали фиксировать маршруты; британские адмиралы предпочитали рассредоточение. Исход дискуссии был далеко неудовлетворительным. Суда должны были ночью идти у самого берега, останавливаясь днем в загражденных сетями гаванях-убежищах; а когда являлась необходимость пересекать открытое море, пароходы посылались поодиночке и должны были расходиться по рассредоточенным путям. Важным судам должны были придаваться последовательно сменяющие один другого эскортирующие корабли для сопровождения их через все зоны, и по два других судна могли пользоваться преимуществом этой защиты, присоединяясь к эскортируемому судну. Совместное плавание больше чем трех судов не разрешалось. Даже само слово „конвой“ было подвергнуто анафеме и запрещено. Суда, непригодные для эскортной службы, несли патрульную службу.

Очень важным было решение воспретить проход через Средиземное море судам, следовавшим на Дальний Восток и с Дальнего Востока, и направлять их вокруг мыса Доброй Надежды. Войска и материалы

для Египта и Салоник должны были грузиться в Таранто. Другое интересное предложение было выдвинуто адмиралом, командовавшим британской адриатической эскадрой. Он обратил особое внимание на то обстоятельство, что усилия создать защиту патрулями или эскортами и заградить Отрантский пролив приносили мало пользы; он приписывал неудачу недостатку в малых вооруженных судах. Он настаивал на том, чтобы 120 дрейфтеров в Таранто были совершенно изъяты оттуда и распределены по патрулируемым районам. Если бы это мероприятие оказалось неудачным, они должны были вернуться к своей прежней работе и быть усиленными судами патрульной службы так, чтобы сетевое заграждение стало вполне действительным. Это предложение не было принято. Чтобы понять значение его предложения, здесь следует вкратце описать систему, действовавшую в то время в Отранто. Там имелось 120 дрейфтеров и 30 моторных катеров, снабженных глубинными бомбами и вооруженных мелкими пушками, причем последние были совершенно недостаточны для нанесения подводным лодкам серьезных повреждений. Дрейфтеры находились у линии сетей (maintained a line of nets) длиной в 44 мили от итальянского берега до острова Фано (Fano). Южнее дрейфтеров находились моторные катера, остававшиеся в море и ночью, с целью заставить подводные лодки, следовавшие на север, нырять и при этом попадать в сети. Севернее линии сетей по временам находились итальянские силы; южнее — французские корабли из Корфу. Эскадренных миноносцев для поддержки сетевых дрейфтеров не было, а номинально приданные итальянские суда находились в гаванях в ожидании экстренного вызова от дрейфтеров, но с итальянской стороны конец линии сетей охранялся моторными катерами. Подводные лодки встречали мало препятствий при выходе из Адриатики. В 1916 г. лодки 9 раз запутывались в сетях: UB-44 и VI были уничтожены, но 2 австрийские лодки, запутавшиеся в сети и заброшенные глубинными бомбами 8 и 10 июля, освободились и ушли. Нет сомнений в том, что в декабре также выбралась лодка XX. 10 апреля 1917 г. в запутавшуюся подводную лодку было сброшено 5 глубинных бомб, но никаких обломков не всплыло. В апреле исчезла австрийская лодка XXX; она вышла из Каттаро 31 марта и пропала без вести¹.

Французское и итальянское командования являлись сторонниками создания постоянного баража от Санта Мария ди Леука (S-ta Maria di Leuca) до острова Фано наподобие того, которое было испытано и отставлено в 1915 г. в Дуврском проливе. Он должен был быть сооружен из британских материалов и французских мин. Позднее в том же году они вновь выдвинули план, известный под названием сети „де Кильяка“ („de Quillac“ net). Под конец эта идея была поглощена позднейшим и более исчерпывающим планом закрытия пролива. О серьезности положения можно судить по заявлению Италии, гласившему, что пока ее требования о тоннаже не будут удовлетворены, она не сможет больше поддерживать наступление. Судя по дальнейшим результатам, самым важным из всех решений, принятых на совещании в Корфу, было, ве-

¹ Во время ее гибели ею командовал старший лейтенант (Linien-schiffs Leutenant) Фридрих Фендрих. Эта была единственная подробность, относящаяся к гибели XXX, приведенная „Криссархивом“ (Вена). У союзников нет ни одного сведения, объясняющего гибель лодки. Ее судьба до сего дня остается тайной, и возможно останется таковой навсегда.

роятно, признание, что все судоходные пути, конвои и патрули во всем Средиземном море должны быть подчинены централизованному контролю.

Предложения конференции в Корфу составляют эпоху на Средиземном море. Позднее, в июне, союзные командования пришли к соглашению, что вся противолодочная кампания и защита торговли должны управляться британским вице-адмиралом, который должен поднять свой флаг на берегу на Мальте, и французскому главнокомандующему должна быть предоставлена полная свобода действий для борьбы с неприятельскими эскадрами в Адриатическом море и Константинополе. Выбор адмиралтейства пал сперва на сэра Рослина Уимис, но по его возвращении в июле в Уайтхол он остался там в должности заместителя Первого морского лорда. 6 августа на этот новый и ответственный пост на Мальте был назначен в.-адм. сэр Сомерсет Гоф-Калторп.

Еще во время заседаний конференции подводные лодки стали более деятельными. За 4 дня 8 действовавшими подводными лодками было пущено ко дну 6 больших пароходов и 8 итальянских парусников, общим водоизмещением в 27 000 т.

В числе погибших судов были *Понтиак* (*Pontiac*) (3 345 т), *Каронга* (*Karonga*) (4 665 т) с 18 жертвами и *Тиквуд* (*Teakwood*) (5 315 т). У Корсики действовала *U-33*; *U-35* (как отмечено выше) возвращалась в Каттаро; в виду Мальты *UC-37* потопила артиллерийским огнем итальянский парусник.

