

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 *Османье* (*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-

ступлением конца было брошено 10 подводных лодок, потому что они были не в состоянии совершить длительный переход в Северное море.

В июне 1917 г. Коппамель был замещен Пулленом в должности командующего средиземноморскими подводными лодками. Под командованием последнего теперь были 2 флотилии. 1-й флотилией командовал некоторое время Отто Шульц, пока он не был сменен Фридрихом Лютцовым. 2-й флотилией командовал Рудольф Аккерман. В военном (оперативном) (*militarily*) отношении эти силы были подчинены австрийскому морскому командованию, но в других отношениях ими распоряжалось германское командование¹.

При изучении последних периодов войны на Средиземном море наибольшее внимание привлекает проведение системы конвоев и заграждение Отрантского пролива. Назначение в.-адм. Гоф-Калторп британским главнокомандующим (в августе 1917 г.) было началом централизованного и согласованного управления. Обширна и трудна была задача отражения германских нападений на торговые суда в Средиземном море. Решение объединить командование было совершенно разумно, так как оно облекало властью над всеми противоборствующими силами союзников одно лицо вместо нескольких. Чересполосица „зон“ была уничтожена. Войну перестали вести „малыми пакетами“.

Первой и наиболее важной задачей было воспрепятствовать подводным лодкам проходить Отрантским проливом. По сравнению с Дуврским проливом, эта узкость шириной 40 миль в самой узкой части имела огромную глубину; глубина здесь составляла от 300 до 500 сажен или от 1 800 до 3 000 фут. (548,7 — 914,5 м). Понятно, что трудность постановки мин была значительно больше. Единственной благоприятной особенностью было отсутствие приливов и течений, доставлявших так много трудностей в Дуврском проливе. Система дрейфующих сетей (*drifter nets*) и их сомнительный успех были уже описаны. В действительности, летом 1917 г. дрейфтеры были отозваны и действовали только тогда, когда имелась вероятность поймать проходившие лодки. Французы и итальянцы были сторонниками сети „де Кильяка“ — постоянной сети, снабженной минами и поддерживаемой буями на некотором углублении. Постановка их началась в октябре, а 10 ноября дрейфтерами был поставлен первый участок. Подвешенное на глубине 33 фут. (10 м) от поверхности, оно захватывало глубину в 150 фут. (45,7 м). Чтобы преодолеть это заграждение, подводные лодки имели два пути: либо идти в надводном положении и рисковать встречей с дрейфтерами при проходе над преградой, либо нырять под сеть и рисковать опасностью от больших гидростатических давлений. Поскольку германские подводные лодки могли выдерживать давление на глубинах от 180 фут. (54,9 м) до 250 фут. (76,2 м), то решительному командиру мало что препятствовало проходу под сетями. В течение зимы, весны и следующего лета это гигантское заграждение растянулось от восточного конца глубинного минного поля у Таранто до острова Фано; а к 30 сентября 1918 г. поступил доклад о его завершении.

Адмиралу Калторпу приходилось решить: назначить ли свои патрульные силы для сформирования сильных эскортов для конвоев или умень-

¹ Michelsen, *Der Unterseebootskrieg 1914 — 1918* (Михельсен, Подводная война 1914 — 1918 гг.), стр. 49.

шить силу эскORTов у конвоев и сосредоточить большую часть своих патрульных судов в проливе. Он принял последний вариант, и в феврале 1918 г., после конференции в Риме, началось осуществление этого большого плана. Он имел сильную поддержку французов, но итальянцы не относились столь благосклонно к этому методу. И те и другие еще считали сеть „де-Кильяка“ действительным противоядием, и она была включена в общий план.

Система баража адм. Калторп была построена на принципе его глубины от фронта в тыл и усиленного патрулирования широкой полосы поперек пролива, далеко на юг и на север. Надеялись заставить подводные лодки погружаться вскоре по выходе из Каттаро и оставаться в погруженном положении, пока они не минуют южные подходы к проливу. Подводные лодки не могли надеяться на то, что им удастся „отлежаться на грунте“, пока наверху будут напрасно искать их: для этого глубины были слишком велики. Лодки должны были находиться в непрерывном движении. Застопорив машины, лодка должна была бы либо подниматься на поверхность, либо опускаться на дно, в зависимости от наличия положительной или отрицательной плавучести. Радиус действий германских подводных лодок в погруженном состоянии был различным в зависимости от типа; в среднем 800-м подводная лодка могла пройти 3-узловым ходом 100 миль, лодка улучшенного типа „UB“ — 70 миль, а улучшенная лодка типа „UC“ — 80 миль при условии, если батареи были полностью заряжены и если столь малая скорость была достаточна для управления рулями движения. Таким образом, при наименьшей скорости они могли оставаться погруженными около 30 часов; при 4 узлах — около 20 часов; при 5 узлах — около 12 часов и при 8 узлах — около 2 часов.

В нижней Адриатике находился большой „район погружения“ („diving area“) союзных подводных лодок; к югу от него был расположен передовой отряд эскадренных миноносцев; дальше к югу от них стояла линия дрейфтеров с гидрофонами с поддержкой из трех эскадренных миноносцев; в проливе находились дрейфтеры, патрулировавшие у неподвижного заграждения с двумя шлюпами, буксировавшими змейковые аэростаты; еще дальше к югу находился район, в котором действовали американские истребители подводных лодок, а значительно южнее заграждения находились шлюпы с змейковыми аэростатами, миноносцы и траулеры, снабженные гидрофонами марки „Фиш“ („Fish hydrophones“). Когда бараж был закончен, надеялись, что проходящие подводные лодки будут истощать заряд своих батарей до окончания перехода через этот обширный район и таким образом будут вынуждены обнаруживать свое присутствие, всплывая на поверхность. Тогда эскадренные миноносцы „истребители“ должны были бросаться на свою добычу. Наконец, для защиты от нападений австрийских подводных кораблей в Бриндизи стояла эскадра легких крейсеров. Дальше мы увидим, насколько успешны были результаты осуществления этого широкого плана.

Год начался спокойно, так как в действии находилось мало подводных лодок. 20 января в восточной части Средиземного моря был потоплен вооруженный пароход *Лувен* (*Louvain*). Затем пароход компании „Атлантик Транспорт“ *Миннетонка* (*Minnetonka*) (13 528 т), последний из серии четырех однотипных судов, пал жертвой *U-64* (Морат), в 40 милях на *ОНО* от Мальты, куда он шел с баластом. Погибло только 4 че-

ловека команды. Морат утверждал, что в этом крейсерстве он потопил 5 судов, в том числе небольшой итальянский вспомогательный крейсер, вероятно *Капрера* (*Caprera*), потопленный 4 февраля у Вилла Джойоза (*Villa Gioiosa*).

На следующий день, в 30 милях на *NO* от мыса Бон (*Bon*) был потоплен *Гленартниэ* (*Glenartney*) (7 263 *m*). 10-го погиб также *Ромфорд* (*Romford*) (3 035 *m*), всего в 2½ милях восточнее мыса Карфаген (*Carthagen*), причем погибло 28 человек команды. 4 марта, в 24 милях к северу от мыса Сerrat (*Serrat*), был потоплен *Клан Макферсон* (*Clan Macpherson*) (4 779 *m*), причем погибло 18 человек. 15-го *Клан Макдоугал* (*Clan Macdougall*) (4 710 *m*) погиб с 33 людьми в 60 милях к *SOtS* от мыса Карбонара (*Carbonara*). 24-го у Бизерты погибла итальянская канонерская лодка, *Парменоне* (*Partenope*); ее команда и конвоируемый ею караван были спасены французским патрульным судном *Альбатрос II* (*Albatross II*).

Тем временем состояние дисциплины в адриатических базах причиняло германскому командованию серьезную тревогу. Много признаков указывало на то, что назревают беспорядки: в октябре истекшего года австрийский миноносец № 11 был выведен командой из Себенико и сдан итальянцам в Реканати. 11 февраля на некоторых австрийских военных кораблях в Каттаро вспыхнул серьезный бунт; в результате несколько старых линейных кораблей и крейсеров были разоружены. Восстание было подавлено, но не могло быть сомнений, что вынужденное бездействие команд на больших военных кораблях подрывает их моральное состояние. Около этого времени, в начале 1918 г., командир *U-35* фон-Арно покинул адриатическую флотилию, чтобы принять командование лодкой *U-139*; его отъезд был большой потерей для Средиземноморского отряда.

Не только уменьшились потери в судах, но неприятельские корсары сами начали наконец нести потери. В предыдущем году не было достигнуто почти никаких успехов в борьбе против подводных лодок; теперь контрнападения стали более действительными. 9 января мимо Бизерты проходил конвой, эскортируемый шлюпом *Сикламен* (*Cyclamen*); получив сообщение о близости подводной лодки, он опустил свои подрывные параваны (*explosive paravanes*), и вскоре один из них взорвался. Из разбушевавшихся волн вертикально поднялся нос подводной лодки *UB-69* (Клатт); затем лодка навсегда опустилась на дно. 9 дней спустя, 18 января, еще одна лодка была потоплена эскортом конвоя. У мыса Бон шлюп *Кэмпэньяла* (*Campagna*), эскортировавший конвой из 8 пароходов, увидел, что центральный корабль средней колонны атакован подводной лодкой. Пока шлюп подходил, были выпущены 2 торпеды; затем *Кэмпэньяла*, сбросив глубинные бомбы над тем местом, откуда шли торпеды, уничтожил подводную лодку *UB-66* (Вернике). Третий успех был достигнут 21 февраля в Адриатическом море. Когда транспорт *Менфи* (*Menfi*) находился в походе между Бриндизи и Валонной, по нему была выпущена торпеда, не попавшая в судно. Тогда итальянский миноносец *Аироне* (*Airone*) пустил в ход глубинные бомбы и подрывной трал (*explosive sweeps*) и быстро уничтожил атакующего — австрийскую лодку *XXIII* (Клемене Риттер Безард)¹. В противовес этому ряду успехов французская подводная лодка *Бернулли* (*Bernouilli*) погибла в Адриатике при встрече с неприятельской подводной лодкой

¹ Thomas, *La guerre navale dans l'Adriatique* (Томази „Морская война в Адриатике“), Париж, 1929 г.

13 февраля, а 17 апреля итальянская подводная лодка *H-5* была случайно подрвана торпедой и потоплена британской лодкой *H-1*. Итальянский миноносец *Ardea* (*Ardea*) донес об уничтожении им лодки *XL* (Крсняви) глубинными бомбами 26 апреля¹. Однако это неправдоподобно, так как *XL* была интернирована после войны.

В течение лета 1917 г. в водах метрополии были сооружены на побережье подслушивающие станции с кораблями, оборудованными гидрофонами (*hydrophone units*) в прилегающих водах. Весной 1918 г. у Гибралтара, в Эгейском море и в Отрантском проливе были размещены моторные катера, снабженные гидрофонами. Первая добыча выпала на долю гибралтарского отряда. Рано утром 21 апреля катер *ML-413*, находившийся у мыса Альмина (*Almina*), услышал звук быстро работающих машин, идущий с запада. Включив огни, чтобы избежать столкновения, он заметил подводную лодку, быстро движущуюся на восток. Лодка резко изменила курс, срезала нос моторному катеру в каких-нибудь 10 м и погрузилась. *ML-413* описал циркуляцию, вошел в струю лодки и сбросил 2 глубинные бомбы. Когда волнение от взрыва улеглось, он стал слушать в гидрофоны. Маленький корабль ничего не услышал. На рассвете увидели, что море в этом месте покрыто масляными пятнами. В масляном пятне плавали четыре куса деревянных поделок и часть обложки стальной двери красного дерева, избитая стальными осколками. Так быстро и решительно закончилась карьера *UB-71* (Шаплер, бывший командир *UC-73*). Впоследствии выяснилось, что эта лодка была одной из трех направлявшихся из Германии в Адриатическое море.

Вечером 24 апреля конвой из 24 судов, шедший из Милфорд Хэвен (*Millford Haven*), был, как обычно, встречен эскортными судами Гибралтарского района за сутки до входа в опасную зону. С мачты шлюпа *Кризантем* (*Chrysanthemum*), шедшего на фланге конвоя, наблюдатель заметил слегка погруженную подводную лодку, которая была быстро атакована. Быстрый поворот колеса фортуны вскоре рассеял общее удовлетворение команд конвоя. На следующее утро около 3 часов под каюткомпанией шлюпа *Ковслип* (*Cowslip*), шедшего в хвосте конвоя, взорвалась торпеда. 5 офицеров и вестовой были убиты на месте во время сна. Катер береговой охраны Соединенных штатов *Сенека* (*Seneca*) быстро появился на месте происшествия и подобрал 81 уцелевших. *Ковслип* исчез в водах у мыса Спартель, через 45 минут после того, как он был подрван².

Май был открытым сезоном для охоты. Казалось, в этом месяце противник прилагал особые усилия, чтобы задержать надвигавшееся поражение. В течение второй недели действовало не менее 16 лодок. 5 из них не вернулись в свои базы. 8-го патрульные суда уничтожили 2 лодки. Конвой, эскортируемый эскадренным миноносцем *Базилиск* (*Basilisk*) и вооруженной яхтой США *Лайдония* (*Lydonia*), находился в 80 милях к северо-востоку от Алжира, когда одно из торговых судов *Инглсайд* (*Inglside*) (3 736 т) было подрвано торпедой и затонуло, причем погибло 11 человек. Возмездие последовало быстро. Бросившись по

¹ *Thomazi, La guerre navale dans l'Adriatique.*

² „Reminiscences of World War Convoy Work“, United States Naval Institute Proceedings. („Воспоминания о работе конвоев во время мировой войны“) май 1929 г., стр. 388.

следу торпеды, *Базилиск* сбросил 3 глубинные бомбы с интервалами в 1 минуту. *Лайдония* последовала его примеру. На поверхности воды выступили бурые пятна нефти в единственное видимое доказательство того, что *UB-70* (Реми) лежит разбитой на дне моря. Прошло целых 3 месяца, пока Адмиралтейство смогло подтвердить эту гибель. Другой случай произошел с одной из лодок знаменитой серии „тридцатых“ — последней из этих страшных лодок, прибывшей в Средиземное море. *U-32* (Альбрехт) была замечена шлюпом *Уолфлауэр* (*Wallflower*), когда последний эскортировал караван судов из Гибралтара в Александрию. Вторая лодка из этой разбойничьей серии „тридцатых“ была уничтожена артиллерийским огнем ¹.

8 дней спустя французское патрульное судно *Айи* (*Ailly*), сопровождавшее 2 парусных судна, у берегов Сардинии встретилось с *UC-35* (Корш). Приняв патрульное судно за торговое, подводная лодка начала обстреливать его с дистанции 5 500 м. Однако французские комендоры добились попадания в кормовую балластную систему левого борта *UC-35*, что вызвало течь. Другой снаряд попал в боевую рубку, на которой стоял Корш с двумя или тремя членами команды. Убедившись в том, что спастись погружением невозможно, командир приказал покинуть корабль. Подводная лодка быстро затонула, причем было подобрано 5 человек команды. Эта лодка вышла из Киля 3 декабря 1916 г. и, пройдя через Дуврский пролив, прибыла в Каттаро 26 декабря. Это был ее десятый поход. Обычно она действовала в Генуэзском заливе, подстерегая суда на торговых путях, и после минирования их охотилась за мелкими судами.

18 мая *U-39* (Метцер), памятная как бывшая лодка Форстмана, пришла в Картахену с серьезными повреждениями. Она была отбуксирована туда другой подводной лодкой и, согласно испанскому декрету, была интернирована. Тремя днями ранее канонерской лодкой США *Уилли* (*Wheeling*) и яхтами *Сервейер* (*Surveyor*) и *Винеша* (*Venetia*), эскортировавшими из Гибралтара в Визерту, была заброшена глубинными бомбами какая-то подводная лодка. Опять-таки, за несколько дней до появления *U-39* в Картахене, французские гидросамолеты сбросили бомбы на какую-то подводную лодку у испанского побережья. Возможно, что в обоих случаях атакованной лодкой была *U-39*.

Гайер пишет, что подводный флот стал нести серьезные потери только в мае, когда погибло 5 лодок. Пятая погибла в Адриатическом море. Наконец-то подводные лодки союзников, сторожившие около австрийских баз, были вознаграждены за свое долгое ожидание. Они имели 17 боев, но до тех пор без успеха; они могли похвастаться только уничтожением 2 неприятельских транспортов у Далматинского побережья. Удача выпала на долю британской подводной лодки *H-4*. 23 мая она заметила *UB-52* (Лаунбург), возвращавшуюся из крейсерства. Дав полный ход, *H-4* выпустила по противнику 2 торпеды с дистанции 230 м; *UB-52* сделала резкий поворот, чтобы избежать их, но тщетно. Из всей команды были спасены Лаунбург и унтерофицер.

Среди судов, потопленных в мае торпедами, были: пароход компании „Ориент“ *Омра* (*Omrak*) (8 130 т), потопленный 12-го, в 40 милях на SW ³/₄ S от Сардинии, и пароход компании „Юнсон Касл“ *Лисоу Касл*

¹ Матильсен указывает: „глубинной бомбой“.

(*Leasowe Castle*) (9 737 *m*) — 26-го, в 104 милях на $WtN^{1/2}$ *N* от Александрии. Оба входили в состав конвоя военных транспортов, шедшего из Александрии в Марсель. Этот конвой из 7 больших пароходов вез целую пехотную дивизию для сильно теснимой фландрской армии. Много раз проходил конвой взад и вперед, каждый раз выслеживаемый от выхода из Александрии до высадки драгоценного груза. Несмотря на эскортирование британскими и японскими эскадренными миноносцами, *Омра* погиб. Иногда целых 3 подводных лодки атаковали конвой одновременно; и тот факт, что эта угроза так часто и так успешно отражалась, говорит о большом искусстве, проявленном сопровождающими судами. Кроме команды на *Лиссу Касл* было 2 900 солдат. Через полтора часа после подрыва он затонул. К счастью, ночь была тихая и ясная, при полной луне. Методично и спокойно совершалась работа по спуску шлюпок и посадке на них. В $3/4$ часа на воде было сорок шлюпок. Когда осталось погрузить только около 400 солдат, судно начало быстро тонуть. К борту подошел один из эскадренных миноносцев, чтобы дать возможность людям прыгнуть к нему на палубу. Вдруг с громким треском лопнула одна из переборок, и пароход внезапно затонул кормой, так что эскадренный миноносец едва успел обрубить швартовы и отойти от тонущего судна. Всего погибло 92 солдата и 9 человек из команды; остальные в шлюпках и на плотках, прикрытых дымовой завесой, поставленной вокруг двумя эскадренными миноносцами, были подобраны около полудня и доставлены в порт. 10 мая при потоплении французского военного транспорта *Сант Анна* (*Sant'Anna*) водоизмещением в 9 350 *m* погибло 650 человек.

Сооружение баража Отрантского пролива не могло пройти без активного противодействия со стороны австрийцев. Действительно, их германские союзники настоятельно понуждали их атаковать и уничтожать надводные патрульные суда, подобно тому, как они сами пытались сделать это в Дуврском проливе. В ночь на 22 апреля 5 австрийских эскадренных миноносцев вышли в море, чтобы повторить рейд, проведенный предыдущей весной, но были отброшены дивизионом союзных эскадренных миноносцев. 14 мая *Феникс* (*Phoenix*), один из британских эскадренных миноносцев, приданных этому огромному отряду из 246 судов, был потоплен торпедой во время патрулирования в южной части Адриатического моря. Доказательством того, что новая преграда становилась источником тревоги для немцев, служили производившиеся австрийским флотом приготовления к наступательной операции крупными силами. Используя материал, доставленный из Англии, постоянную сеть медленно и с трудом протянули поперек этих глубоких вод. Еще большей помехой, чем сеть, были для подводных лодок, возвращающихся из крейсерства, или шедших в поход, усиленно патрулируемые районы. Поэтому немцам удалось побудить своего неохотно соглашавшегося на это союзника к уничтожению баража. Так как подводные лодки, которые должны были вернуться в мае из плавания, не возвращались, беспокойство усилилось. Как они погибли и в какой момент своего крейсерства — установить не удалось. Поэтому адм. Хорти, руководивший рейдом в 1917 г., был послан из Каттаро со своими 4 большими линейными кораблями для поддержки предполагавшегося набега. Выйдя попарно из Пола, линейные корабли взяли курс вдоль Далматинского архипелага. За одним из островов их подстерегал командер

Риццо с двумя небольшими моторными катерами. Утром, 10 июня, незамеченный в предрассветной мгле, он проскользнул сквозь завесу эскадренных миноносцев вокруг линейных кораблей и выпустил свои торпеды по *Сент Иствану* (*Szent Istvan*). Линейный корабль начал погружаться, накренился, опрокинулся и затонул. Таким образом, предварительное сосредоточение сил для набега окончилось катастрофой.

Одна известная подводная лодка погибла при попытке атаковать судно конвоя. 11 июня *U-64* (Морат), выйдя из Каттаро в свое восьмое крейсерство, прошла пролив около 6 час. 17-го Морат заметил конвой Марсель — Мальта, проходивший между Сардинией и Сицилией. Из-за сильного волнения выпущенная им торпеда прошла под целью, но попала в ее задний мателот *Кэнди* (*Kandy*) (4 921 *m*). Впоследствии Морат говорил, что он считал себя находящимся с внешней стороны конвоя, пока не появился силуэт третьего парохода. Он нырнул, но его перископ все-таки успел заметить. На это место подошел шлюп *Ликнис*, (*Lychnis*), сбросивший свои глубинные бомбы. Это сильно действующее средство вывело из действия рулевой привод *U-64*, и она всплыла на поверхность носом вверх, как большой кит, поднявшийся, чтобы отдышаться. Встреченный снарядами с *Ликнис* и траулера *Партридж II* (*Partridge II*), Морат нырнул на 60 фут., всплыл и снова поднялся на поверхность. Шлюп все же находился тут же рядом, и Морат отдал распоряжение срочно погружаться. *U-64* не слушалась, и *Ликнис* таранил ее. Поврежденная лодка начала быстро погружаться кормой. Ничто не могло остановить ее погружения, кроме продувания систерн. Появившись вновь в кольце судов, она снова была сильно обстреляна. Несмотря на попытки отвечать на огонь, она была изрешечена и затонула, как камень. Было спасено 5 человек уцелевших, включая Мората. Этот командир утверждал, что потопил 150 000 *m* судов. *U-64* была уничтожена в тех же водах, где за 15 месяцев до того она потопила линейный корабль *Дантон*.

Следующую потерю противник понес 9 июля, когда австрийская лодка *X* (Дюрригль) получила тяжелые повреждения на mine у Каорлы (*Caorle*) в верхней Адриатике; после этого она, повидимому, больше никогда не выходила в море.

Затем получило свою первую жертву неподвижное заграждение. 1 августа *UB-53* (Шпренгер) вышел из Пола в поход; 2 дня спустя рано утром Шпренгер погрузился и прошел под водой 45 миль, надеясь выйти прямо к острову Фано. Около 17 часов он решил всплыть на поверхность. Вместо того он задел последнюю секцию минированных сетей, вызвав взрыв 2 мин, причинивших лодке такие повреждения, что внутрь стала поступать вода и вышла из строя система погружения. С наступлением ночи Шпренгер затопил свой искалеченный корабль, а команда вплавь добралась до эскадренного миноносца *Мартин* (*Martin*) и траулера *Уитби Эбби* (*Whitby Abbey*), которыми и была подобрана. Человек, слушавший в гидрофон марки „C“ (C-tube) на баке траулера, услышал страшный треск, становившийся все громче и громче, и к его великому изумлению над планширем появилась физиономия германского матроса. Этот матрос взобрался по трубе гидрофона¹.

¹ „Anti-Submarine Campaign in the Mediterranean 1916—1918“. Royal United Service Institution, апрель 1924 г.

В это время маятник событий качнулся еще раз: 20 августа французская подводная лодка *Сирсе*, известная своей победой над *UC-24*, была замечена *U-47* у мыса Родони (Rodoni) и взрывом торпеды разорвана на части. Среди других серьезных потерь надлежит отметить: потопление французского воинского транспорта *Джемнах* (*Djemnah*) (3 716 *m*) 2 августа, причем погибло 442 человека; затем гибель французского парохода *Полинезиен* (*Polinesien*) (6 373 *m*), наткнувшегося 10 августа на мину, причем утонуло 19 человек из его команды. 13 сентября был потоплен *Амираль Шарне* (*Amiral Charner*), но на нем погибло только 6 человек¹.

Два британских вооруженных парохода *Снаффел* (*Snaefell*) и *Сарния* (*Sarnia*) были также уничтожены торпедными атаками, первый 5 июня, второй 12 сентября; последний у Александрии.

В течение лета потери в судах значительно снизились. В мае было потоплено все еще 128 000 *m*, в августе потери снизились до 49 000 *m*.

Среди погибших заслуживают упоминания пароход компании „Блу Фэнел“ *Глокес* (*Glaucus*) (5 295 *m*), потопленный 3 июня в 20 милях на *W* от мыса Гранитола (Granitola) (Сицилия); *Коссер* (*Kosseir*) (1 855 *m*), потопленный 20 июля в 40 милях на *NO* от Александрии с 39 людьми; пароход Эдлермана *Сити ов Эдлейд* (*City of Adelaide*) (8 389 *m*), 11 августа, в 60 милях на *ONO* от Мальты, с 4 людьми; *Уор Эребис* (*War Arabis*) (5 183 *m*), 9 сентября, в 88 милях на *NO* от мыса Сигли (Sigli); *Уэллингтон* (*Wellington*) (5 600 *m*) и *Тасмен* (*Tasman*) (5 023 *m*), оба 16 сентября, около 200 миль на *NW* от мыса Виллано (Villano), причем погибло 9 человек; *Байлендз* (*Bylands*) (3 309 *m*), 1 октября, в том же районе; *Ривентазон* (*Reventazon*) (4 050 *m*), 5-го, в Салоникском заливе, с 15 людьми.

События быстро следовали одно за другим. 25 сентября Болгария предложила перемирие, а через 5 дней заключила мир. 4 октября, в бесплодной попытке задержать разложение, Германия сама предложила перемирие союзным и присоединившимся державам, но условия не могли быть приняты, пока занятые территории не будут эвакуированы. С победами союзников во Франции и Фландрии, на итальянском фронте, в Месопотамии и Алеппо разгром центральных держав шел непрерывно. 2 октября союзные силы атаковали Дураццо и уничтожили базу. Во время этого набега были потоплены австрийские эскадренные миноносцы *Динара* (*Dinara*) и *Шарфшютце* (*Scharfschütze*), один — итальянским катером *M. A. S.*, а другой — двумя британскими эскадренными миноносцами. Австрийский миноносец № 87 был также атакован торпедами с итальянских моторных катеров и вынужден был выброситься на берег; была также атакована подводная лодка XXXI (Ригеле)². Неприятельскими подводными лодками был достигнут только небольшой успех, когда торпеды с австрийской лодки XXVIII (Траутенегг) оторвала руль у британского крейсера *Уэймут* (*Weymouth*).

Конец быстро приближался, но германские лодки оставались активными до конца. 4 октября у Мальты лодкой *UB-68* (Денитц) был атакован конвой. Подводная лодка сразу же подверглась нападению эскорта —

¹ Его не следует смешивать с французским крейсером того же наименования, потопленным *U-21* 8 февраля 1916 г. Эта гибель напоминает судьбу, угрожавшую однотипному с ним пароходу *Амираль Гантом*, одному из первых пароходов, атакованных подводной лодкой. Перед войной оба эти судна были известны в Англии как пароходы компании „Аллан“ *Хайберниен* (*Hibernian*) и *Хенгериен* (*Hungarian*).

² Винтерхальдер отрицает утверждение адм. Симса, будто были потоплены 2 лодки. XXXI была найдена в Каттаро по окончании войны и там интернирована.

шлюпа *Снепдрегон* (*Snapdragon*) и траулера *Кредозин* (*Cradosin*) — и была настолько сильно повреждена артиллерийским огнем, что команде пришлось затопить ее и сдать в плен. 18-го, в 22 часа, другая подводная лодка успешно выпустила 2 торпеды по французскому линейному кораблю *Вольтер* (*Voltaire*) в канале Церви (*Cervi Channel*) у Мудроса. Первая торпеда сделала пробоину величиной в 16 м на 4 м в носовой части корабля, тогда как вторая взорвалась до удара в борт и причинила сравнительно небольшие повреждения. Бортовая противоминная защита в виде отсека (*Caisson protection*), который был заполнен пустыми винными бочками, спасла *Вольтера* от судьбы, постигшей одиночный с ним *Дантон*, и корабль благополучно прибыл в Мило.

С 16 октября по 2 ноября ни одно британское судно не подверглось нападению в Средиземном море. Из вод метрополии все германские подводные лодки были отозваны домой 21 октября. Командеру Пуллену в Поле было предоставлено репить, какие приготовления надлежит сделать для эвакуации из Средиземного моря. Крушение Австрии было неминуемо. 23 октября в хорватских частях в Фиуме вспыхнуло восстание; они захватили порт и провозгласили свое присоединение к Италии. 31-го Венгрия провозгласила независимость, и Австрия попросила перемирия. На следующий день на австрийских военных кораблях был поднят югославский флаг, а 3-го союзниками было заключено с Австрией перемирие, вошедшее в силу 4 ноября в 16 час.¹ Не подозревая скорого прекращения враждебных действий, 2 итальянских офицера в ночь с 1 на 2 ноября успешно проникли в гавань Пола и взорвали контактную мину у корпуса линейного корабля *Вирабус Унитис* (*Viribus Unitis*). Австрийский дредноут пошел ко дну, причем погибло много людей. Между тем Турция 30 октября сдалась на милость победителя, и условия перемирия были подписаны на борту линейного корабля *Агамемнон* (*Agamemnon*).

Михельсен говорит, что в Адриатическом море оставалось 28 германских подводных лодок, но Шеер указывает число 26. 4 лодки, все еще остававшиеся в Константинополе (*UB-14*, *UB-42*, *UC-23* и *UC-37*), ушли в Севастополь и сдались там 26 ноября. В Варне французы захватили болгарскую *UB-8*. 28 октября Пуллен послал приказ подводным лодкам, находившимся в море, вернуться, пополнить запасы и попытаться возвратиться в Киль. 31-го они получили указание в случае невозможности следовать данным указаниям идти в испанские порты. Те, которые не могли быть подготовлены для этого длинного и опасного обратного перехода, должны были быть взорваны. Поэтому 28-го числа *U-47*, *U-65*, *UB-48*, *UC-25* и *UC-53* были уничтожены в Поле, а *UC-54* — в Триесте; 30-го большой и малый подводные заградители *U-73* и *UC-34* были подобным же образом взорваны в Поле; 31-го в Фиуме была уничтожена новая лодка *UB-129*; а 1 ноября был уничтожен в Каттаро другой большой подводный заградитель *U-72*. Одна лодка, *UC-74*, видимо находилась еще в море; позднее она появилась в Барселоне и была интернирована 2 ноября. Остальные 15 лодок² 28 октября вышли из Адриатики, начав свой долгий поход в Северное море. Ли-

¹ United States Naval Institute Proceedings (письмо итальянского морского атташе при посольстве в Вашингтоне), июнь 1929 г.

² *U-34*, *U-35*, *U-38*, *U-63*, *UB-49*, *UB-50*, *UB-51*, *UB-105*, *UB-128*, *UC-20*, *UC-22*, *UC-57*, *UC-52*, *UC-67* и *UC-73*.

пившихся баз, подводные лодки остались без пристанища. Сперва запросила мира Болгария, за ней последовала Турция; наконец пала Австрия. Нигде не находилось убежищ для подводных корсаров Германии; они стали беженцами морских глубин. Что они неохотно покидали арену своей разрушительной работы, явствует из последних нападений на британские суда.

2 ноября у Порт-Саида были потоплены 2 парохода — *Сьюрада* (*Surada*) (5 324 т) и *Мерша* (*Mersia*) (4 871 т), оба без предупреждения; пароход *Уор Рош* (*War Roach*) (5 215 т) был поврежден, но дошел до порта. Последнее нападение в Средиземном море было произведено 7 ноября, когда пароходу компании „Бю Фанел“ *Сарпидон* (*Sarpidon*) (4 393 т) удалось увернуться от выпущенной по нему торпеды.