Воды вокруг Мальты были почти не защищены. Один дрейфтер и, может быть, в хорошую погоду пара моторных катеров составляли грозную плавучую защиту этой драгоценности британской короны! Скопление судов в Большой гавани было настолько велико, что торговым судам приходилось искать себе пристанища на бочках на двух других открытых якорных стоянках. Подводные лодки часто подходили к двум последним убежищам; они могли видеть целые флоты прекрасных грузовых судов, мирно стоявших на якоре, но никогда не осмеливались подходить к берегу и нападать на рейды. Они видели между собой и пароходами линию буев, ясно обозначавших границы оборонительных сетей и опасных минных полей. Германские подводные лодки не подозревали, что эти ограничительные буи мнимых минных полей были только старыми окрашенными бочками из-под масла, и что ни одной мины или сети в действительности между грузовыми судами и их противниками не стояло. „Защищенные якорные стоянки“ на Мальте были полнейшим блеффом, но в качестве защиты для судов оказались гораздо более полезными, нежели настоящие заграждения и баражи Дуврского и Отрантекого проливов¹.

Вернемся к *UC-37*. Поставив мины у мыса Розы (Cape Rosa), она подорвала торпедой и потопила 30 апреля французский воинский транспорт *Кольбер* (*Colbert*) (5 394 т), шедший из Марселя в Салоники, причем погиб 51 чел. На следующий день был потоплен торпедой наливной пароход *Бритиш Сан* (*British Sun*) (5 565 т) с 7 000 т нефти. Он шел под конвоем трех вооруженных траулеров, но эти маленькие суда были настолько непригодны для данной службы, что пароходу пришлось уменьшить ход до 6¹/₂ узлов, чтобы дать им возмож-

¹ Упомянутыми здесь мальтийскими якорными стоянками были Марса Ширко (Marsa Scirocco) и бухта Сент Пол (St. Paul's Bay). „Journal of Royal United Service Institution“, апрель 1924 г., статья Adm. Ballard (адм. Беллзрд).

ность следовать за собой. Нефть вспыхнула, растеклась по воде огненной пеленой, и ценное судно исчезло в этом пламени как в настоящем погребальном костре викингов.

В мае потери в судах несколько снизились. Было потоплено 38 пароходов и 43 парусника вместо 94 погибших в апреле. Среди них наиболее серьезными потерями были: прекрасный военский транспорт *Трансильвания* (*Transylvania*) (14 315 т), шедший в Египет с 3 000 солдат. В феврале японское правительство предложило послать 8 эскадренных миноносцев под командой японского контрадмирала для совместных действий с британскими патрулями в Средиземном море. Два из этих японских эскадренных миноносцев—*Матсу* и *Сакаки*—конвоировали *Трансильванию*, и когда они находились в 2¹/₂ милях к югу от мыса Вадо (*Vado*), в Генуэзском заливе, этот большой пароход получил двойное попадание торпедами и затонул менее, чем в час, с 270 человеками. Прибытие из Японии столь необходимых эскадренных миноносцев и использование впоследствии таких же греческих и американских кораблей значительно облегчили напряженную работу британских и французских эскортот. 11 июня *Сакаки* был поврежден торпедой, причем потерял 55 человек команды. Следующая потеря имела место 29 мая, когда был потоплен французский транспорт *Ярра* (*Yarra*) (4 163 т) причем погибло 56 человек пассажиров.

Первое и единственное потопление госпитального судна в Средиземном море произошло в мае этого года. В конце марта германское правительство объявило, что госпитальные суда в Средиземном море, как и в Английском канале, будут топить. Поэтому эти суда были задержаны в портах до 15 апреля, после чего начали выходить в море под конвоем двух эскадренных миноносцев каждое. Они все еще окрашивались в белый цвет, с установленными отличительными марками, но имели приказание ходить зигзагообразными курсами и идти ночью с затемненными огнями. 26 мая около 19 час. *Дувер Кастл* (*Dover Castle*) и *Каранара* (*Karapara*) шли на запад, сопровождаемые эскадренными миноносцами *Камиллон* (*Cameleon*) и *Немезис* (*Nemesis*)¹. Когда оба госпитальные судна были в 50 милях к северу от Бона, *Дувер Кастл* (8 271 т) был намеренно подорван торпедой с *UC-67* (Нейман). Судно шло из Мальты в Гибралтар с 700 раненых и персонала и командой в 141 чел. 6 кочегаров было убито сразу же, но раненые были благополучно переданы на *Камиллон*, частью непосредственно, частью перевезены на спущенных шлюпках. *Каранара*, прикрытый дымовой завесой с *Немезис*, ушел в Бону и избежал подобной же судьбы. Капитан *Дувер Кастл* и 16 человек команды предпочли остаться на подорванном судне, которое казалось поврежденным не смертельно, и в 20 час. *Камиллон* ушел в Бону с 950 человеками. Едва он успел уйти, как вторая торпеда поразила *Дувер Кастл* в правый борт под мостиком, и через 3 минуты судно пошло ко дну. Оставшиеся на судне были подобраны через 6 часов. Эта атака на конвоируемые суда, обеспеченные, казалось бы, достаточным прикрытием, стала предметом тщательного обследования. Оба эскадренные миноносца шли позади траверза сопро-

¹ Вскоре после этой атаки британские эскадренные миноносцы *Минстрел* (*Minstrel*) и *Немезис* были переданы „взаимн“ Японии и занесены в списки японского флота под названиями *Сендан* и *Капанан*.

жизнею судна, так как опыт показал, что многие конвоируемые суда получали попадание торпедой с кормы. Поэтому считали, что если подводная лодка будет замечена по носу, против нее можно будет быстро произвести контратаку; если же миноносцы будут держаться впереди, а атака будет произведена с кормы, то за то время, пока миноносцы будут описывать циркуляции, подводная лодка успеет исчезнуть. В данном случае *UC-67* не была замечена; и новая мысль помещения конвоя позади траверза сопровождаемых судов в расчете, что караван должен до известной степени служить ловушкой, была отставлена.