Что касается 15 лодок, возвращавшихся домой, то все они в последний раз благополучно прошли через Отрантский пролив¹. Подойдя к Гибралтарскому проливу, лодки прошли его по одной. Хартвиг, командовавший *U-63*, рассказывает, что проливы кишели охотниками: эскадренные миноносцы, миноносцы, патрульные суда, истребители подводных лодок, канонерские лодки, гидросамолеты были собраны здесь в попытке воспрепятствовать проходу подводных лодок. Все надежды пройти пролив в надводном положении рухнули, так как погода была слишком ясная. Пробираясь ощупью, убрав даже перископ под поверхность воды, он всюду слышал шум от винтов. Однажды, когда шум затих, Хартвиг привсплыл для определения своего положения и к своему ужасу увидел эскадренный миноносец в каких-нибудь 450 м от себя. Он поспешно погрузился до 30 фут. (9,1 м), разойдясь только в нескольких дюймах с штевнем своего противника. К счастью для него, ему удалось выдержать дифферент и глубину, так как под ним и над ним слышны были взрывы глубинных бомб. Прорвавшись сквозь подобное наслоение смертоносных угроз, он был принужден уйти далеко в Атлантический океан, прежде чем рискнул всплыть. В конце концов к нему присоединились 12 его сотоварищей, и они вместе пошли домой, пройдя с севера вокруг Шотландии, и вошли в один из норвежских фиордов, где они впервые услышали о германской революции.

Из 15 лодок, вышедших из Адриатики, 13 достигли германских портов. Что касается двух других, то *U-35* нашла убежище в Барселоне и была интернирована, но *U-34* (Клазинг) погибла. Вскоре после полуночи с 8 на 9 ноября моторный катер *ML-155* заметил *U-34* у мыса Альмины (*Almina*) близ Сеуты и начал погоню. Ракета Веря, выпущенная катером *ML-373*, осветила погружавшуюся лодку. *ML-155* сразу же сбросит глубинную бомбу. Вскоре подошло подкрепление в виде судна-ловушки *Привит*. Оно заметило преследуемую подводную лодку и, открыв огонь, попало в боевую рубку *U-34*. Выпустив три 12-фунтовых (76-мм) снаряда в лишившуюся способности управляться лодку, оно сбросило затем глубинные бомбы, и в 0 ч. 30 м. последняя германская подводная лодка, погибшая во время войны, затонула. Море так сильно фосфоресцировало, что совершенно ясно было видно, как *U-34* движется под водой, сверкающая и залитая морским светом. Эти два корсара — *U-34* и *U-35* — были соратниками той стаи, которая пришла по следу, проложенному *U-21*. Они прорвались в Средиземное море, на этот древ-

¹ Так как последний участок сети „де-Кильяка“ был поставлен 30 сентября, вся с таким трудом сооруженная система, видимо, не оказалась препятствием для подводных лодок.

ний морской путь, который столетиями бороздили римские триремы, галеры Венеции, страшные ладьи викингов и варварийские корсары. Под конец пришли тевтонские „Таухбооте“, вносившие смерть и опустошение, где бы они ни крейсеровали. Многие из них были обречены никогда больше не видеть родные порты.

Однако, подводные лодки не ушли, не дав последнего доказательства своей ядовитости. В яде они не испытывали недостатка и, нанеся удар, уничтожили самый большой британский военный корабль из всех, потопленных ими. Через несколько часов после гибели *U-34* лодка *UB-50* (Кукат) встретила и потопила у мыса Трафальгар линейный корабль *Британия* (*Britannia*). Двумя торпедами она нанесла 16 350-т кораблю столь смертельные повреждения, что линейный корабль затонул. Его агония, длившаяся 3¹/₂ часа, была достаточна для снятия всей команды. Этим прощальным ударом закончилась подводная война в Средиземном море. В этом внутреннем море было пущено ко дну, большей частью торпедами, 5 млн. т судов. Из этого огромного числа минами было уничтожено только 19 судов! Ежедневное траление судовых фарватеров спасло много судов. Кроме того, большие районы были слишком глубокими для минных операций, подобных тем, которые проводились вокруг Британских островов. Длительной и кровавой была борьба; экспедиционные армии в Палестине, Салониках и Месопотамии поддерживались страшно дорогой ценой; и только за последние 2—3 месяца у противника была отнята возможность поражать любую намеченную им цель. Мы уже говорили, что Херзинг, например, с пренебрежением относился к нападению на торговые суда, если представлялась малейшая возможность нападения на военный корабль. В Средиземное море посылали испытанных и опытных командиров, а здесь они еще увеличили и без того уже длинный список жертв. Союзники сами тормозили свое дело своей районной системой контроля, по которой все Средиземное море было разделено на зоны, и в каждой зоне были рассыпаны и рассредоточены их морские силы¹. Патрули, которые посылали вдоль судоходных путей, самым фактом своего движения указывали морским волкам, по каким путям идут на заклание ягнята². Только в заключительный период союзники получили достаточное количество средств поражения подводных лодок. Они слишком поздно перешли в наступление против хищников; большой Отрантский бараж, теоретически почти непреодолимый, имел очень мало успеха. Ни одной из 15 лодок, бежавших из Адриатики и проскользнувших сквозь узкость, путь не был прегражден. Правда, на бараже попала одна лодка; следовательно, он был способен ловить и другие. Но как часто? Возможно ли было заградить широкий и глубокий Отрантский пролив так надежно, как был загражден узкий и мелкий Дуврский пролив?

Подводные лодки были вынуждены выходить на охоту за торговыми судами своих противников через три узкие пролива: Дуврский пролив,

¹ См. карту 2. Следует отметить, например, что торговые суда, корабли, проходившие Средиземное море вдоль с запада на восток, принуждены были проходить из британской зоны во французскую, из французской в британскую, из британской во французскую и наконец опять в британскую. „Зонный“ метод защиты торговли и нападений на подводные лодки был результатом Парижской морской конференции (декабрь 1915 г.) и был отменен после конференции на Корфу (апрель 1917 г.).

² R. U. S. I. (апрель 1924), статья *Usborne*.

Отрантский пролив и Дарданеллы. В нашем повествовании на последний выход было обращено мало внимания; но нельзя пренебречь тем фактом, что к концу 1917 г. поперек входа в Дарданеллы было поставлено не менее 2500 мин. Были намечены минные поля в Гибралтаре и в двух других местах. Но только в Дуврском проливе эти огромные усилия увенчались решительными результатами. Если так трудно было помешать подводным лодкам проходить через узкие воды, то что будет в будущем, если неприятельские подводные базы будут иметь непосредственный выход на простор океана?

1 ноября императорский и королевский флот Австро-Венгрии перестал существовать, ввиду того что все военные корабли были переданы Югославии. Однако эта перемена национальности не спасла флота угасшей двойственной монархии. Союзники завладели всеми военными кораблями в Адриатическом море и на Дунае. Несколько небольших патрульных судов было возвращено новым государствам Австрии и Венгрии для полицейской службы на Дунае. Весь остальной флот был поделен между большими и малыми союзными государствами. Для подводных лодок не было спасения. В Поле были найдены лодки *I, II, IV, V, XI, XV, XVII, XXI, XXVII, XXVIII, XXXII* и *XL*, в Каттаро были расположены остальные лодки—*XXII, XXIX, XXXI, XLI, XLIII, XLVII*. Много незаконченных лодок было найдено стоящими на стапелях¹. 7 лодок погибло: *III, VI, XII, XVI, XX, XXIII, XXX*, а *X* была приведена в полную негодность. Французы взяли обратно *Кюри* (получившую у австрийцев номер *XIV*), а итальянцы вернули себе *Джачинто Пуллино*, или вернее то, что осталось от этой незадачливой лодки.

На этом заканчивается описание операций германских и австро-венгерских подводных лодок на Средиземном море. Из всех театров морской

¹ После заключения перемирия союзное морское командование донесло об обнаружении 13 неоконченных лодок, а именно:

- а) с *XXIV* по *XXVI*—3 лодки, достраивавшиеся в Фиуме;
- б) с *XXXIII* по *XXXIX*—5 лодок, достраивавшихся в Поле, и 2—в Фиуме;
- в) с *XLIV* по *XLVI*—3 лодки, стоявшие незаконченными в Монфальконе.

Но по новейшим и более достоверным сведениям (составленным „Военным архивом“ в Вене в августе 1930 г.) недостроенных лодок было только 11 под номерами от *XLVIII* до *LI* (48 до 51), *LIII* (53) и *CI—CVI* (101 и 106). Кроме того было заказано 6 лодок под номерами от *LIV—LIX* (54—59), но в действительности они не были начаты постройкой.

В заключение этой истории австро-венгерских подводных лодок уместно заметить, что нижеследующие номера не были присвоены ни одной из достроенных подводных лодок: *VII, VIII, IX, XIII, XVIII, XIX, XXIV, XXV, XXVI, с XXXIII до XXXIX, XLII, XLIV, XLV* и *XLVI*. Возможно, что некоторые из этих номеров были присвоены заказанным или заложенным лодкам, которые так и не были достроены. Сведений об австро-венгерских подводных лодках, уничтоженных на стапелях в Монфальконе при первом захвате этого порта итальянцами, не имеется. 12 подводных лодок, найденных в Поле (номера которых указаны выше в тексте), были захвачены итальянцами. 6 лодок из Каттаро (номера которых также были даны в тексте) были взяты французами и отбуксированы в Бизерту, но *XXIX* затонула по пути. В течение 12 месяцев, после их передачи союзникам, все остальные 17 лодок были разобраны или затоплены на глубоком месте. Поврежденная на минах лодка *X*, повидимому, не была передана никому из союзников. Непригодная к плаванию и не могущая быть доставленной в какой-либо французский или итальянский порт, она вероятно была разобрана в каком-нибудь австро-венгерском порту (или затоплена вне его) под наблюдением союзников, или же части ее корпуса могли пойти на ремонт однотипных лодок. Таким образом возможно, что лодка *X* была частично или полностью разобрана самими австро-венгерскими властями.

войны здесь быть может мир получил самое страшное доказательство того, что современные ныряющие корсары могут преследовать торговые суда так, как их никогда еще не преследовали пираты, каперы (приватиры) или фрегаты. Ни одной минуты мы не имели намерения уменьшить на этих страницах великолепную работу, выполненную патрульными судами. Эти маленькие суда, часто изношенные, укомплектованные усталыми людьми, стойко выполняли свою изнурительную работу, невзирая на недостаточность их численности и вооружения. Их называли „морскими пылинками“, но разве они в конце концов не были теми пылинками на чаше весов, которые потянули весы в нашу пользу и против неприятеля? Много раз патрули в Средиземном море и вокруг Британских островов затравливали и уничтожали подводные лодки или содействовали уничтожению этих зловредных орудий злобой политики. И очень часто прекрасные торговые суда с драгоценным грузом спасались от противника благодаря этим маленьким судам.

Главное же, следует ясно понять, что система патрулирования, несмотря на все ее недостатки, была единственным возможным и практическим способом защиты торговли, пока не имелось достаточного числа быстроходных судов для эскортирования караванов. То, что система конвоев была принята только в позднейший период войны, ни в коем случае не может быть приписано слепому и упрямому консерватизму морского командования, упрямо цеплявшегося за систему патрулирования. Морскому командованию приходилось наилучшим образом использовать те силы, которые имелись в его распоряжении. Поскольку не было быстроходных военных кораблей для защиты торговли, постольку на это время введение системы конвоев было невозможно и для защиты торговли приходилось пользоваться маленькими, тихоходными и разбросанными по разным районам патрульными судами. Когда для защиты торгового флота в открытом море командование наконец получило быстроходные военные корабли, тогда, и только тогда, удалось организовать и ввести в действие систему конвоев.

ГЛАВА XIII

КРУШЕНИЕ ВМЕСТО МИРОВОГО ВЛАДЫЧЕСТВА

(Январь—ноябрь 1918 г.)

Вокруг Британских островов 1918 год начался спокойно. Подводные лодки все еще проходили через Английский канал, но с каждым месяцем препятствия их движению становились более трудными и опасными. Командиры подводных лодок не могли без тревоги думать о том, что, возвращаясь из рейдерства, им придется проходить через опасные воды между Сциллой и Харибдой патрулей. Фландрская флотилия теряла каждую неделю по одной лодке. Было высчитано, что средняя продолжительность жизни каждой лодки этой флотилии составляет не более шести походов. Даже по возвращении в базы они не имели покоя. Непрерывные налеты союзных воздушных сил, забрасывавших базу в Бригге бомбами, еще усилили то напряженное состояние, в котором находился личный состав этих фландрских лодок. Для защиты подводных

лодок в Брюгге были построены бетонные бомбонепроницаемые убежища с покрытиями в 6 футов (1,8 м) толщиной; несколько подобных убежищ были сооружены и в Зеебрюгге. Только изредка удавалось воздушным силам наносить существенный ущерб подводным лодкам в их берлогах. В мелководных районах Северного моря подводные лодки боялись самолетов; глубина здесь была недостаточна, чтобы укрыться от воздушного наблюдения. Гайер признает, что весной англичане завоевали превосходство в фландрском районе, и утверждает, что было бы гораздо разумнее постепенно распределить фландрские лодки и их команды по флотилиям Северного и Средиземного морей. Даже в начале 1918 г. подводные лодки, выходявшие в крейсерство в Бискайский залив, встречались с громаднейшими трудностями, которые к концу лета того же года стали непреодолимыми. В 18 милях от побережья проходило бельгийское прибрежное заграждение, простиравшееся на 35 миль от Дюнкера до устья Шельды. Единственным способом избежать длинного кружного пути через голландские воды была попытка прорваться прямо через заграждение. Для обхода вокруг его оконечностей глубины были слишком малы, так же как и для прохода в погруженном положении под сетями, увешенными минами и охраняемыми патрулями. Лодки могли надеяться проскользнуть через прибрежное заграждение только ночью. Преодолев это первое препятствие, подводные лодки встречали дуврские сети от Гудвинских мелей до банки Сну. И здесь лодки могли предпринимать попытку проскользнуть над ними только под покровом ночи, хотя в этом месте большая глубина позволяла подныривать под минированную преграду. Наконец наступал самый критический момент прорыва через Дуврский пролив. Поперек пролива от мыса Гри-Нэ до Фолкстона была поставлена большая стена из сверхчувствительных мин, а над этой большой подводной преградой из стали и взрывчатого вещества непрерывно стояли на страже патрульные суда. Гигантские береговые прожекторы, лучи которых встречались посредине канала, превращали ночь в день; по краям этих ненавистных снопов света скрывались другие патрульные суда. Первое время патрули снабжались только факелами из магния (magnesium flares). Иногда факелы не действовали, и стоявшая в ожидании подводная лодка, пользуясь удобным случаем, прорывалась сквозь неосвещенное место и проходила. Это в самом деле было ее единственным шансом. Пройдя эту морскую „долину смерти“, лодка могла надеяться избежать самолетов и патрульных подводных лодок в Канале. Укрытые стоянки, которыми до сих пор пользовались подводные лодки, превратились в гнезда британских мин — в смертельные ловушки, которых надо было избегать. Всякое судно, вплоть до какого-нибудь ветхого брига, могло оказаться опасной ловушкой. В небе, на поверхности моря, под волнами — всюду были западни и ловушки, силки и смертоносные машины; патрули и суда-ловушки; сети и мины. Каждая набегавшая волна, казалось, шептала обещание неизбежного ужасного конца. Только среди простора океана команда лодки могла дать некоторый отдых своим напряженным нервам. Она могла жить настоящей минутой; она могла попытаться не думать о предстоящей попытке возвращения, о вероятной смерти почти в виду своих баз. Случаи умопомешательства, хотя и имевшие место среди личного состава подводных лодок, не были многочисленны; но командиры преждевременно старились. Немногие из фландрских „асов“ пережили войну; они

вряд ли могли надеяться на это, когда их менее опытные собратья погибали дюжинами. Было уничтожено не менее 80 фландрских подводных лодок с 145 офицерами и более 1 000 человек команды!

Германское командование могло только приблизительно устанавливать район каждой гибели. Что же касается обстоятельств, сопровождавших исчезновение лодки, то здесь возможны были по крайней мере три варианта. Лодка и команда могли погибнуть вместе; команда или часть ее могла быть спасена при гибели лодки; наконец лодка и команда могли быть захвачены. О взятии команды в плен немцы в конце-концов узнавали путем обмена списками военнопленных. Об обстоятельствах же гибели подводной лодки германское командование могло знать очень мало. Британская сторона хранила мрачное молчание, полное и злое. „Бесследное потопление“ оказывалось обоюдоострым мечом — торговые суда и подводные лодки могли подвергаться ему на равных основаниях.

Насколько разумной была британская политика неумолимого молчания, Гайер засвидетельствовал семь лет спустя. „Ввиду отсутствия данных о причинах гибели *U-87*, *U-84*, *U-93* и *U-95* при проходе Дуврского пролива в январе и сведений о постановке дополнительных заграждений, коммодор Михельсен приказал снова ходить кружным северным путем“¹. В действительности ни одна из этих лодок не погибла в проливе; все 4 достигли западных вод и там были уничтожены при различных обстоятельствах. Из обширных пространств Атлантического океана не доходило ни голоса, ни знака, ни следа их судьбы.