Атака *UC-67* не имеет оправданий. Тремя днями раньше она потопила пароход *Элммур* (*Elm Moor*) (3 744 т) в 36 милях на *OtS* от Сиракузы и захватила в плен его капитана. После его освобождения, он сообщил все подробности этого бесцельного насилия. Нейман заметил госпитальные суда вскоре после полудня и выслеживал их несколько часов. В 17 час. капитану *Элммура* велели спуститься вниз, и в этот момент он заметил, что *Дуер Касл* повернул вправо в точке излома зигзага. Одновременно Нейман повернул влево, чтобы перехватить его. При выпуске обеих торпед *UC-67* находилась в погруженном состоянии. 4 июня 1921 г. Нейман предстал перед судом в Лейпциге, но был оправдан на том основании, что он выполнял распоряжения свыше. Он вышел из Каттаро 23 мая и на другой день после своей возмутительной атаки поставил у Алжира минное поле и, как предполагают, атаковал *Манчестер Тредер* (*Manchester Trader*) (3 938 т). Этот пароход превосходно оборонялся против направленного на него артиллерийского огня; при виде дупльного пламени орудия подводной лодки капитан каждый раз менял курс. Через 4½ часа пушка парохода разорвалась; подводная лодка быстро сблизилась и потребовала сдачи капитана. Тот переоделся в рабочее платье и вместо него противник взял в плен второго помощника, а затем обстрелял уже поврежденный снарядами пароход. Прибытие траулера обратило подводную лодку в бегство, но *Манчестер Тредер* уже нельзя было спасти, и он затонул.

В результате нападения на *Дуер Касл*, Берлин обещал безопасность госпитальным судам в Средиземном море при условии, если на них будут находиться нейтральные контролеры (*supervisors*) и если они будут плавать без сопровождения вооруженных судов. В августе переговоры между Мадридом и Берлином закончились назначением испанских офицеров-контролеров, которые должны были следовать до Гибралтара. Если эти суда шли оттуда на запад, они должны были выгружать своих раненых в каких-нибудь британских портах вне Английского канала.

Во второй половине мая из германских вод прибыл новый подводный минный заградитель — *UC-73*, по пути пытавшийся нападать на суда на подходах к Гибралтарскому проливу со стороны океана. Другая из этих лодок, *UC-52*, пришла 11 июня в Кадикс с повреждением в механизмах; накануне она получила повреждение во время нападения на вооруженный пароход *Лох Ломонд* (*Loch Lomond*) (2 619 т), но было ли ее повреждение результатом попадания снаряда или нет — установить нельзя. Ей было дано убежище в испанском порту до окончания исправления повреждений. Ее командир получил указание, что по пути в Каттаро он не должен нападать на торговые суда. 29-го ночью *UC-52* выскользнула во время полной темноты, избежала лодки *E-38*, 4 миноносцев и 4 мотор-

ных катеров, ожидавших ее выхода с целью перехватить ее, и благополучно прибыла к месту назначения. После этого визита Испания объявила о своем намерении интернировать всякую подводную лодку, нашедшую убежище в ее портах.

В начале июня фон-Арно на *U-35* продуктивно провел еще 2 недели к западу от Гибралтара, где потопил 11 судов водоизмещением в 31 000 т. Другие подводные лодки также энергично нападали на суда: 2 июня транспорт *Камерониен* (*Cameronian*) (5 861 т), с мулами для Египта, был достигнут в 50 милях от Александрии; 52 солдата и 10 матросов погибло, остальные были спасены эскортом. 19-го французская подводная лодка *Ариан* (*Ariane*) погибла в поединке с германской лодкой: у мыса Бон; 22-го у Алжирского побережья был потоплен торпедой французский вспомогательный крейсер *Ималайя* (*Himalaya*) (5 620 т), с 28 жертвами. 28-го греческий эскадренный миноносец *Докса* (*Doxa*), укомплектованный французской командой, взорвался на mine и затонул. Мины обнаруживались во все возрастающих количествах; в мае и июне подходы к Салоникам были заграждены минным полем, поставленным *UC-23*. Был также потоплен торпедами второй британский транспорт за этот месяц. Утром 24 июня в 4 милях на *SO* от Скиро был подорван торпедой с *UB-42* (Шварц) шедший с 800 чел. и лошадьми из Салоник в Египет пароход *Сэстриен* (*Cestrian*) (8 912 т), и только благодаря превосходной дисциплине солдат погибло всего 3 человека команды. В апреле эта подводная лодка, действовавшая, базируясь на Константинополь, подорвала торпедой (но не потопила) шлюп *Вероника* (*Veronica*) у Александрии. По сравнению с причиненным ими вредом, эти константинопольские лодки терпели очень большие потери, не оправдывавшиеся их незначительными успехами.

По истечении июня потери торгового флота стали, наконец, заметно снижаться. Здесь следует вернуться к положению в Отрантском проливе. Как и в Дувре, подводные лодки проходили через эту узкость, направляясь в районы, в которых они охотились. Что сетевые заграждения, моторные катера и воздушные силы беспокоили подводные лодки, не может подвергаться сомнению, но ныряющим корсарам обычно удавалось уклоняться, когда их пытались поймать. Они проскальзывали в дурную погоду, препятствовавшую дрейфтерам нести охрану сетей, или же подныривали под сети.