Обстоятельства, при которых закончила свою карьеру *U-87*, описаны выше. *U-93* (Герлах) была случайно таранена пароходом *Бренель* (*Braeneil*) у мыса Лизард 7 января². Этой лодкой в свое время командовал Шпигель, который имел на ней бой с знаменитым судном-ловушкой *Прайз* (*Prize*). Он покинул лодку тонувшей под его ногами, а сам спасся вплавь. Циглер, приведший разбитую и текущую лодку домой, не был на лодке в момент ее гибели, так как находился в отпуску по болезни. *U-95* (Принц) до своего таинственного исчезновения несомненно пришла в западные воды. Не была ли она той лодкой, которая, будучи забросана бомбами с двух французских гидросамолетов у Гернсей, после шести отчаянных попыток всплыть перевернулась и исчезла? *U-84* под командой Рера, участника ожесточенного боя с судном-ловушкой *Пенсхерст* годом раньше, была таранена и потоплена сторожевым кораблем *РС-62* в канале св. Георга 26 января.

Первые месяцы 1918 г. были отмечены рядом преступных нападений на госпитальные суда, подобных тем, которые характеризовали жестокие убийства 1917 г. В августе 1917 г., когда Берлин согласился на назначение 11 испанских офицеров для службы в Средиземном море, германское правительство подтвердило, что Атлантический океан и Северное море свободны для госпитальных судов. Поэтому Эвонмаут (*Avonmouth*) был избран как подходящий порт для высадки привезенных

¹ U. S. N. I. Proceedings, апрель, 1926 (Гайер), стр. 655.

² Британский отчет (1919 г.) приписывает гибель *U-93* mine в Английском канале в тот же день, что и указанный выше. Позднее было установлено, что она была уничтожена, как сказано в тексте. Германский „*Taschenbuch der Kriegsflootten*“ (1922 г.) приписывает гибель *U-93* встрече с каким-то британским судном-ловушкой в Канале в течение 1918 г. Это указание неверно, но является типичным примером неосведомленности немцев о судьбе многих своих подводных лодок.

морем раненых и больных, и в течение последних месяцев 1917 г. в Бристольский канал входили большие белые суда с живыми осколками с полей сражения и из окопов. В ночь на 4 января одно из этих госпитальных судов *Рюэ* (*Rewa*) (7308 т) шел Бристольским каналом со скоростью 8—9 узлов с ярко горящими обычными отличительными огнями. Он шел с Мальты с 279 ранеными, 79 человеками персонала и 207 команды. Испанский офицер был высажен в Гибралтаре по установлении лояльности судна. В 23 ч. 15 м. судно находилось в 19 милях на $W^{1/4}S$ от мыса Хартланд Пойнт; ночь была тихая и ясная. *U-55* (Вернер) выпустила из темноты торпеду, взорвавшуюся посредине корабля. Четыре человека команды были убиты на месте. *Рюэ* сразу же начал тонуть. Раненые и персонал были быстро посажены в шлюпки и подобраны патрульными судами. В 2 часа *Рюэ* затонул. Такая гнусность, особенно в водах, в которых госпитальным судам была гарантирована безопасность от нападений, вынудила Берлин намекнуть, что катастрофа произошла от мины. Однако британский министр иностранных дел Балфур указал, что в этом же самом районе, в тот же самый день, было атаковано патрульное судно. 2 дня спустя пароходы *Спенсер* (*Spenser*) (4186 т) и *Хелбердир* (*Halberdier*) (1049 т) были оба подорваны торпедами с подводной лодки в этом именно районе. Ни один из подводных заградителей „UC“ не ставил мин в тех районах, где могли действовать другие германские подводные лодки. Больше того, находившиеся на судне заметили перед самой атакой низкий огонь у самой поверхности воды. Позднее стало известным, что это бессмысленное и намеренное нападение на беспомощных раненых было произведено Вернером, командиром, который уже пользовался дурной репутацией и о котором мы слышим еще не в последний раз.

В январе было подорвано торпедами и потоплено 57 британских торговых судов — на 19 судов меньше, чем в предыдущем месяце. В числе судов, уничтоженных вокруг Британских островов, были: включенный в состав флота для эскортной службы *Механик* (*Mechanician*) (9044 т), 20-го, в 8 милях на *W* от мыса св. Екатерины, с 13 людьми; пароход компании „Кьюнард“ *Андания* (*Andania*) (13405 т), неделей позже, в 2 милях на *NNO* от острова Рэтлин, с 7 людьми. В начале 1918 г. подводные лодки стали особенно активны в районе к северу от Ирландии: поэтому для защиты подходов к Клайду, Белфасту и Ливерпулю в Северном канале было поставлено глубинное минное поле. Работа была выполнена британскими минными заградителями при содействии крейсера США *Балтимор* (*Baltimore*), превращенного в заградитель. По проекту поле должно было состоять из 10000 мин; ко времени заключения перемирия оно еще не было закончено и приходилось полагаться на суда с гидрофонными установками и подводные патрули. Больше чем что-нибудь другое тревожило германские подводные лодки опасение, что где-нибудь на фланге скрывается подводная лодка противника. Имели место случаи, когда германская подводная лодка всплывала на поверхность одновременно с английской. Обе поспешно ныряли, и германская как можно скорее уходила от столь опасного места. В чрезвычайно рискованных условиях приходилось работать подводным лодкам союзников. Им было запрещено плавать вне указанного патрулируемого района, так как эскадренные миноносцы имели инструкцию топить при первом появлении любую подводную

лодку, обнаруженную вне данного района. Командиры британских подводных лодок свидетельствовали о действительности работы „охотников“, после того как сами становились, по несчастной случайности или недоразумению, объектами нападения. 3 британские и 2 итальянские лодки были случайно потоплены своими же или вообще союзными патрулями. В течение 1918 г. через Северный канал шли непрерывным потоком американские транспорты с войсками, и неприятельские подводные лодки прилагали громадные усилия, чтобы перехватить и уничтожить их. Командиры германских подводных лодок особенно жаловались на многочисленные британские гидросамолеты и воздушные корабли в Ирландском море; их не пугали бомбы, падавшие вокруг них, но им не нравилось, что за всеми их передвижениями наблюдают и о них доносят.

Кроме 4 подводных лодок, гибель которых описана выше, в январе были уничтожены в водах вокруг Британских островов еще 4 лодки. 19 января на минных полях в Гельголандской бухте погибла одна из приданных флотилиям Северного моря прибрежных лодок *UB-22* (Бакер), а на следующий день за ней последовали на дно 3 германских миноносца. 26-го в Дуврском районе внезапно погибли еще 2 подводные лодки. Во время патрулирования эскадренный миноносец *Левен* (*Leven*) заметил перископ и сбросил на это место глубинные бомбы; на воде показались 7 человек команды *UB-35* (Штетер), но подобрать удалось только одного, который вскоре умер. В другом случае дрейфтер *Берил III* (*Beryl III*) встретил утром около 8 час. у мыса Гри-Нэ большую лодку *U-109* (Рей). Она стояла без хода; по ней был открыт огонь; она нырнула, но, прежде чем она успела сделать это, было замечено попадание в боевую рубку. Через 2 часа сторожившие кругом корабли услышали сильный двойной взрыв. Во многих местах на побережьи ходят легенды о погрузившихся в воду целых населенных районах и о звоне церковных колоколов в глубине моря. От Англии до Франции висели теперь под волнами колокола смерти, закованные в сталь, начиненные смертью мины, готовые звонить погребальным звоном о подводных лодках. Из глубины еще раз раздался этот страшный перезвон. Двойной взрыв отметил гибель *U-109*, одной из лучших и новейших подводных лодок, построенных германскими верфями.

Через 2 дня после двух вышеописанных успехов, т. е. 28 января, гидрофоны Грентонского траулера *У. С. Бейли* (*W. S. Bailey*) обнаружили у Фирт-ов-Форта подводную лодку, очевидно поджидавшую прохода скандинавского конвоя. Как только место, откуда шел звук, было определено, там сбросили глубинные бомбы. Прошло несколько часов. На поверхности воды не всплыло никаких обломков, которые указали бы на возможное повреждение лодки. Не было слышно и шума моторов. Затем при лунном свете всплыл корпус *UB-63* (Гешмуге); был ясно виден перископ, согнутый под углом в 45°. Снова были сброшены глубинные бомбы, на этот раз траулером *Форт Джордж* (*Fort George*), и поврежденная подводная лодка исчезла навсегда.

В феврале подводными лодками было потоплено 68 британских судов в 224 501 т гресс, причем погибло 697 человек; последняя цифра объясняется тем, что на некоторых судах погибло много людей.

4-го пароход компании „Бьюнард“ *Орениа* (*Aurania*) (13 936 т) был пущен ко дну, в 15 милях на N $1\frac{1}{2}$ W от Инстрахол (Instrahull), с 8 чел. В тот же день *Тригил* (*Trigill*) (4160 т) затонул у островов Скерри (Энгли), унеся с собой 33 человека

команды. На следующий день, 5 февраля, *Мексико Сити* (*Mexico City*) (5 078 т) затонул в 15 милях на *Wt 81½ S* от Саут Стэк, Холихэд (South Stack, Holyhead), причем погибло 29 человек. В этот же день подводные лодки добились своего первого успеха против атлантических транспортов с войсками. В 7 милях от острова Рэтлин (*Rathlin*) пароход компании „Энкор“ *Таскенция* (*Tuscania*) (14 348 т), шедший из Галифакса в Ливерпуль с 2 000 солдат и грузом, был смертельно поражен торпедой и затонул через 2 часа. Отчасти вследствие опрокидывания шлюпок при спуске с накренившегося парохода, отчасти вследствие того, что шлюпки направлялись к берегу, вместо того чтобы остаться около судна, погибло много людей — 166 солдат и 44 матроса. При потоплении *Мертон Хол* (*Merton Hall*) (4 327 т) 11 февраля в 30 милях на *NtO* от Уэссана погибло 57 человек; при гибели *Ренфру* (*Renfrew*) (3 830 т), 24-го, в 8 милях на *SW* от мыса св. Анны (*St. Ann's Head*) утонуло 40 человек. Другие корабли тонули с 20—30 человеками команды, но самым тяжелым несчастьем было потопление второго госпитального судна в 1918 г. Незадолго до 4 час. 26 февраля было подорвано торпедой с *UC-56* (Кизеветтер) госпитальное судно *Глинарт Касл* (*Glenart Castle*) (6 824 т). Оно направлялось из Ньюпорта (в штате Монтана) в Брест для приема раненых и имело 64 человека администрации и 122 человека команды. Оно шло со скоростью в 10 узлов, залитое огнями, и находилось в 10 милях на *W* от острова Ленди (*Lundy*), когда торпеда поразила его в правый борт. Взрыв повредил динамомашину, погрузил судно в темноту и уничтожил радиоустановку. Палуба была разорвана, шлюпки разбиты, оставшихся было недостаточно для приема всего личного состава. В довершение всего море было бурно, а погода исключительно холодная. Пароход, принадлежавший компании „Юнион Касл Лайн“, затонул в 7 минут. Уцелевшие звали *UC-56* на помощь, но их призыв остался тщетным. Шлюпки залило в бурном море, и на следующее утро французская яхта *Ле Фан* (*Le Faon*) и американский эскадренный миноносец *Паркер* (*Parker*) нашли только 30 человек уцелевших. Всего в результате этого преднамеренного нападения погибло 8 сестер, 7 врачей, 43 рядовых военно-санитарного ведомства и 95 человек команды. За 7 минут до выстрела торпедой видели, как подводная лодка шла полным ходом вперед, чтобы занять выгодную позицию для атаки.

В феврале были уничтожены 4 германские подводные лодки. 4-го *UC-50* (Зойфер) была заброшена у мыса Дэндженес глубинными бомбами с „составного“ эскадренного миноносца *Зубиан* (*Zubian*), что послужило оправданием необычного способа постройки этого корабля¹. Через 4 дня, около 21 ч. 30 м., *UB-38* (Бахман) была обнаружена дрейфтером *Гаван II* (*Gavan II*) в то время, как она пыталась пройти Дуврский пролив у французского берега. Видя себя освещенной факелами, она нырнула, чтобы не быть тараненной дрейфтерами. Последовало 3 взрыва. Этот случай, по словам Шеера, заставил понять, „что проливы почти непроходимы“². После этого только фландрские лодки пытались проходить проливом, но в апреле большинство их отказалось от этих попыток. Однако, небольшое число самых неустрашимых командиров упорствовало в этих попытках до сентября.

Было ясно, что необходимо предпринять меры к разрушению этой новой грозной преграды или проделать в ней проход. Подобно тому, как камень за камнем воздвигалась стена Адриана, чтобы оградить Англию и сдержать варваров Пиктов и Скоттов, так мина за миной воздвигалась подводная преграда между белыми скалами старого Альбиона и „прекрасной Францией“. Не только в этом проливе против подводных лодок медленно воздвигалась стена из мин; в Гельголандской бухте поля смерти становились все обширнее. В январе подводная лодка, пытавшаяся выйти в крейсерство через выходы из Бухты, об-

¹ *Зубиан* получился путем соединения неповрежденных кормовой и носовой частей двух пострадавших эскадренных миноносцев *Нубиан* (*Nubian*) и *Зулу* (*Zulu*).

² *Scheer*, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege (*Шеер*, Флот Открытого моря), стр. 314.

наружила на своем пути новое минное заграждение и была вынуждена повернуть обратно и пройти через Каттегат. В итоге она подошла 12 февраля к Хартлепулю, имея в запасе горючего ровно столько, чтобы немедленно вернуться в свою базу. Личный состав подводных лодок больше не комплектовался добровольцами; ощущался недостаток в опытных мотористах и младших офицерах (кондукторах). Стало заметно, что подводные лодки охотнее сдаются, чем оказывают упорное сопротивление.

В ночь на 14 февраля германская флотилия эскадренных миноносцев под командой Хэйнеке вышла для уничтожения „светового“ заграждения, делавшего ночь в проливах подобной дню. Настойчивые призывы фландрского отряда вынудили Шеера выделить эти быстроходные эскадренные миноносцы Флота Открытого моря для решительного нападения на патрули. О невидимой стене мин под массированными патрулями немцы ничего не знали, и набег был напрасен. Тайна глубинных полей была хорошо сохранена. Около полуночи, в темноте и в тумане, германские корабли бросились на суда, охранявшие заграждения; они нашли здесь 40 дрейфтеров, полдюжины траулеров, несколько тральщиков и эскадренный миноносец. Патрули находились на 14 миль дальше в Дуврском проливе, чем во время предыдущего набега, в октябре 1916 г., и имели в прикрытии значительно большее число эскадренных миноносцев; однако противнику удалось уничтожить 1 траулер и 7 дрейфтеров, а также повредить несколько других судов, причем потери с британской стороны составили 22 убитых, 54 пропавших без вести и 13 раненых. Было ясно, что необходимо усилить защиту. На следующую ночь огневое заграждение снова действовало, и пролив попрежнему охранялся.

Дальше, к западу, в Английском канале при попытке атаковать конвой закончила свою карьеру UB-17 (Браншейд). К концу войны патрули, находившиеся дальше в Английском канале, даже горько жаловались, что Дуврский патруль не пропускает подводные лодки, делая их службу невыносимо однообразной. В данном случае эскадренный миноносец *Онслоу* (*Onslow*), сопровождавший конвой, находился у Портленда, когда заметил, как под килем у него прошла торпеда. Не трудно было повернуть по следу торпеды и сбросить глубинные бомбы в том месте, откуда она была выпущена. UB-17 всплыла, накренилась на левый борт и затонула.

К северу от Ирландии подводные лодки продолжали уничтожать суда. В ночь на 12 февраля одна из них U-89 (Баук) была таранена и потоплена со всем личным составом бронированным крейсером *Роксборо* (*Roxburgh*), шедшим в эскорте океанского конвоя; ее место заняли другие подводные лодки, потопившие много больших судов. 1 марта вооруженный вспомогательный крейсер, большой пароход компании „Аллан Лайн“ *Калгариен* (*Calgarian*) (17 515 т), несший также службу эскорта, погиб от торпед U-19 (Шпис), этой реликвии довоенного подводного флота Германии. *Калгариен* находился в Северном канале у острова Рэтлин, когда торпеда поразила его с дистанции 180 м. Шпис, видя, что пароход еще держится на плаву, вернулся, чтобы завершить свою работу. Несмотря на завесу из 7 эскадренных миноносцев, 11 траулеров и 3 шлюпов, ему удалось выпустить 2 торпеды, чтобы прикончить свою жертву. Другой тяжкий удар был нанесен подводными лодками

15 марта, когда почтовый пароход *Эмзон* (*Amazon*) (10 037 т) был потоплен в 30 милях к *WtN* от мыса Мэлин Хэд. К концу месяца в Канале св. Георга действовала *U-101* (Георг), а у Мэлл-ов-Гэллоуэй (Mull of Galloway) *U-90* (Иетц); впоследствии оба эти командира за свои нападения попали в список военных преступников. Первый потопил 12 марта *Тринидад* (*Trinidad*) (2 592 т), причем погибло 39 человек. Вторым образчиком деятельности Георга было потопление небольшого *Лох Фишер* (*Lough Fisher*) (418 т) со всем личным составом, 30 марта в 12 милях на *SSO* от мыса Хэлвик Хэд. Одним из уничтоженных больших судов был *Итониэн* (*Etonian*) (6 515 т), затонувший 23-го в 34 милях к *StO¹/₂O* от Олд Хэд-ов-Кинсэйл (Old Head of Kinsale) после больших усилий отбуксировать его в порт. При нападении на *Комри Касл* (*Comrie Castle*) (5 173 т) 14-го в Английском канале подводная лодка была замаскирована под дрейфтер, с поставленными трубой и кормовым парусом, и несла красный огонь. Дав гудок сиреной, она только-только разошлась с пароходом компании „Юнион Касл Лайн“ и быстро пустила в него торпеду. На следующее утро пароход был отбуксирован в тонущем состоянии на рейд Св. Елены (о. Уайт) (*St. Helen's Roads*).

Нападение на атлантические конвои, приближавшиеся к побережью северной Ирландии, было рискованным делом для подводных лодок. Из книги Шписа можно получить представление об опасностях, окружавших подводные рейдеры. В свое следующее крейсерство на *U-19* Шписе необдуманно возвратился на место своей последней победы и едва спасся и вернулся домой, чтобы рассказать о своих приключениях¹. Другим не так повезло. 15 марта эскадренные миноносцы *Майкл* (*Michael*) и *Морсби* (*Moresby*), патрулировавшие в этих водах, застигли *U-110* (Кроль) непосредственно после уничтожения ею парохода. Эскадренные миноносцы подобрали команду с одной из шлюпок, затем, заметив на поверхности след от погружения подводной лодки, сбросили над ней глубинные бомбы. Принужденная подняться на поверхность, *U-110* была прикончена орудийным огнем, причем 6 человек ее команды было спасено. В южной части Ирландского моря патрули добились очередного успеха, когда патрульное судно *PC-51* забросало глубинными бомбами *U-61* (Дикман) в Канале Св. Георга в ночь на 26-е. Этот случай интересен тем, что первоначальное намерение таранить пришлось в последний момент оставить, так как заклинился руль. *PC-51* описало полциркуляции и отошло от противника. К счастью, дефект был быстро исправлен.

На Дурвском бараже в марте погибла одна подводная лодка. 10-го, рано утром, *UB-58* (Леве) пыталась пройти через пролив, но увидела на своем пути 6 дрейфтеров и нырнула навстречу смерти. На следующий день у Линкольнширского побережья² от глубинных бомб эскадренных миноносцев *Ретривер* (*Retriever*), *Стёрджен* (*Sturgeon*) и *Трестер* (*Thruster*) погибла *UB-54* (Хехт). Эскадренные миноносцы гото-

¹ Во время возвращения *U-19* после случайного избавления имел место единственный доказанный случай, когда команда подводной лодки вступила на британскую землю. Шпис послал несколько человек команды на берег, на уединенный остров Сент-Килда (*St. Kilda*), чтобы подстрелить несколько овец.

² Михельсен пишет: в „Английском канале“.

влились образовать завесу впереди шедшей в крейсерство дивизии легких крейсеров, когда, примерно, в 1 миле слева по носу *Стёрджена* была замечена рубка подводной лодки. Злополучная лодка появилась прямо среди флотилии. Впереди шел *Стёрджен*, слева вырисовывался *Ритривер*, а справа — *Трестер*. *UB-54* сразу же нырнула, пытаясь проскользнуть в быстро суживавшийся промежуток между преследовавшим ее *Стёрдженом* и приближавшимся *Ритривером*. *Стёрджен* нагнал ее. Эскадренный миноносец смело пошел по следу подводной лодки и сбросил с обоих бортов глубинные бомбы, установленные на 40 футов. Когда взрывы прекратились, над водой показался под большим углом нос *UB-54*. *Стёрджен* снова повернул на нее. *UB-54* сделала отчаянную попытку спастись погружением, но в тот момент, когда она скрылась под волнами, за нею последовал остаток глубинных бомб со *Стёрджена*, 2 бомбы с *Ритривера* и 2 — с *Трестера*. Масло и обломки отметили место этой лихой атаки; но так как не было спасено уцелевших и не было видно тел, Адмиралтейский отчет отметил лодку только „вероятно потопленной“. Спустя 7 недель „дальнейшие сведения“ рассеяли все следы сомнения в исходе атаки¹. Наконец, вдали от этих прибрежных вод *UC-48* была настолько повреждена в бою с патрульными судами, что принуждена была 24 марта искать убежища в Ферроле, где и была интернирована².

10 марта было атаковано еще одно госпитальное судно. В этот день в Бристольском канале было потоплено несколько судов; к вечеру *Гилфорд Кастл* (*Guildford Castle*) (8036 т), шедший из Кэп Тауна в Эвонмаут с 438 ранеными, приближался к концу своего долгого перехода. В 17 ч. 35 м. четвертый помощник заметил след торпеды на дистанции около 650 м. Пароход положил лево на борт, получил удар каким-то погруженным предметом, вздрогнул и накренился на 4°. Затем он выровнялся, но сразу же были посланы сигналы о помощи. Однако, обследование не обнаружило повреждений, и судно благополучно дошло до порта. При осмотре корпуса был найден след вдоль левого борта, по которому скользнула торпеда. Кроме того два или три человека видели перископ. Судно было, конечно, ярко освещено и несло все установленные знаки своего гуманитарного назначения.

В апреле подводные лодки потопили 67 британских судов общим водоизмещением в 209 469 т. С этого времени число и тоннаж уничтожаемых судов пошли на убыль с небольшими колебаниями, но в общем с тенденцией к снижению. Михельсен указывает, что в апреле в море находилось 22 лодки Северного моря; это число возросло до 27 в мае, когда немцы делали последнюю попытку вновь достигнуть потерянного положения.

15 апреля пароход компании „Аллан Лайн“ *Помераншен* (*Pomeranian*) (4 241 т) был потоплен в 9 милях на NWtW от Портленд Билля так быстро, что из 56 человек его команды спасся только один. Выплыв на поверхность воды, он уцепился за рангоут под самым вороньим гнездом (*crow's-nest*); пароход уже стал на грунт, и матроса вскоре сняли с его ненадежного убежища. На следующий день паро-

¹ *Newbolt*, Submarine and Anti-Submarine (Ньюболт, Подводные лодки и противолодочная борьба), стр. 214.

² 14 марта 1919 г. *UC-48* была затоплена своей командой перед тем, как она должна была быть передана союзникам.

ход компании „Кэнадиен Пасифик“ Лейк Мичиген (*Lake Michigan*) (7 640 *m*) был потоплен в 93 милях на NW от острова Игл (*Eagle Island*). 28-го в 12 милях к западу от острова Бардси (*Bardsey*) был так же потоплен пароход *Оронса* (*Oronsa*) (8 075 *m*), причем погибло 3 чел. 2 судна погибло на минах; за весь 1918 г. от мин погибло только 10 британских судов!

Интересно сравнить апрель 1918 г. с этим же трагическим месяцем предыдущего года. В 1918 г. было потоплено 67 судов водоизмещением в 209 469 *m*; 12 месяцами раньше было уничтожено 155 британских судов в 516 394 *m*. В сентябре 1918 г. потери снизились до 48 судов в 136 859 *m*. Этот результат был достигнут, несмотря на дополнительную работу по охране американских военных транспортов.

В апреле на Дуврском барраже погибли еще 2 подводные лодки. 11-го *UB-33* (Грегор), избегая бдительности дивизиона дрейфтеров, погрузилась на свою гибель. Несколько недель спустя из погибшей лодки был поднят стальной ящик, содержащий секретные кодовые и сигнальные книги. 22 апреля через Дуврский пролив проходила *UB-55* (Веннингер). Показались траулер и 7 дрейфтеров. *UB-55* поспешно погрузилась; раздался оглушительный взрыв, и подводная лодка закрутилась, накрылась и с треском ударилась о дно. Внутри лодки воцарилась темнота. Сквозь переборки просачивалась вода. Лодка лежала на глубине 100 фут. (30 *m*) с разбитыми сложными внутренними механизмами. Вода безжалостно просачивалась внутрь. Были сделаны попытки открыть люк боевой рубки и создать воздушную подушку, поскольку поступающая внутрь вода сдавливала воздух. Люк медленно открылся, и на поверхность вырвался большой воздушный пузырь. 20 человек команды спаслись из своего стального гроба, и на рассвете 3 живых немца были подобраны дрейфтером; другой дрейфтер нашел еще 3 живых и одного мертвого. В апреле исчезла *UC-79* (Крамейер). Немцы приписывают ее гибель мине, и ее разбитый корпус вероятно покоится на усеянном погибшими судами дне Северного моря или под Дуврским барражем.

День 23 апреля будет всегда связан с бессмертной славой операции заблокирования Зеебрюгге; блокировочные корабли были затоплены в устье канала; в Остенде атака потерпела неудачу. Попытка была повторена в мае, когда *Виндиктив* (*Vindictive*) был поставлен поперек входа в канал в Остенде. Обломки крейсера препятствовали большим кораблям легких сил вроде эскадренных миноносцев выходить в море в течение 3 недель и представляли опасность в течение 2 месяцев. Однако, через 2 дня после заблокирования *UB-16* вышла из Зеебрюгге¹ мимо затопленных судов. В Остенде, когда *Виндиктив* развернуло (*was slewed round*), блокирование стало частичным. К этому времени силы фландрского отряда пошли на убыль. Большинство германских авторитетов согласно с тем, что все лодки и личный состав следовало послать в Средиземное море или же весной 1918 г. присоединить к флотилиям Северного моря. Из отечественных портов они все же могли бы пред-

¹ *Schultz*, The British Assault on the German Bases at Zeebrugge and Ostend (Шульц, Британское нападение на германские базы в Зеебрюгге и Остенде). Составлено по документам морского архива, U. S. N. I. Proceedings, июнь 1929 г., стр. 582. (Примечание авторов. Шульц говорит, что лодкой, прошедшей препятствия, была *UB-15*. Это невозможно, так как *UB-15* была в 1915 г. послана в Адриатику и передана австро-венгерскому флоту. Лодка, о которой идет речь, вероятно была *UB-16*.)

принимать нападения на торговые суда, курсировавшие между Голландией и Англией, или на суда, поддерживавшие сообщение со Скандинавией. Вместо этого они оставались в бельгийской базе, пока военный разгром в октябре не заставил увести их оттуда. Дуврский ба-паж был теперь уже настолько усовершенствован, что старое сетевое заграждение было снято. Однако, в августе оно было поставлено опять, но только с минами, простираясь от восточных Гудвинских мелей до Гравелина (Gravelines)¹. На прибрежное заграждение у фландрских берегов больше не обращали внимания.

После операции 23 апреля только немногие фландрские лодки пытались входить в Английский канал; район их деятельности сократился, и их крейсерство было ограничено Северным морем. О том, какой любопытной работой они занимались в летние месяцы, будет сказано ниже. Здесь должно быть отмечено, что командование германскими силами во Фландрии, т. е. военными кораблями, базами, береговыми и морскими бригадами на берегу, было возложено на адм. Шредера. В мае отряд кораблей этих морских сил под командой Конрада Альбрехта состоял из 19 эскадренных миноносцев, 16 миноносцев типа „А“, 7 моторных катеров, 24 моторных катеров-тральщиков и 4 минных заградителей с 2 флотилиями подводных лодок из 22 лодок „UB“ и 12 лодок „UC“. Подводными лодками ведал капитан Бартенбах. По германским сведениям фландрский отряд подводных сил уничтожил минами и торпедами в общей сложности 2 554 судна, водоизмещением в 4 400 000 т, что составляет одну треть всего потопленного тоннажа. Работая от мыса Флэмборо Хэд на западе до Ирландского моря и отдаленного Бискайского залива, они потеряли 80 своих единиц, что составляет около половины общего числа подводных лодок, погибших в море во время боевого плавания как от противолодочных мероприятий союзников, так и от несчастных случаев².

Если деятельность фландрских лодок сократилась, то большие подводные лодки действовали теперь далеко в Атлантическом океане и совершали крейсерства продолжительностью в 3 месяца. 23 декабря 1917 г. Кольбе, вступивший в командование одной из переделанных лодок типа „Дейчланд“, вышел на ней в море и вернулся только 19 апреля 1918 г. Под его командой была, повидимому, U-152, и в течение своего крейсерства она дошла до берегов Португалии и Западной Африки и даже до Канарских островов. Несмотря на продолжительность своего плавания, Кольбе по возвращении смог донести о потоплении тоннажа только в размере 30 000 т. 14 января из Кили вышла в район Азорских островов U-155—на этот раз под командой Экельмана. По возвращении обратно 4 мая командир лодки донес об уничтожении 50 000 т судов. В числе уничтоженных судов был угольщик итальянского флота *Smerone* (*Sterope*) (9 550 т), с которого он взял 7 апреля 45 т жидкого топлива. Он также ограбил и потопил испанский пароход *Гиральда* (*Giralda*) (2 194 т)—56-е по счету потопленное испанское судно. 28 марта еще одна из этих переделанных торговых подводных лодок U-157 (под командой Макса Валентинера) перехватила у Кадикса испанский пароход *Инфанта Исабел де Борбон*

¹ Chatterton, Auxiliary Patrol (Чаттертон, Вспомогательный патруль), стр. 193.

² Статья Шульце в „Marine Rundschau“; дата не указана.

(*Infanta Isabel de Borbon*). Итальянское вспомогательное судно *Прометео* (*Prometeo*) (4 455 т), потопленное артиллерийским огнем 18 марта в Атлантическом океане, вероятно также было жертвой этих корсаров.

9 апреля *U-154* (Герке) появилась у Монровии и открыла огонь по радиостанции; она была занята этим делом, когда появился пароход компании „Демпстер“ *Бьюриту* (*Burulu*). Повидимому, Герке принял его за вооруженный коммерческий крейсер, так как прекратил обстрел. На следующий день *Бьюриту* был атакован большой подводной лодкой. Ему удалось уклониться от торпеды, после чего он был обстрелян с дистанции 2 500 м всем четырехорудийным бортовым залпом подводной лодки¹. Затем дистанция увеличилась до 5 000—6 000 м; началась погоня, продолжавшаяся до наступления темноты. Стреляя из своего носового орудия, подводная лодка старалась прижать *Бьюриту* к берегу; но с наступлением ночи *Бьюриту* ускользнул от преследования и ушел в Сьерра Леоне. *Бьюриту* пришел в порт с большим креном; он имел 2 попадания и 1 убитого. Затем *U-154* соединился с *U-153*, и 25 апреля они встретились с судном-ловушкой *Уиллоу-Бранч* (*Willow Branch*) (быв. *Бомбала*), возившим грузы между Гибралтаром и Сьерра Леоне². Это судно было в пути 9-й день и в момент появления 2 больших подводных лодок находилось у мыса Бланко. 2 подводные лодки выпустили 30 снарядов, прежде чем пристрелялись по цели. В течение 2¹/₂ часов бой то разгорался, то утихал. В конце концов горящий остов *Уиллоу-Бранч* был оставлен командой в количестве 53 человек; третий помощник был взят в плен. Что касается противника, то он потерял 1 убитым и 7 ранеными. События, происшедшие затем в этих тропических широтах, были ужасны. На следующий день шлюпки с командой судна-ловушки разошлись. Шлюпка капитана пропала без вести. Другая дрейфовала 8 суток под палящими лучами солнца; уцелевшие страдали от мучительной жажды. Некоторые из них — всего 11 — напились морской воды и сошли с ума. На девятое утро остальные 14 человек вышли на берег в устье реки Сенегал. Двое наиболее сильных пошли на поиски и нашли небольшую лужу; немного напившись, они побрели обратно к своим товарищам, неся с собой живительную влагу. Было слишком поздно: все умерли. На следующий день эти двое побрели дальше, затем, встретив дружественных арабов, были доставлены на французский пост.