Об исчезновении одной из австрийских лодок было упомянуто выше. Она носила номер XXX, и столь высокий порядковый номер мог бы являться показателем значительного роста австро-венгерской подводной флотилии. Это не совсем так, и истинные размеры увеличения требуют объяснения. В июле 1916 г. эскадренный миноносец *Импетуозо* (*Impetuoso*) был потоплен подводной лодкой под номером XVII. Насколько можно было проследить, лодок под номерами XVIII и XIX не существовало¹. Были построены 4 малые лодки типа Уайтхеда, носив-

¹ 30 июля 1916 г. итальянская подводная лодка *Джачинто Пуллино* (*Giacinto Pullino*) выбросилась на берег около Куарнаро (Quarnero) и попала в руки австрийцев. Сообщалось, что она была снята, отремонтирована и зачислена в списки австро-венгерского флота под номером XVIII. Между тем отчет „Кригсархива“ (Вена) не содержит никаких данных о *Джачинто Пуллино* ни как об австрийской подводной лодке XVIII, ни как о лодке под каким-либо другим названием или номером. Быть может, итальянская лодка была настолько повреждена, что не могла быть отремонти-

шие номера с XX по XXIII; 3 из них вступили в строй в течение 1916 г., а четвертая — в январе 1917 г. Лодки германского типа „UB-II“ пользовались большой популярностью среди офицеров-подводников фландрской флотилии, и Австро-Венгрия решила приобрести лодки того же типа. С ноября 1916 г. по май 1917 г. вступило в строй 7 таких лодок, получивших номера с XXVII по XXXII и XL. 8-я лодка (XLI) вступила в строй перед концом войны¹. В августе 1917 г. 2 германские подводные лодки UB-43 и UB-47 (того же типа „UB-II“) были окончательно переведены в австрийскую флотилию без изменения нумерации (XLIII и XLVII).

Однако последние упомянутые номера не должны считаться доказательством того, что Австро-Венгрия в то или иное время имела в строю 43 или 47 лодок. В течение войны ее лодки никогда не нумеровались по порядку и непрерывными сериями, как германские лодки. В австро-венгерской нумерации имелись частые и большие пробелы. Между номерами I и XLVII двадцать номеров было не заполнено. Таким образом, несмотря на то, что в море выходила лодка номера XLVII, было построено всего 27 подводных лодок. Из них 6 лодок существовали до войны; 20 были построены или собраны на верфях верхней Адриатики во время военных действий; 1 лодка была захвачена у противника. 7 лодок из этого небольшого количества — в 27 единиц — погибли во время войны, а еще 1 лодка была так повреждена, что не могла быть отремонтирована. Здесь следует заметить, что Австро-Венгрия никогда не имела ни одной лодки, подобной германским „средним U“ („Mittel-U“) водоизмещением около 800 т. Во время войны она строила только малые прибрежные лодки либо типа германских „UB-I“ и „UB-II“, либо типа Уайтхеда².

Контрмероприятия, принятые в Отрантском проливе, были усилены в мае устройством в Таранто базы гидросамолетов для поддержки дрифтеров. Еще до этого месяца противник разрабатывал мероприятия по разрушению заграждения; подобно тому, как в Дуврском проливе намечался набег надводных кораблей, в марте и апреле австрийские эскадренные миноносцы провели 4 разведывательные поиски, а затем был нанесен удар. Надводными силами была произведена двойная атака, причем они были поддержаны подводными лодками. Чтобы перехватить англо-итальянские силы, были выставлены 3 подводные лодки. У Валонны была расположена IV (Сингуле); UC-25 было приказано заминировать Бриндизи; XXVIII (Фернланд или Голуб) была послана в рейсерство в район между Бриндизи и Каттаро. 3 австрийские быстроходные легкие крейсера: *Гельголанд (Helgoland)*, *Сауда (Saida)* и *Новара*

рована для дальнейшей боевой службы. Около декабря 1915 г. Крупн передал верфи „Данубиус“ Генца и Ко в Фиуме лицензию и чертежи, необходимые для постройки двух больших лодок, которые должны были принадлежать к типу германских U-66 — U-70. Эти две лодки так и не были построены; может быть, номера XVIII и XIX предназначались для них.

¹ Когда вошла в строй XLI, не установлено. Итальянский журнал „Rivista Marittima“ указывает май 1917 г., но отчет „Кригсархива“ (Вена) говорит, что XLI была спущена на воду только в 1918 г.

² По Техелю несколько подводных лодок германского типа „средних U“ („Mittel-U“) (800 — 880 т) и типа „UB-III“ (510 — 530 т) строились для Австро-Венгрии в 1918 г. Должна строилась для них у Крупна. К тому времени как Австро-Венгрия перестала быть воюющей стороной, ни одна из этих лодок не была еще закончена.

(*Novara*) были предназначены для уничтожения дрейфтеров, а одновременно 2 эскадренные миноносца были посланы для нападения на итальянские транспорты, ходившие между Италией и Валонией. Последний удар был нанесен рано утром 15 мая, когда итальянский эскадренный миноносец *Borea* (*Borea*), сопровождавший 3 парохода, был застигнут неприятельскими кораблями, выведен из строя первым выстрелом и оставлен тонущим. Один из транспортов, везший боевые припасы, взорвался.

Главный удар был нанесен против линии дрейфтеров. 3 крейсера под командой капитана Хорти прошли сквозь линию дрейфтеров (будучи приняты за британские или итальянские корабли), повернули обратно и начали по частям уничтожать маленькие суда. Австрийцы предложили командам сдаваться. Некоторые согласились, прочие решительно отказались выполнить это требование. Шкипер Уотс с дрейфтера *Gowan Lea* (*Gowan Lea*) героически атаковал австрийцев, открыв по ним огонь из своей маленькой 2 $\frac{1}{2}$ -дм. (63-мм) пушки. Храбрый шкипер прорвался под губительным огнем и даже решил вернуться обратно в бой, исправив свою крошечную пушку, выведенную из строя прямым попаданием. За этот бой шкипер Уотс был награжден крестом Виктории. Другие команды проявили тоже великодушное мужество. Из 47 дрейфтеров 14 было потоплено и 5 повреждено; 72 человека было взято в плен.