Возмездие не заставило себя ждать. 11 мая обе эти подводные лодки — *U-153* и *U-154* — были замечены на широте мыса С.-Винсент *E-35*, одной из британских подводных лодок, базировавшихся на Гибралтар. Последовал оживленный двухчасовой бой; в конце концов *U-154* была взорвана метко выпущенной торпедой с британской лодки. Ввиду присутствия *U-153* поиски уцелевших не могли быть произведены.

Через воды метрополии начали во все возраставшем количестве проходить транспорты с американскими войсками, что значительно увеличило напряженность работы и без того перегруженных патрульных сил. В опасных районах эти ценные суда приходилось снабжать эскортом ценой ослабления наступательных действий против ныряющих мародеров. Гайер говорит, что для одновременного нападения на конвой тор-

¹ На *U-151*, *U-154* было установлено по 4 орудия (два — 150-мм и два — 88-мм). Ни одна из других германских подводных лодок, достроенных и выходивших в море в 1918 г., не была так сильно вооружена.

² Вследствие недостатка тоннажа суда-ловушки курсировали с настоящими грузами.

говых судов и войсковых транспортов лодок нехватало; а поскольку эти последние можно было атаковать только торпедами, серьезных действий против них не было предпринято. Излюбленной добычей подводных лодок были торговые суда. Шеер указывает, что сосредоточение подводных лодок против конвоев потерпело неудачу, потому что конвои обходили опасные районы; подводные лодки напрасно ждали их. Тем не менее попытки потопить воинские транспорты делались, и Шеер говорит, что „подводные крейсера“ (!) следовали за конвоями, вызывая другие лодки для нападения сосредоточенными силами вблизи побережья. Однако, он признает, что конвои транспортов с войсками слишком хорошо охранялись, чтобы атаки могли быть легкими. Цена этой безопасности достигалась простым приемом снятия судов со службы патрулирования для сопровождения войсковых транспортов. Американский адм. Симс свидетельствует о том, что из 1 500 000 войск Соединенных штатов, перевезенных в течение лета 1918 г., 1 000 000 был переправлен на британских судах; и это несмотря на то, что было уже уничтожено 2 777 судов водоизмещением в 7 082 977 т. Из числа кораблей, которые были нужны для охраны перевозки войск, 70% были британскими; из эскадренных миноносцев только 14% было американских, а из вспомогательных судов американских было только 3%. Из общего числа обширных вспомогательных патрульных сил в 3 000 судов американских судов было 160¹. Конвоирование караванов с американскими войсками потребовало 393 эскадренных миноносцев и 51 океанского конвоира. В апреле в этой работе помогало 150 американских судов; к июлю это число возросло до 250. Вооруженные вспомогательные крейсера превратились в воинские транспорты, патрульные суда стали конвоирами; к июню было переброшено 1 000 000 американских войск. 56 американских солдат погибло 23 мая при потоплении в Английском канале вспомогательного крейсера *Молдавия (Moldavia)* (9 500 т) — единственная потеря, нанесенная подводными лодками конвою с американскими войсками. Подводные лодки поймали также возвращавшийся порожняком на запад *Президент Линкольн (President Lincoln)* (18 168 т) — он был потоплен *U-90* (Иети) 31 мая, и *Ковингтон (Covington)* (бывший пароход Гамбург-американской линии *Цимцинати*, 16 339 т), пущенный ко дну в ночь на 1 июля лодкой *U-86* (Патциг), с 6 чел. команды. После 21 марта, когда немцы предприняли свое большое наступление на Западном фронте и когда германские войска прорвали фронт союзников во Франции и во Фландрии², все пригодные суда любого размера

¹ Соединенные штаты заказали 927 противолодочных единиц (279 эскадренных миноносцев, 448 истребителей подводных лодок, 112 судов типа „Игл“, 67 подводных лодок и 21 тральщик), но большинство из этих кораблей не было готово во-время, чтобы принять участие в боевых операциях.

² После крушения России в Германии надеялись, что большое число судостроительных рабочих будет освобождено от военной службы для содействия более быстрой постройке новых подводных лодок. Остальные войска, освободившиеся с Восточного фронта, могли бы быть использованы для разгрома Италии. Указывали, что столь решительная победа должна сильно поддержать подводную кампанию в Средиземном море, где уже был достигнут значительный успех в войне против морской торговли. Начальник подводного управления энергично защищал эти предложения, но прочие морские и военные люди оценивали их по-разному. Гинденбург и Людендорф уже решили предпринять большое наступление на Западном фронте ранней весной 1918 г. и отвергли все предложения об отвлечении живой силы с Восточного фронта на верфи. Позднее, в 1918 г.,

были реквизированы для перевозки войск. Главная масса американских войск была высажена в С.-Назере (St. Nazaire), и с апреля по октябрь каждые четыре дня в порты союзников входило по одному конвою транспортов с американскими войсками. Рекордное число солдат, перевезенных одним конвоем, было 31 693 человека. Натиск немцев был наконец задержан.

Характерной особенностью кампании 1918 г. был полный неуспех попыток подводных заградителей „UC“ причинить значительный ущерб британской торговле. За время с 1 января по 11 ноября на минах вокруг британских островов погибло 8 британских судов. В то время как за 1917 г. удалось уничтожить 32 из этих подводных лодок, в 1918 г. было потоплено патрулями или погибло от несчастных случаев менее трети этого числа. В январе 1918 г. из 79 лодок типа „UC“ несомненно оставалось еще 37 единиц, и в течение всего лета они были поглощены работой. Что же они делали?

Задача этих подводных заградителей является одним из наиболее интересных предприятий заключительных стадий морской войны. По большой дуге на дистанции около 45 миль от Бел Рок у Ферт-ов-Тэй начали обнаруживаться мины; затем их стали вытравливать по все более удлинявшемуся радиусу. Загадка их местоположения и назначения через некоторое время была отгадана. Тихо и методично тральщики убрали одну группу за другой. Не подозревая этого, противник продолжал выгружать полные грузы мин мористее предыдущих групп. Все лето подводные лодки пересекали взад и вперед Северное море. Они принимали груз мин, шли ставить их и возвращались домой за следующей партией. Они выходили в поход сразу же, как только удавалось закончить погрузку по возвращении. К октябрю германский план был выполнен¹; этот план состоял в том, чтобы поймать в ловушку и ослабить Гранд-Флит при выходе его из шотландских баз для боя с Флотом Открытого моря, когда последний выйдет в море в последней отчаянной попытке добиться победы. Неприятель так твердо верил в существование своего большого заграждения, что в ноябре крейсер *Кенигсберг* (*Königsberg*) сделал большой обход, чтобы избежать этих воображаемых минных полей, не подозревая, что уже много времени тому назад они были вытралены 60 тральщиками, базировавшимися на Ферт-ов-Тэй и выделенными для этой опасной работы².

Чтобы соблюсти внешнюю видимость обычного хода вещей, немцы продолжали ставить мины в других местах, в частности у Дувра и на

они с меньшей неохотой относились к подобным предложениям (Гайер, U. S. N. I. Proceedings, апрель 1926 г., стр. 656).

¹ После 1918 г. германский министр обороны отрицал, что поле у Бел Рок имело какую-нибудь связь с движениями Флота Открытого моря. Это отрицание неубедительно.

² Утром 15 ноября 6 британских легких крейсеров и 10 эскадренных миноносцев вышли из Форта навстречу *Кенигсбергу*. На этом крейсере шел адм. Мейерер для согласования подробностей передачи Флота Открытого моря под британскую охрану. Британское морское командование, конечно, указало германскому кораблю безопасный путь через Северное море. *Кенигсбергу* был указан курс, который должен был привести его на randevu к 14 час., но уже утром флагманский крейсер Мейрера *Кардиф*, находившийся с ним в радиосвязи, получил от него объяснение относительно изменения им указанного курса и как он в одном районе обшел германское минное поле, давно уже вытраленное нашими кораблями („The Triumph of the Royal Navy“ („Триумф королевского флота“) майор Персиваль Гиббонс R. M. L. I., стр. 4).

пути судов, шедших по военному фарватеру к Метилу (Methil). 27 марта взорвался на mine старый эскадренный миноносец *Кэйл* (*Kale*), а на следующий день был потоплен торпедой вооруженный пароход *Титонус* (*Tithonus*), шедший в эскорте скандинавского конвоя. Мы знаем, что бесплодный набег Флота Открытого моря на скандинавские конвои 24 апреля 1918 г. потерпел неудачу. Вблизи Ставангера у линейного крейсера *Мольтке* вышли из строя машины, и все соединение вернулось обратно. Шпис, возвращавшийся домой на *U-19* из своего последнего рейсерства, заметил Флот Открытого моря у норвежских берегов на большой дистанции. Не зная, что германский флот в море, он принял германские корабли за Гранд-Флит. Поэтому он дал радиограмму с донесением об обнаружении „больших британских морских сил“ в районе норвежского побережья. Телеграмма была принята Флотом Открытого моря, который сразу же перестроился в „боевой порядок“ для сражения с флотом, которым было не что иное, как он сам!

Несмотря на выход из строя *Мольтке*, Хиппер¹ продвинулся на север до обычного пути скандинавского торгового движения. К счастью, один конвой только что вошел в Форт, а другой готовился к отплытию; поэтому немцы никого не нашли. После этой экскурсии маршрут конвоев был перенесен дальше на север. По военному фарватеру вдоль восточного берега Британских островов торговое движение шло непрерывно; отсюда много судов шло в Норвегию, Данию и Швецию. Против этих судов подводные лодки имели мало успеха. 1 мая взорвался на mine тральщик *Блэкморвэйл* (*Blackmorevale*), а шлюп *Рододендрон* (*Rhododendron*) был потоплен торпедой; с другой стороны этот маршрут притягивал к себе подводные лодки, и для многих из них это имело роковые последствия.

До сих пор дрейтеры Северного канала на протяжении долгих утомительных лет сторожевой службы в суровую и штормовую погоду не имели трофеев. Наконец, им тоже довелось сыграть свою роль в поражении противника. Поздно вечером 17 апреля дрейтер *Пайлот Ми* (*Pilot Me*) заметил у мыса Торр Хэд перископ в 40 м от правого борта. Идя зигзагообразным курсом, дрейтер повернул к этому месту и сбросил там несколько глубинных бомб. Через четверть часа между *Пайлот Ми* и другим дрейтером *Ионг Фред* (*Young Fred*) всплыла на поверхность *UB-82* (Бекер). Встреченная огнем и с других дрейтеров, поврежденная подводная лодка попыталась погрузиться. Было слишком поздно; *Ионг Фред* сбросил на нее еще 2 бомбы. Раздался сильный взрыв, и с разбитой подводной лодки всплыли обломки. В последний день месяца дрейтеры снова добились успеха. Приблизительно на рассвете 30-го дрейтер *Кориопсис II* (*Coreopsis II*) заметил *UB-85* (Крех), шедшую на восток в направлении Северного канала. Эта подводная лодка вышла с Гельголаанда 16-го, обогнула Шотландию и уже около недели действовала в этом районе. При проходе у дрейтера по носу, она была приветствована тремя снарядами; вследствие волнения огонь, казалось, был не очень действительным, и *UB-85* продолжала идти вперед, преследуемая

¹ 11 августа 1918 г. адм. Шеер сдал командование Флотом Открытого моря и сменил адм. Хольцендорфа в должности начальника морского генерального штаба. Он передал командование адм. Хипперу. Статс-секретарь по морским делам адм. Каппеле был назначен в-адм. Риттер фон-Мани-Тихлер (бывшим начальником подводного управления); этой переменой надеялись способствовать осуществлению большой программы строительства подводных лодок.

дрифтером. Внезапно *UB-85* выпустила ракету Вери, в то время как Крех и его команда махали руками. Когда подошли другие дрифтеры, команда была снята, а лодка затонула. Немцы рассказывали взявшим их в плен, что в течение 2 дней патрули заставили их держаться под водой. Ни одна из выпущенных торпед не попала в цель. В довершение всех неудач из аккумуляторов выделилось много хлорного газа, вследствие чего среди команды начались отравления. Боевая рубка была исковеркана одним из снарядов с *Корионсиса* и, когда лодка погружалась, внутрь корпуса попало 15 т воды. От этого работа испорченных аккумуляторов не улучшилась. Поэтому Крех решил сдаться; нельзя сказать, что он был чрезмерно огорчен судьбой своей лодки¹.

Погибла также подводная лодка *U-104* (Бернис). Она была построена по чертежам одного из наиболее удачных типов „средних“ подводных лодок („Mittel U-boats“), которые когда-либо были спроектированы. После обстрела и потопления ее шлюпом *Джесамайн* (*Jessamine*) 25 апреля к югу от Ирландии удалось спасти только 1 человека из ее 40 офицеров и команды.

С наступлением мая немцы сделали последнее усилие. В море вышли 27 подводных лодок Северного моря и 8 фландрских лодок; в то же время 16 других лодок крейсеровали на свободе в Средиземном море, а 4 большие лодки действовали далеко от берегов в Атлантическом океане. Больше никогда число подводных лодок, находившихся на „боевом фронте“, не достигло столь высокой цифры. Впрочем, в последние дни войны все наличные лодки, готовые к выходу в море, были собраны в германских портах Северного моря для драматического „финала“. Не меньше чем 16 германских подводных лодок погибло в этом месяце или было обезврежено, включая 5 лодок в Средиземном море. За май только очень немногие подводные лодки прошли через „рогатки“ огней и мин в Дуврском проливе; 2 мая еще 2 лодки попытались пройти и потерпели неудачу. В 8 ч. 5 м. *UB-31* (Браун) нырнула, чтобы уйти от дрифтеров *Лорд Лейтрим* (*Lord Leitrim*), *Лоял Фрэйнд* (*Loyal Friend*) и *Оуэн Ромер* (*Ocean Roamer*), поддержанных двумя дирижаблями: британским *SSZ-29* и французским *VZ-2*. *UB-31* взорвалась. 5 минут спустя на восточной стороне *UC-78* (Х. Кукат) была загнана под воду дрифтерами *Мэри* (*Mary*), *В. Т. В* и *Аур Фрэйнд* (*Our Friend*); она или тоже коснулась мины или же была уничтожена глубинными бомбами. После этой двойной потери подводные лодки некоторое время тщательно избегали проходить Дуврским проливом.

Спустя неделю в Английском канале *UB-78* (Штосберг) была протаранена и потоплена пересекавшим канал транспортом *Квин Александра* (*Queen Alexandra*) (9 мая); вскоре последовал второй успех. На рассвете 12 мая пароход компании „Уайт-Стар Лайн“ *Олимпик* (*Olympic*) входил в канал, нагруженный американскими войсками, под конвоем 4 американских эскадренных миноносцев. Капитан и сигнальщики огромного парохода одновременно увидели справа по носу в 1½ румбах от курса корпус подводной лодки, всплывающей на поверхность примерно в полумиле. Это была *U-103* под командой Кляуса Рюккера. Он уже доказал свои каперские способности, командуя лодкой *U-34* в Средиземном море. Отозванный из южных вод, он был послан

¹ Chatterton, Auxiliary Patrol (Чаттертон, Вспомогательный патруль), стр. 265-269.