Перестрелка возбудила подозрения на наблюдательных постах в Сассено, и в Бриндизи, где стояли англо-итальянские крейсера, было послано донесение. Прошло 1 $\frac{1}{2}$ часа, прежде чем смогли выйти первые корабли, и таким образом шансы на перехват отступавших крейсеров начали исчезать. Началась погоня, во время которой *Дартмут* получил 3 попадания, а *Бристол* (днище которого сильно обросло) был принужден отстать. Около 10 час. из Каттаро подошло подкрепление в виде большого крейсера и 5 эскадренных миноносцев; бой между 2 британскими крейсерами и 3 австрийскими легкими крейсерами продолжался с переменным успехом; то одна сторона добивалась попадания, то другая причиняла повреждение. Когда британские корабли были принуждены прервать погоню, и в то время как *Дартмут* находился еще в 40 милях от Бриндизи, он получил торпедное попадание с *UC-25*, причинившее ему серьезное повреждение. После пересадки команды на эскадренные миноносцы, он был на следующее утро отбуксирован в порт. Наконец, на минном поле у Бриндизи взорвался французский эскадренный миноносец *Бутефе* (*Boutefeu*), получивший приказание идти на помощь к поврежденному *Дартмуту*.

После этого хорошо задуманного набега линия дрейфтеров была вновь отодвинута дальше к югу и устанавливалась только на дневное время. Таким образом противник достиг решительного успеха. В виде легкой компенсации французская подводная лодка *Circe* (*Circe*), находившаяся на позиции у Каттаро, 24-го потопила лодку *UC-24* (Виллих). 3 июня австрийский эскадренный миноносец *Вильдфанг* (*Wildfang*) погиб от повреждения на минах у Каттаро.

В июне число потопленных в Средиземном море судов было больше, чем в мае, но меньше, чем в апреле. Количество уничтоженного тоннажа упало с 218 000 до 133 700 т. Если бы союзные силы в Средиземном море были хорошо снабжены соответствующим оружием для борьбы с подводными лодками, это уменьшение было бы еще значи-

тельнее¹. Глубинные бомбы имелись в незначительном количестве: на каждое патрульное судно выдавалось их не больше 3—6, и только к концу года эскадренные миноносцы „истребители“ („killer“ destroyers) стали получать по 40 штук каждый. 300-фунт. (ок. 135-кг) глубинные бомбы были очень неэкономным средством, так как расстояние, на котором наверняка достигалось уничтожение подводной лодки, не превышало 14 футов (4,3 м); до 28 футов (8,5 м) бомба могла вывести подводную лодку из строя, а на больших расстояниях до 60 футов бомбы производили только деморализующий эффект на команду подводной лодки². Атакующий корабль должен был идти полным ходом в район, где нырнула подводная лодка, и затем забрасывать этот участок серией глубинных бомб в надежде, что одна из них взорвется достаточно близко от подводной лодки, чтобы уничтожить ее. Большим достижением было введение мортир для метания бомб на расстояние, так как атакующему больше не приходилось идти к месту исчезновения лодки и там бросать свои снаряды. Большие противолодочные 11-дм. (27,9-см) и 7,5-дм. (19,5-см) гаубицы, бросавшие снаряды, которые разрывались под водой, еще расширили средства контрнападения, и вооруженные подобным образом торговые суда могли с успехом бороться со своим противником.

Вопрос о скудном снабжении противолодочных кораблей в Средиземном море глубинными бомбами был уже затронут выше. Мало пользы было от охоты за подводными лодками, пока не имелось в достаточном количестве оружия для их уничтожения. Патрули были не только слабы численно, но когда они, наконец, добивались встречи с долгожданным ныряющим врагом, их наступательная сила была слишком слаба и ограничена. Благодаря усилиям адмиралтейства и военной промышленности к концу 1917 г. и началу 1918 г. было достигнуто значительное увеличение выпуска глубинных бомб. Усиление снабжения противолодочными средствами, естественно, сопровождалось повышением числа уничтоженных неприятельских подводных лодок. Однако приходится снова подчеркнуть, что растущий выпуск глубинных бомб оказал такое же сильное влияние на снижение потерь в судах, как и введение системы конвоев. В этом отношении мы имеем свидетельство в первую очередь германских офицеров-подводников. Неоднократно лодки отгоняли от объектов атаки или заставляли держаться под водой, оглушая сокрушительными залпами новых морских гранат.

Здесь, как и в водах метрополии, был окончательно принят наиболее действительный способ защиты торговли. До сих пор случайные встречи патрулей с противником были своего рода азартной игрой, в которой подводные лодки имели на своей стороне явное преимущество. Реша-

¹ Как сообщается в книге Джеллико „The Crisis of Naval War“ („Кризис мировой войны“), стр. 67, в течение осени 1917 г. на Мальте была устроена экспериментальная станция с гидрофонной школой. К югу от Огранто была устроена гидрофонная станция, а к концу года в Галлиполи была учреждена гидрофонная школа. Капитан Осборн (Osborn) в докладе, прочитанном в Royal United Service Institution, говорит, что в июне 1917 г. он получил для Средиземного моря 12 установок гидрофонов направленного действия (directional hydrophones) и 30 — 40 установок гидрофонов типа „пластинки“ (plate) или „мечевидных“ (shark-fin), причем последний образец был новейшим в области акустических средств обнаружения. Различные суда были снабжены этими приборами, но гидрофоны были очень примитивными, и система обнаружения подводных лодок шумоулавливанием могла вводиться лишь очень медленно.

² Jellicoe, The Crisis of the Naval War, стр. 61.