на запад с *U-103* для нападения на торговые суда вообще, уделяя особое внимание американским военным транспортам. Теперь ему представлялась отличная возможность, цель громадных размеров и ценности — самый большой военский транспорт, который только могла поразить торпеды. Но все дело испортила неопытность команды. Он уже вышел на позицию для атаки, но только для того, чтобы услышать, что торпеды в кормовых аппаратах не готовы к выстрелу. Ничего не оставалось, как попытаться второй раз выйти на позицию. Поэтому Рюккер лег на курс, параллельный пароходу, держась на такой глубине, что „спаржа“ (немецкое прозвище перископа) была как раз под поверхностью воды. Повидимому, снова произошла какая-то путаница, так как лодка выплыла на поверхность и выдала свое присутствие. Над *U-103* просвистел снаряд из носового орудия *Олимпика*. Подводная лодка шла вперед под обоими моторами, когда колосс изменил курс, чтобы ее таранить. В тусклом свете утренней зари Рюккер увидел прямо над собой громадный корпус гигантского корабля. *U-103* сделала отчаянную попытку спастись, повернув внутрь круга циркуляции парохода. *Олимпик* ответил на этот маневр, положив руля лево на борт. В 3 ч. 05 м. форштевень парохода нанес подводной лодке страшный сокрушительный удар. *U-103* пришел конец. Находившиеся на мостике парохода слышали, как лопнули цепи паравана; затем они увидели, как развороченный корпус побежденной подводной лодки поднялся из воды почти вертикально. Остов разбитой лодки оказался за кормой, после чего кормовые орудия парохода открыли огонь. Левиафан компании „Уайт Стар“ с исковерканным штевнем продолжал свой путь в Саутхэмптон и позднее перехватил сообщение американского эскадренного миноносца *Дэвис* о спасении последним 35 человек, уцелевших с *U-103*, потопленной орудийным огнем *Олимпика*¹. Рюккер впоследствии заявил, что конец одного из винтов *Олимпика* распорол корпус его лодки. Произошло ли это перед таранением *U-103* или после — не ясно. Во всяком случае он заявил, что был принужден подняться на поверхность, чтобы спасти жизнь своим людям. Будучи на краю гибели, он просил пощады и спасения для себя и своей команды и получил и то и другое. Это был человек, который за 3 года до описанного события перебил команду *Виктории* только потому, что это рыбацье судно осмелилось оказать ему слабое сопротивление! В тот же день британская подводная лодка *D-4*, входившая в состав патруля Английского казала, встретила *UB-72* (Трегер) у Портленда и взорвала ее торпедой, подобрав после этого 3 уцелевших. Двумя днями раньше другая британская подводная лодка *E-34* подобным же образом подорвала и потопила маленькую *UB-16* (Люэ) на протраленном фарватере у Гарвича.

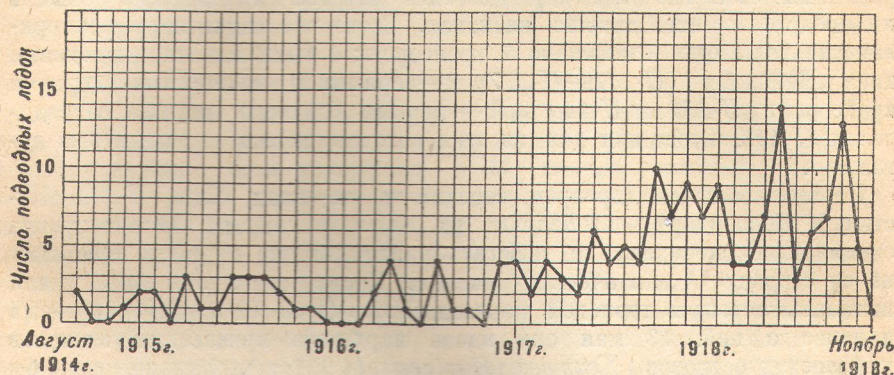
Май был месяцем торжества противолодочной кампании. Кроме уже упомянутых успехов, еще 4 лодки были уничтожены в разных местах от Бискайского залива до Йоркширского побережья. Далеко позади конвоя из Ла-Палис (La Pallice) шел отставший пароход *Данаэ* (*Danae*) под охраной американской яхты *Кристэбэл* (*Cristabel*) и гидросамолета. Внезапно в этот летний вечер на тихом море была замечена совсем близко подводная лодка; она уже готовилась выпустить торпеду, когда

¹ В это время *Олимпиком* командовал капитан Бертрам Хейз (Bertram Hayes). В своей книге „Hull Down“ (стр. 228—231) он дает полное описание таранения *U-103*, и большинство фактов, приведенных выше, взято из его повествования.

вокруг нее стали рваться глубинные бомбы. Снизу из глубины послышался зловеющий грохот, после чего на поверхность всплыли черная нефть и обломки.

Днем позже, 24 мая, *UC-56* (Кизеветтер) дотасилилась в Сантандер (Santander), выведенная из строя, и была разоружена. Ее командир пустил ко дну госпитальное судно *Гленарт Касл* и после перемирия был задержан под арестом в Лондоне для допроса. Поскольку он имел „гарантию безопасности“ из Испании в Германию, то в конце концов его пришлось освободить. На следующий день после появления этого корсара *UC-48*, стоявшая интернированной в Ферроле, пыталась уйти, но была задержана.

Следующим успехом было потопление *UB-74* (Штейндорф) 26 мая у Портленда; она была уничтожена глубинными бомбами с вооруженной



Потери в подводных лодках (по месяцам).

яхты *Лорна* (*Lorna*); 4 человека ее команды были видны в воде; единственный спасенный умер тремя часами позже. Около того же времени новая *U-119* (Кольбе) вышла в Северное море и прспала без вести.

Что касается последней лодки, погибшей в мае 1918 г., то она погибла в районе восточного побережья Британских островов. 31 мая *UC-75* (Шмитц) атаковала здесь караван судов у мыса Флэмборо Хэд. Лодка, не принявшая мер предосторожности, была таранена старым, двадцатилетним эскадренным миноносцем *Фэри* (*Fairy*). Тяжко поврежденная *UC-75* стояла без движения; британский ветеран сделал поворот и, снова таранив своего противника, под конец открыл по нему огонь; лодка затонула с 26 людьми команды. Встреча оказалась слишком тяжелой для старого *Фэри*. Вся его носовая часть была разворочена, и он тоже затонул вскоре после этого.

Некролог погибших судов в мае показывает снижение по сравнению с предыдущим месяцем: подводными лодками было потоплено 59 британских судов в 188 729 т с 407 человеческими жертвами; на минах погибло одно судно в 3 707 т.

Заслуживают упоминания: пароход компании „Кэнэдиен Пасифик“ *Медора* (*Medora*) (5 135 т), потопленный 2-го, в 11 милях к WSW от Мэлл-ов-Гэллоуэй; пароход компании „Нью Зиленд Шипинг“ *Хурунуи* (*Huruni*) (10 644 т)—18-го, в 48 милях на StW от мыса Лизард; почтовый пароход *Мерионетшир* (*Merionnetshire*) (4 308 т) и *Кернросс* (*Cairnross*) (4 016 т), оба 27-го, около 100 миль к северу от Флорес на

Азорских островах; 30-го *U-62* (Хазхаген) потопила пароход компании „Бьюнард Лайн“ *Осония* (*Amsonia*) (8153 т) в 620 милях на $W 8^{\circ} 1/4 S$ от Фастнэта. В момент поражения торпедой он только что вышел из состава конвоя, находясь далеко в Атлантическом океане; команда покинула тонущий пароход, обстреливаемый *U-62*. В течение 8 дней и 9 ночей открытые шлюпки носились по волной пустыне, прежде чем уцелевшие были найдены, причем умерло 44 человека. Хазхаген говорит, что в то время подводные лодки были принуждены искать себе целей вдали от берегов, либо до того, как конвой формировался, либо после его расформирования; в момент, когда ему попался этот одинокий пароход, он находился на пути к Азорским островам.

Однако германские подводные лодки собирались расширить район своих операций. Скрытая угроза в виде визита *U-53* в 1916 г. была приведена в исполнение, и подводная война должна была вестись вдоль побережья Соединенных штатов. Бывшие торговые подводные лодки доказали, что можно выполнять расширенные операции; их обычными районами были до сих пор Азорские острова и Мадейра. Теперь им предстояло идти дальше на запад. Всего в течение лета в американские воды было совершено 7 крейсерств; 4 были выполнены лодками типа „Дейчланд“ (*U-151—U-157*), 2—первыми настоящими подводными крейсерами *U-139* и *U-140* и 1—первым большим минным заградителем *U-117*. Один или два из этих походов можно проследить в деталях ¹.

Первым большим корсаром, посланным на запад, была *U-151* (Ностиц и Иенкендорф), вышедшая из Килия 14 апреля. Она получила специальное распоряжение избегать нападения на суда до прибытия на ту сторону Атлантического океана. Несмотря на это, она 2 мая пыталась потопить торпедой пароход *Порт-Саид* (*Port-Said*), который и донес о ней. 13 мая она вновь нарушила приказание, атаковав у Азорских островов *Хантесс* (*Huntress*) (4997 т). Однако, если бы немцы были в курсе дела, им не было бы надобности так серьезно заботиться о сохранении этого похода в тайне. Британское адмиралтейство уже предупредило Вашингтон о предстоящем появлении большой подводной лодки, так как такой корабль вышел 19 апреля из своей базы, чтобы начать операции в Делаварском заливе (*Delaware bay*) около 20 мая. В самом деле *U-151*, временно оборудованная под заградитель, подошла к берегам 21 мая. У мыса Генри, в виду ярких береговых огней, она поставила мины; ее работа была прервана проходившим мимо броненосным крейсером; но после того, как ничего не подозревавший военный корабль проследовал дальше, работа была закончена. Затем *U-151* заметила другой броненосный крейсер, возвращавшийся с учебной стрельбы в сопровождении буксира, тащившего щит; крейсер был совершенно не защищен; даже самые элементарные меры предосторожности не были приняты для его безопасности. 28 мая *U-151* перерезала в море у Нью-Йорка 2 кабеля—один в Европу, другой—в Южную Америку. Оставшиеся мины были поставлены в Делаварской бухте. 3 июня она перехватила сообщение, что на этом поле взорвалось 6000-т судно и что американское судоходство дезорганизовано. В течение следующих 10 дней она была занята уничтожением судов и потопила несколько штук, в том числе *Харпезиан* (*Harpathian*) (4588 т), 5 июня, у мыса Генри, американские пароходы *Каролайна* (*Carolina*)

¹ Lowell Thomas. The Raiders of the Deep (Лоуэл Томас, Корсары глубин), стр. 285.

(5 093 т) и *Тексел* (*Texel*) (3 210 т), а также несколько нейтральных пароходов и парусных судов. На обратном пути через океан *U-151* встретила 18 июня пароход *Двинск* (8 173 т), шедший в Ньюпорт Ньюз (Newport News) за войсками. После того как команда села в шлюпки, пароход был потоплен в 400 милях на *NO* от Бермуды. Весь этот день шлюпки держались вместе, но в течение ночи они разошлись. 10 дней одна из шлюпок дрейфовала при шторме по Атлантическому океану, пока не была найдена; другая была в море 8 дней; а одна с 22 человеками команды пропала без вести. Вскоре после потопления *Двинска U-151* увидела другой приближающийся большой пароход, как полагают, бывший *Кронпринц Вильгельм*; в него была также выпущена торпеда, и *U-151* ушла под воду, ожидая взрыва. Когда положенный промежуток времени истек, послышался глухой взрыв, затем второй и третий. *U-151* забрасывали глубинными бомбами. Лодка нырнула, и ничто не смогло остановить ее погружения. Испытанная на глубину в 50 м она в действительности дошла до 83 м (273 фута). Громадное наружное давление на этой глубине не позволяло продуть систерны, откуда огромным давлением сжатого воздуха не удалось преодолеть гидростатического сопротивления. После того как падение было задержано, *U-151* начала всплывать, сначала медленно, а затем, практически потеряв управление, вырвалась на поверхность, где ее мог поджидать противник. Поверхность воды взволновалась и извергла Левиафана. Со вздохом облегчения командир подводной лодки не увидел ничего кроме шлюпок *Двинска*. Несколько дней спустя из тумана появилась *Мауритания* (*Mauretania*), промелькнула вблизи и исчезла невредимой. 20 июля *U-151* пришла в Киль после 94-дневного крейсерства, в течение которого было покрыто 10 915 миль; по заявлению ее командира, он уничтожил 23 судна в 61 000 т и поставил мины, на которых погибло еще 4 судна.

29 июня адмирал Симс (флота США) сообщил в Вашингтон, что другая большая подводная лодка находится к западу от Ирландии и прибьет к берегам Америки около 15 июля. Эта лодка была первым „подводным крейсером“ *U-140* и находилась под командой Копхамеля. Она вышла в море 22 июня, прибыла к побережью Америки 14 июля и до 1 сентября действовала в западной части Атлантического океана, после чего вышла в обратный поход. Копхамель уничтожил по его словам 30 000 т судов. За неделю до ее выхода в крейсерство вышла для постановки мин в американских водах другая лодка, *U-156* (Фельдт); прибыв на место 5 июля, она поставила свои мины и 1 сентября отправилась в обратный поход. До последнего этапа долгого плавания все шло хорошо. Затем 25 сентября в 130 милях от Бергена *U-156* коснулась одной из мин обширного Северного заграждения и погибла со всем личным составом. 19 июля на одной из мин, поставленных ею у острова Файр, взорвался крейсер Соединенных штатов *Сан-Диего* (*San Diego*).

В начале июля вышла в море четвертая большая подводная лодка. Это был новый подводный заградитель *U-117* (Дрешер, бывший командир *U-20*), имевший около 34 мин¹ и 24 торпеды. После расста-

¹ Тип *U-117* — *U-126*; нормальный запас мин 34 + 2 мины в трубе-элеваторе + 6 мин в постановочных трубах = 42. Дополнительные мины, однажды погруженные, не были доступны для регулирования, а 6 мин в трубах для постановки были

НОВЫХ СВОИХ МИН (вызвавших гибель торговых судов водоизмещением в 23 000 т) она вернулась совместно с U-140. Последние три лодки (U-140, U-156, U-117) действовали у американского побережья в районе от мыса Гаттерас (Hatteras) до Ньюфаундленда.

В числе уничтоженных ими британских судов были: теплоход *Дорифонтейн* (*Dornfontein*) (766 т), 2 августа, в 25 милях на WNW от острова Брайр (Brier) в Нова Скотия; *Луз Бланк* (*Luz Blanca*) (4 868 т), 5-го, в 35 милях на SW от Галифанса; *Пенистон* (*Penistone*) (4 139 т), 11-го, в 145 милях на SW $\frac{1}{2}$ S от острова Нантукет (Nantucket); *Мерло* (*Mirlo*) (6 978 т), 16-го, в полумиле на StO от буга Уимба Шол (Wimble Shoal) у мыса Гаттерас; пароход компании „Блу Фанель“ *Дайомед* (*Diomed*) (7 523 т), 21-го, в 195 милях на OSO от острова Нантукет; наконец, небольшой *Эрик* (*Erik*) (583 т), 25-го, в 70 милях на NWtW от Сен-Пьер, в Ньюфаундленде. Проходя из южных вод на север, эти корсары применили новый способ уничтожения рыбачьего флота у Большой отмели (Grand Banks). 20 августа они захватили здесь рыбачье судно *Трайомф* (*Triumph*) в 60 милях на SWtS от мыса Кансо (Canso) и превратили его в ловушку¹. Импровизированный корсар начал затем уничтожать своих бывших собратьев. В тот же день были захвачены и потоплены подрывными патронами суда *Юна Э. Сондерс* (*Una A. Saunders*) и *Лусил М. Шхаре* (*Lucille M. Schhare*), а 25-го *Вернз Д. Эдемс* (*Verna D. Adams*). Рыбачьи суда были застигнуты врасплох за работой, отнюдь не подозревая, что одно из них превратилось в неприятельское судно. 21-го подводная лодка также потопила еще одно рыбачье судно; а 25-го вместе с *Трайомфом*² потопила еще два — *Э. Б. Уолтерс* (*E. B. Walters*) и *Ч. М. Уолтерс* (*C. M. Walters*) в 35 милях на WtS от Малого Микелона. Затем, перейдя к Сен-Пьеру, они уничтожили *Клейтон У. Уолтерс* (*Clayton W. Walters*) и *Меризн Эдемс* (*Marian Adams*), на следующий день потопили *Гломинг* (*Gloaming*), а 30-го уничтожили *Элси Портер* (*Elsie Porter*) и *Потентэзм* (*Potentate*) в 290 милях на O $\frac{1}{2}$ N от Сент-Джонса на Ньюфаундленде.

В августе U-155 (Экельман), бывшая *Дейчланд*, нанесла вторичный визит в американские воды — на этот раз уже не в одежде мирного купца. Она прибыла 7 сентября и вернулась, когда прозвучал общий отбой. Непосредственно за ней следовала U-152 (Франц), прибывшая 29 сентября и подобным же образом принужденная сократить свое крейсерство. Седьмая лодка, U-139, под командой знаменитого фон-Арно, была отозвана, не дойдя еще до Азорских островов. На минах, повидимому поставленных U-155 или U-152, 20 сентября, подорвался линейный корабль Соединенных штатов *Миннесота* (*Minnesota*); поврежденный корабль дошел до порта. Адм. Симс оценивает ущерб, причиненный судоходству этими океанскими корсарами, в общей сложности в 110 000 т, главным образом небольших и малоценных судов. Он говорит, что следить за их движением от времени их выхода до их прибытия не представляло никакой трудности, благодаря перехвату радиogramм, которыми

практически „мокрым запасом“ („wet-stowage“), используемым только на коротких походах. Число мин изменялось в зависимости от количества забираемых запасов; на трансатлантическом походе число мин было сокращено до 32—36 (Лейтенант комм. американского флота *У. М. Куиглер*, U. S. N. I. Proceedings, август 1928 г.).