тельный шаг был предпринят 22 мая, когда из Мальты в Александрию вышел первый конвой из 4 судов с 4 траулерами. Система одиночного плавания по патрулируемым путям оказалась несостоятельной главным образом потому, что пути, требовавшие защиты, были слишком длинны для патрульных сил, имевшихся налицо. Система вооружения судов и предоставления им плавания в одиночку тоже не имела успеха. Одиночные суда, шедшие по одному маршруту, просто представляли для подводных лодок последовательный ряд целей. Кроме того, из судов, имевшихся налицо для патрульной работы, только некоторый процент мог находиться непрерывно в действии; остальные находились на пути из баз или в базы, в ремонте, на отдыхе, на погрузке топлива.

В конвоях торговые суда сосредоточивались для совместной обороны. Мелкие боевые корабли можно было больше не распылять в патрульной работе; теперь они могли выходить из портов целыми отрядами, как эскорты конвоев. Далее, для достижения своих целей подводной лодке приходилось бы приближаться к караванам, а с караванами шли „истребители подводных лодок“ („submarine-killers“) ¹. Если подводная лодка производила атаку, она могла подорвать торпедами одно или два судна, но как только она обнаруживала себя, она становилась объектом массовой атаки со стороны ее противников. Против артиллерии эскортировавших военных кораблей и самих торговых судов подводная лодка в надводном положении не имела бы никаких шансов на успех. Поэтому она была бы вынуждена прибегать к недалекой торпедой — ненадежному и дорогому средству. Самым дешевым средством уничтожения орудийным огнем и подрывными патронами (scuttling by bomb) противник был бы лишен возможности пользоваться. Одно время немцы испытывали недостаток в торпедах, и пока их производство не было расширено, подводные лодки действительно посылались в море, снабженные устаревшими бронзовыми торпедами 15-летнего возраста.

Первые конвои между Мальтой и Александрией имели решительный успех. С 22 мая до 16 июля было потоплено только 2 судна. 26 июля из Гибралтара в Соединенное королевство вышел конвой, состоявший из 13 судов, и единственной потерей было французское судно, столкнув-

¹ Мэхэн указывал, что, если необходимо перехватить отряд противника, его следует встречать у порта отправления. Если это невыполнимо, следующий лучший шанс перехвата заключается в встрече противника у самого вероятного пункта назначения. Мало толку было блуждать по морскому простору по середине моря или океана в слабой надежде встретить там противника. Дуврский и Отрантский барражи (и минные поля в Гельголандской бухте) представляли собой попытку перехватить противника вблизи его портов отправления — у баз подводных лодок, и подобные попытки не давали удовлетворительных результатов. Но массирование торговых судов в караваны позволяло определить „самый вероятный пункт назначения противника“ — единственное, что до сих пор было неизвестной величиной в противолодочных мероприятиях. Подводные лодки должны были бы подходить и атаковать караваны, но с караванами можно было бы посылать корабли для уничтожения подводных лодок, конечно, при условии вооружения этих кораблей достаточными средствами для их уничтожения. Поэтому конвои оправдываются в том отношении, что они лишают противника возможности выбирать „свой пункт назначения“. Патрулирование морей рассеянными силами уже было испытано, и хотя этот способ дал некоторый успех, но он никогда не мог стать вполне удовлетворительным, так как встреча с чрезвычайно легко ускользающим противником была чаще всего результатом случая. Заграждения и конвои, позволяющие поражать противника как в пунктах отправления, так и в вероятных пунктах назначения, стали в позднейший период войны главными элементами противолодочных операций, и таким образом, в общем итоге, учение Мэхэна полностью оправдалось.

шеся с одним из сопровождавших конвой шлюпов. Конвой между Гибралтаром и Италией действовали также успешно; ежемесячно под защитой итальянского крейсера и 11 вооруженных вспомогательных крейсеров отплывало по 190 судов, и в июле было потеряно только 1 судно, павшее жертвой ночной атаки. Совершенно избежать потерь было невозможно. В июле в Средиземном море было потоплено 22 парохода в 85 000 т. 3-го числа пароход компании „Британская Индия“ *Монгара* (*Mongara*) (8 205 т), эскортируемый итальянским эскадренным миноносцем и траулером, был потоплен всего в 1¹/₂ милях от Мессинского мола; подводная лодка, подорвавшая его торпедой, поставила также минные банки у Сиракузы и Мальты, на которые наткнулись на следующий день шлюпы *Астер* (*Aster*) и *Азалия* (*Azalea*). Они сопровождали на Мальту госпитальное судно, и хотя их ценный спутник уцелел, *Астер* затонул, а *Азалия* получил тяжкие повреждения. 19 июля при гибели *Элоби* (*Eloby*) (6 545 т) с войсками и боевыми припасами погибло 56 чел. в результате взрыва судна в 75 милях на SotO от Мальты. Пароход компании „Пенисюлар энд Ориентал“ *Мултан* (*Mooltan*) (9 723 т), эскортируемый 2 японскими эскадренными миноносцами, был потоплен 26 июля в 53 милях на NNW от мыса Сэррат, западнее Бизерты.

Короче говоря, для тех судов, для которых не выделялось специального эскорта, организация конвоев была в полном разгаре. К концу августа стали сводиться в караваны суда, отплывавшие из Соединенного королевства в Гибралтар; те потери, которые имели место, были понесены только в судах, следовавших самостоятельно. В мрачном апреле 1917 г. потери в Средиземном море достигли 180 000 т, составив одну пятую понесенного ущерба; осенью потери в водах метрополии сократились наполовину; и хотя в Средиземном море они тоже уменьшились, но все еще составляли одну треть уничтоженного тоннажа. К маю 1918 г. число судов, уничтоженных в Средиземном море, составляло половину потопленных противником на всех морях, хотя вместе с тем показывало действительное снижение. Короче говоря, в то время как за период апрель 1917 г.—май 1918 г. потери в водах метрополии упали с 700 000 т до 160 000 т в месяц, тоннаж, погибший в Средиземном море, снизился за тот же период только с 294 000 т до 128 000 т. Грубо говоря, потери снизились в Средиземном море наполовину, тогда как в водах метрополии они упали почти до одной пятой. Только в августе 1918 г. наступило заметное улучшение, когда потери в Средиземном море упали, примерно, до 49 000 т, составив одну шестую всех потерь¹. Это желанное облегчение было комбинированным результатом увеличившейся эффективности Отрантского баража и введения системы конвоев. Приводим слова Гайера по этому поводу:

„Только в мае 1918 г. потери (в подводных лодках) были серьезны, когда погибло 5 лодок. В начале 1918 г. англичане всерьез взяли в руки охрану Средиземного моря и приняли от итальянцев службу патрулей в Отрантском проливе, впервые сделав ее действительной“².

¹ Этот анализ взят из лекции капитана (ныне контрадмирала) Осборн. (*Usborn*, Royal United Service Institution), апрель 1924 г.

² United States Naval Institute Proceedings, апрель 1926 г., стр. 630. Приводя эту цитату, авторы ни в коей мере не желают, чтобы подумали, будто они разделяют мнение Гайера, что бараж был недействительным, покуда им ведали итальянцы.

Несколько забежав вперед, вернемся к июлю 1917 г. В этом месяце линия дрейфтеров в Отрантском проливе устанавливалась только тогда, когда становился вероятным проход подводных лодок и под прикрытием боевых кораблей. По ночам моторные катера, снабженные гидрофонами, выходили в пролив, подслушивая проходящие подводные лодки; эта идея получила дальнейшее развитие, так что и дрейфтеры тоже стали оборудоваться гидрофонами. Патруль был усилен добавлением эскадренных миноносцев и подводных лодок, а введение полностью системы конвоев для всего Средиземного моря дало возможность перераспределить патрульные силы.

Осенью 1917 г. произошло победоносное наступление ген. Алленби в Палестине. Разношерстные военно-морские силы поддерживали приморский фланг его армии, опиравшийся на Сирийское побережье. Здесь находились: старинный французский линейный корабль *Рекэн* (*Requin*), британский крейсер с противоминными утолщениями *Грефтон* (*Grafton*), малые мониторы *М-15*, *М-29*, *М-31* и *М-32*, канонерские лодки „китайского“ типа *Эфис* (*Aphis*) и *Лэдиберд* (*Ladybird*), эскадренные миноносцы *Комит* (*Comet*) и *Стонч* (*Staunch*), 3 французских эскадренных миноносца с приданными траулерами и дрейфтерами. Внимание подводных лодок было, естественно, привлечено к этим кораблям, и для охранения бомбардировочных кораблей от этой опасности вокруг них были поставлены сети. *Грефтон* уже выдержал торпедную атаку 10 июня, когда он был подорван, но благополучно приведен на Мальту. 11 ноября, несмотря на приданную защиту, *УС-38* (Вендланд) потопила *Стонч* и *М-15* с 35 людьми команды. Затем эта лодка вернулась в Каттаро и в декабре вышла в следующее крейсерство. В Ионическом море 14-го она подорвала торпедой и потопила старый французский крейсер *Шатопрено* (*Chateaurenault*)¹, но на этот раз не учла присутствия французских эскадренных миноносцев с их глубинными бомбами. Море вокруг нее закипело от страшных взрывов, выбрасывая высокие столбы брызг. Ввиду того что вода начала заливать ее корпус, она была вынуждена всплыть на поверхность, но только для того, чтобы быть встреченной жестоким артиллерийским огнем; совершенно разбитая, она исчезла навсегда. Попутно можно упомянуть, что *Комит*, спутник *Стонча*, был подобным же образом подорван торпедой и погиб 6 августа 1918 г.

В августе у Александрии и в октябре у Мальты были снова найдены мины. На последнем из этих заграждений 17 октября было тяжело повреждено госпитальное судно *Гурка* (*Goorkha*) (6 335 т), везшее 400 раненых из Салоник; оно коснулось мины в районе с 70-саженной (128-м) глубиной, примерно, в 6 милях от входа в Большую Гавань. К счастью, раненые были пересажены на *Бремер Кастл* (*Braemar Castle*), а поврежденное судно было приведено в гавань.

За тот же период были потоплены подводными лодками следующие суда: итальянский вспомогательный крейсер *Умберто I* (*Umberto I*) (4 720 т), подорвавшийся на минах или потопленный торпедой 14 августа у острова Галлигара (*Gallinara*); вспомогательное судно французского флота *Голо II* (*Golo II*) (1 380 т), потопленное 22 августа у Корфу; *Сивильен* (*Civilian*) (7 871 т) 6 октября, в 15 милях к N от Александрии; пароход компании „Пенинсулар энд Ориентал“ *Пера* (*Pera*) (7 635 т), 19 октября,

¹ Превращенный в быстроходный воинский транспорт для службы на линии Итеа—Таранто.

в 105 милях на $O\frac{3}{4}N$ от Марса Суза (Marsa Susa); *Коллиджен* (Collegian) (7 520 m) на следующий день, в 100 милях на $NW\frac{1}{2}N$ от Александрии; пароход компании „Пенинсулар энд Ориентал“ *Намюр* (Namur) (6 701 m), 29-го, в 55 милях на $OtS\frac{1}{2}S$ от Гибралтара.

Введение „сквозных конвоев“ („through convoy“) из Соединенного королевства до Порт-Саида последовало в октябре. Этот шаг обозначал возобновление сообщения с Индией и Дальним Востоком через Средиземное море — сообщения, которое с 1916 г. шло обходным путем вокруг мыса Доброй Надежды. Многочисленные разновидности системы конвоев в Средиземном море были столь многообразны, что здесь можно дать только их краткий обзор. Возобновление плавания судов из Индии, с Дальнего Востока и из южного полушария через этот бассейн было равносильно освобождению 40% судов, потребных для доставки необходимых продуктов с востока. До этого суда тратили целый месяц, чтобы из Мальты прибыть в Порт-Саид; такой невероятной задержки теперь удалось избежать благодаря централизации контроля путей из Мальты. Эскорт конвоев состоял обычно из нескольких траулеров и шлюпа или эскадренного миноносца. Иногда были только одни траулеры, и если происходила встреча с подводной лодкой, то должна была произойти катастрофа. Пока траулер останавливался для спасения команды пораженного судна, подводная лодка продолжала свою работу и топила одно судно за другим. Таким образом конвой, подвергавшийся метким торпедным выстрелам, с трудом тащился дальше, пока занятый спасением людей траулер не старался догнать порученные его охране суда. Если бы не трагизм таких эпизодов, это зрелище было бы смешным. Несмотря на подобные инциденты, из 653 судов, отпльвших в составе „сквозных конвоев“, было потоплено только 13. В местных конвоях результаты были даже более удовлетворительными, и потери достигли 0,32% числа отпльвших судов. С другой стороны, с введением системы конвоев 15% от числа погибших подводных лодок было уничтожено во время нападений на суда караванов.

В этой тяжелой работе эскортные корабли страдали наряду с судами, находившимися под их защитой. Потопление шлюпа *Кэндитэфт* (Candyluft) 18 ноября было замечательным эпизодом по упорству борьбы за существование. После боя на пути из Соединенного королевства он прошел ремонт в Гибралтаре. 16-го он вышел со своим конвоем, и все шло благополучно, пока суда не дошли до мыса Сигли (Sigli). Здесь находилась подводная лодка на позиции для атаки торговых судов; она выпустила торпеду и попала в шлюп. К несчастью, торпедка взорвалась под кают-компанией во время еды и перебила всех офицеров, кроме 2. Корма шлюпа была оторвана, и во время попытки выброситься на берег вторая торпедка оторвала ему нос. Как ни невероятно это покажется, но средняя часть корабля продолжала держаться на плаву и придрейфовала к берегу у Бужи (Bougie). 9 человек команды погибло. 1 декабря у мыса Меле (Mele) был потоплен торпедой итальянский вспомогательный крейсер *Чумма ди Сассари* (Citta di Sassari) (2 930 m).

Печальным заключением этого грозного года была гибель воинского транспорта *Арагон* (Aragon) (9 588 m) 30 декабря. 29-го подводная лодка поставила мины на протраленном фарватере у Александрии, а затем осталась ждать, в надежде перехватить суда, которые могли быть задержаны у входа в порт во время трагедии.

Когда *Арагон* приближался к Александрии, он получил потрясший его удар от подрыва торпедой и быстро затонул. Траулеры и эскадренные миноносцы немедленно подошли к нему, чтобы подобрать людей, успевших спрыгнуть в воду. В то время как эскадренный миноносец *Эттэк* был занят спасением людей, он был буквально разорван пополам и исчез с 10 человеками команды и многими из тех, кто уже был принят на борт. Потеря *Эттэк* официально приписывается мине, но уцелевшие утверждают, что миноносец был поражен торпедой в середину корабля. Всего погибло 591 солдат, капитан транспорта и 18 человек команды. Едва спасательные суда закончили поиски уцелевших, как на следующий день вспомогательное судно *Османне* (*Osmanieh*) (4 041 т) также взорвалось на одной из мин, поставленных подводной лодкой, унеся с собой 8 сестер, 166 солдат, капитана судна и 23 человека команды.

ГЛАВА XII

ОСВОБОЖДЕНИЕ СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ

(Январь — ноябрь 1918 г.)

Время показало, что новый год принес снижение потерь; началось постепенное улучшение, которое, однако, ни в коем случае нельзя было сравнить с облегчением, наступившим в северных водах. Гайер рассказывает, что к началу 1918 г. положение в Адриатике в смысле возможностей ремонта было „тревожным“. Когда германские подводные лодки прорвались в эти до сих пор спокойные воды, они нашли в Каттаро плавающую мастерскую, а в Поле — австрийскую верфь. Повидимому, немцы сочли эти ресурсы достаточными. Неизбежный результат столь близорукой политики вскоре стал очевидным. Яркий показатель этого обнаруживается при ознакомлении с состоянием адриатических лодок в январе 1918 г. За год с германских верфей поступили для пополнения потерь только 3 новые лодки. Только 5 единиц вели войну против торговли; остальные — числом 28 — стояли в ремонте или на переборке механизмов. Шеер говорит, что лодки, требовавшие большого ремонта, были принуждены возвращаться в Германию. Крайне парадоксально было заставлять подводные лодки, нуждавшиеся в полном ремонте, предпринимать 4 000-мильный поход в Германию, связанный со всевозможными опасностями от противолодочных мер, принятых противником. Положение в январе 1918 г., приведенное здесь в виде примера, является, конечно, исключением; обыкновенно в море находилось от $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{4}$ наличных сил, а в мае 1918 г. было достигнуто максимальное количество — 16 лодок в море. Тем не менее, Гайер жалуется, что периоды ремонта становились все длиннее и длиннее, пока в 1918 г. не были даны заказы на сооружение доков и мастерских в Поле и Каттаро и на создание ремонтных центров в Фиуме и Триесте. Эти меры были приняты слишком поздно, чтобы спасти положение. Двойственная монархия развалилась раньше, чем ремонтные центры были готовы. Германские лодки вынуждены были эвакуировать австрийские порты как раз в тот момент, когда были закончены доки в Пиовице (Piovica) (близ Каттаро). В результате этих запоздалых мероприятий в адриатических портах с на-