¹ Интересно отметить, что 2 июля 1813 г. во время британской блокады побережья Соединенных штатов, когда обращалось особенное внимание на небольшие суда с птицей, овцами и т. д., прорывавшая блокаду часть коннектикутских рыбаков снарядила смек *Янки* для захвата английского военного шлюпа *Игл* (*Eagle*). В его трюме были спрятаны 40 хорошо вооруженных людей, а на палубе находились три рыбака, гусь, теленок и овца. По выходе из Нью-Йорка судно было замечено и настигнуто *Илом*. Оно было остановлено, и когда *Игл* подошел к борту, 40 человек высочили, открыли огонь по англичанам, загнали их вниз и привели шлюп в Нью-Йорк. Это был прекрасный пример действий ловушки. Идею ловушки, конечно, можно найти в глубине истории — в Троянском коне (См. U. S. N. I. Proceedings, май 1928 г., стр. 440).

² Что впоследствии стало с этим маленьким капером, до сих пор остается тайной.

германское Адмиралтейство обменивалось с океанскими истребителями торговли.

После этого уклонения в сторону следует вернуться к кампании, которая велась вокруг Британских островов. В июне не было определенной разграничительной линии между зонами лодок Северного моря и фландрскими. Минное поле у Бел Рок поглощало всю энергию подводных заградителей, и лодкам „UB“ приходилось действовать, где они только могли. Вследствие отозвания патрульных судов для конвоирования американских военных транспортов, они добились большого успеха, чем можно было ожидать. За этот месяц патрули не потопили вокруг Британских островов ни одной неприятельской подводной лодки; 2 погибшие следует отнести на счет мин: UC-64 (Шварц) рано утром 20-го была загнана в Дуврский бараж дивизионом из 1 траулера и 7 дрейфтеров; первый фландрский минный заградитель UC-11 (Утке) взорвался на минах у Гарвича 26 июня.

Важнейшими из погибших судов, исчислявшихся числом 49, водоизмещением в 158 660 т, были: пароход компании „Кьюнард“ *Вандэлия* (*Vandalia*) (7 333 т), потопленный 9-го в 18 милях на WNW от островов Смолз (Smalls); *Монтебелло* (*Montebello*) (4 324 т). 21-го, в 320 милях на W¹/₂N от Уэссана, с 41 человеком; пароход „Лейланда“ *Атлантик* (*Atlantian*) (9 399 т). 25-го, в 110 милях на NtW¹/₂W от острова Игл; пароход компании „Бритиш Индия“ *Орисса* (*Orissa*) (5 358 т), в тот же день, в 21 милю на SW от Скэрривор (Skerryvore); 13-го, в Бристольском канале был потоплен вооруженный коммерческий крейсер *Пеша* (*Patia*) с 16 человеками команды; подводная лодка D-6 из подводного патруля Северной Ирландии была 28-го подорвана торпедой с неприятельской подводной лодки и затонула. Все затмила трагическая гибель госпитального судна *Ландовери Кастл* (*Llandoverly Castle*) (11 423 т). Это было величайшее преступление против краснокрестных судов, до тех пор уважавшихся всеми воюющими государствами, пока Германия не опозорила свои подводные лодки нападениями на них. Возвращаясь из Галифакса, судно шло с 80 человеками медицинского персонала, 14 сестрами и 164 человеками команды. Раненых на нем не было. 27 июня в 21 ч. 30 м., в 116 милях к западу от Фастнэта, оно было поражено торпедой с U-86 (Патциг). Торпеда попала в трюм № 4; пароход быстро наполнился водой и через 10 минут затонул. Когда шлюпки отплыли, всплыл мрачный корпус подводной лодки. Патциг приказал шлюпке капитана подойти к борту. Он спросил капитана Сильвестера относительно 8 американских летчиков, находившихся, по его утверждению, на судне; это заявление было категорически опротестовано, и капитан добавил, что с ним шли 7 канадских военных врачей. Патциг пожелал видеть одного из них; майора Лайонс так грубо толкнули, что он сломал себе ногу. Все еще неудовлетворенный своим преступлением Патциг начал полным ходом кружить на своей подводной лодке вокруг судовых шлюпок и чуть не потаранил шлюпку капитана. Затем находившиеся в шлюпке услышали в темноте на близкой дистанции, что подводная лодка открыла огонь по какому-то предмету. Прежде чем исчезнуть во мраке ночи, U-86 выпустила 12 снарядов. Шлюпки остались в сотне миль от берега — точками в пустыне океана. Шлюпка капитана с находившимися в ней 24 уцелевшими была подобрана эскадренным миноносцем *Лизандер* (*Lysander*) в 50 милях от Фастнэта. Остальные 234 человека пропали без вести, и почти нет сомнений в том, что Патциг потопил их артиллерийским огнем.

Берлин предупреждал о возможности совершения такого преступления. 25 апреля было заявлено, что найденные на пленном американском летчике документы доказывают, что американские летчики перевозятся на атлантических госпитальных судах под видом сотрудников американской военно-санитарной службы. В 1921 г. Патциг со своими помощниками Больдтом и Дитмаром был вызван на суд в Лейпциге, но не явился. Подчиненные ему офицеры были приговорены к четырем годам тюрьмы. Убедительное доказательство его вины было получено от рулевого, который заявил, что Патцига тщетно просили пощадить

госпитальное судно. Целых 4 часа *U-86* следовала за *Ландовери Касл*, причем последний был освещен и назначение его было ясно показано. После подрыва торпедой Патциг послал за своим комендором, и эти 4 человека — Патциг, Больдт, Дитмар и комендор — оставались одни на палубе во время обстрела шлюпок. Обоим приговоренным офицерам вскоре после осуждения была дана возможность бежать.

В этом месяце было потоплено другое госпитальное судно. 5 июня был подорван торпедой голландский пароход *Кониинг Регентес* (*Koningin Regentes*), шедший с репатрируемыми британскими военнопленными; все, за исключением 4 человек, были благополучно переведены на *Синдоро* (*Sindoro*).

В июле на подходах к Северному каналу было сосредоточено 7 лодок. Следует отметить несколько серьезных потерь. 11-го был пущен ко дву американский транспорт *Уэстовер* (*Westover*) (5 590 т), 16-го затонул с 16 человеками команды шлюп *Анчуса* (*Anchusa*); на следующий день в 170 милях к *WtN* от Бишоп Рока погиб хорошо известный пароход компании „Кьюнард“ *Карпатия* (*Carpathia*) (13 603 т); пароход „Аллена“ *Монголиен* (*Mongolian*) (4 892 т) закончил свое существование 21-го в 5 милях к юго-востоку от Файли-Брига (*Filey Brig*), причем погибло 36 человек; *Барунга* (*Barunga*) (7 484 т), везший домой раненых австралийцев и новозеландцев; *Анзакс* (*Anzacs*) был уничтожен 15-го в 150 милях на *WtS* от Бишоп Рока, но к счастью при потоплении человеческих жертв не было. 23-го, к югу от Ирландии, подобным же образом был потоплен вооруженный вспомогательный крейсер *Мармора* (*Marmora*).

Самым замечательным является потопление огромного парохода компании „Уайт Стар Лайн“ *Джуститиа* (*Justicia*) (32 234 т) — второй по величине жертвы подводных лодок. В 1914 г. этот пароход строился для Голландско-Американской линии под названием *Статендам* (*Statenendam*). По окончании постройки он был передан линии „Уайт-Стар“, явившись очень ценным добавлением к флоту военных транспортов. Он только что вышел из Белфаста в Америку с эскортом из 12 патрульных судов; в 20 милях на *WtN* от Скерривора он получил попадание торпедой с *UB-64* (Шрадер). Дело происходило 19-го, около 16 часов. Эскорт сразу же сбросил 35 глубинных бомб. Через 2 часа подводная лодка выпустила еще 2 торпеды; на это ответили, сбросив еще 23 глубинных бомбы. Гигантский пароход, получивший сильный крен, был взят на буксир. По прошествии еще 2½ часов *UB-64* выпустила четвертую торпеду. Снова море вспенилось от 11 глубинных бомб. Из подводной лодки, получившей сильную течь, стала просачиваться нефть, между тем пароход все еще боролся за жизнь. До полудня следующего дня, находясь в 20 милях на *WtN*^{3/4}*N* от Скерривора, огромный пароход был еще на плаву, но попадания еще одной торпедой с *U-54* (Руктешель) он уже не мог выдержать и в полдень 20 июля затонул. Обе подводные лодки ушли несмотря на громадное количество израсходованных глубинных бомб. Во время погони эскадренных миноносцев *Марн* (*Marne*), *Милбрук* (*Milbrook*) и *Пиджен* (*Pigeon*) за атакующими была встречена лодка *UB-124* (Вутсдорф), которая и была потоплена глубинными бомбами; к этому времени собралось уже 40 патрульных судов. Спасшиеся с *UB-124* рассказывали, что от страшных взрывов лодка получила сильную течь и при попытке уйти нырнула прямо под тонущий пароход.

В тот же день, 19 июня, *UB-110* (Фюрбрингер), атакующая конвой у Рокера (*Roker*), была таранена эскадренным миноносцем *Гарри* (*Garry*) и потоплена глубинными бомбами с моторного катера *ML-263*. Когда эта лодка была поднята спасательным отделом Адмиралтейства, ее

вахтенный журнал оказался весьма интересным. Еще до прихода в фландрскую базу она была атакована двумя гидросамолетами. Выйдя из Зеебрюгге 5-го, она с 7-го по 18-е ежедневно подвергалась атакам глубинными бомбами, причем находившиеся в лодке слышали в последний день 26 взрывов. Эта порция бомб была наградой за подрыв торпедой нефтеналивного судна. Во время роковой для нее атаки на конвой бомбы повредили рули погружения, что помешало ей нырнуть до столкновения с эскадренным миноносцем. 27-го по близости к тому же месту, у Уитби (Whitby), *UB-107* (Притвиц и Гафрен) была уничтожена глубинными бомбами с вооруженной яхты *Ванесса* (*Vanessa*) и 3 траулеров. В течение того же месяца в Канале исчезла *UB-108* (В. Амбергер); причина ее гибели по сей день неизвестна.

В июле погибли еще 2 лодки. *UC-77* (Рис) сделала попытку, которая теперь уже не удавалась даже подводным лодкам, бывшим под командой опытных офицеров. Рис был новичком и пренебрег самыми элементарными мерами предосторожности. Пытаясь пройти Дуврским проливом 10-го вечером, он оставлял за собой на поверхности след в виде воздушных пузырей и нефти из имевшейся течи. 2 траулера, видя этот явный признак присутствия подводной лодки, быстро уничтожили *UC-77* глубинными бомбами. В тот же день произошел любопытный случай у мыса Клар (Clear). Американская подводная лодка *L-2*, одна из семи, действовавших из Бирхэвена (Beerehaven), встретила *UB-65* (Шелле), но, прежде чем *L-2* успела выпустить свои торпеды, с „*UB-65* случилось какое-то несчастье“ (по словам адм. Симса). Произошел страшный взрыв. Что же случилось? Были выдвинуты две версии: одни полагают, что там были 2 германские подводные лодки, и что *UB-65* была по недоразумению потоплена торпедой, выпущенной ее спутником; другие держатся того мнения, что *UB-65* прошла так близко от *L-2*, что магнитный замыкатель в носовой части одной из германских торпед действовал преждевременно, пока торпеда находилась еще в аппарате. Третья, еще более фантастическая, версия гласила, что *UB-65* выпустила торпеду, но последняя пошла неверным курсом, описала циркуляцию и попала в лодку, с которой была выпущена¹.

Июль дал наименьший месячный итог потопленных судов со времени начала неограниченной войны в феврале 1917 г.; и это несмотря на тот факт, что в море находились 22 лодки Северного моря и 8 фландрских. В Северном море американские и британские минные заградители медленно воздвигали обширное минное заграждение. Простираясь поперек Северного моря от Оркнейских островов до побережья Норвегии, оно имело назначением препятствовать выходу подводных лодок в Атлантический океан. Это была колоссальная задача, и было много сторонников постановления минных полей ближе к Германской бухте. Первые мины были поставлены 3 марта; они были антенного типа. Мины эти оказались настолько неудовлетворительными, что после постановки 43% мин их пришлось вытравить. 28 марта на этих минах погиб шлюп *Гайардия* (*Gaillardia*). С поступлением мин нового образца работа возобновилась, и 8 июня Северное заграждение заняло свое место в ряду крупных противолодочных мероприятий. В день начала работ 2 неприятельские подводные лодки получили повреждения на минах; вернувшись домой, они при-

¹ Михельсен приписывает потопление „замаскированному пароходу“ (т. е. ловушке).

если известия о новом обнаруженном ими препятствии. К ноябрю было поставлено 70 117 мин¹, главным образом, американскими кораблями. Следует заметить, что после того как в октябре 1916 г. Норвегия запретила подводным лодкам пользоваться ее нейтральными водами, германские лодки мало считались с этим запретом. В августе 1918 г. норвежцы потушили многие береговые огни; и наконец в октябре было поставлено минное поле, явившееся продолжением восточной оконечности 240-мильного англо-американского заграждения. „Даже в почти законченном виде заграждение оказалось не столь действительным, как многие надеялись, несмотря на большую затрату труда и материала. Число лодок, гибель которых относили на счет заграждения, было разочаровывающим“, — пишет Джеллико².

В других районах минная война продолжалась. 2 августа предприимчивая и смелая 20-я минно-заградительная флотилия потеряла 2 эскадренных миноносца: *Эриел* (*Ariel*) и *Виммент* (*Vehement*), взорвавшиеся в Гельголандской бухте, причем погибло 97 человек. 11-го моторными катерами было поставлено новое минное поле, на котором, вероятно, погибли германские миноносцы *S-63*, *S-66*, *S-138* и *A-79*. 15-го Гарвичский отряд тоже потерял лидера *Скотт* (*Scott*) и эскадренный миноносец *Олсуотер* (*Ullswater*), павшие жертвами торпедных атак подводных лодок.

В августе немцы проложили вдоль Торнтон Риджа кабель для направления своих лодок; тем не менее значение фландрских баз быстро падало. Движение судов вдоль восточного побережья Англии все еще привлекало малые лодки, и когда 13-го *UB-30* (Штир) атаковала конвой у Тайна, она была уничтожена. Тараненная траулером *Джон Гиллман* (*John Gillman*), она затем получила порцию глубинных бомб; 2 часа спустя она была принуждена всплыть с серьезными повреждениями только для того, чтобы быть обстрелянной и снова забросанной глубинными бомбами. Впоследствии ее корпус был найден водолазами. 28-го *UC-70* (Доберштейн) была также забросана бомбами с гидросамолета у Уитби, был вызван эскадренный миноносец *Ауз* (*Ouse*), который при помощи неоценимых глубинных бомб вывел *UC-70* из строя.

30 июля в западной части Английского канала произошел один из последних боев с судами-ловушками за время войны. Замаскированный малый каботажный пароход *Стокфорс* (*Stockforce*) (732 т) крейсеровал в море. В этот последний период военных действий было мало надежды, что удастся вызвать подводную лодку на выполнение надводной атаки. Внезапно ловушка получила потрясающий удар торпеды. Не было сделано ни малейшего предупреждения, и маленькое судно было совершенно выведено из строя. После того как партия, симулировавшая панику, отвалила, подводная лодка всплыла и начала обстреливать изувеченный *Стокфорс*. Подводная лодка сблизилась до 300 м. Командир *Стокфорса* Х. Отен приказал открыть огонь. Боевая рубка *U-98* была сорвана, палуба была разворочена и, получив 20 замеченных попаданий в корпус, лодка затонула кормой. Сама ловушка затонула у мыса Болт

¹ Постановка Северного заграждения началась 8 июня 1918 г. К 26 октября заградители Соединенных штатов поставили 56 571 мину, к 11 октября британские заградители поставили 13 546 мин. Американские мины были изготовлены наспех и многие взрывались преждевременно, после постановки.

² J. Jellicoe, *The Crisis of the Naval War* (Д. Джеллико, Кризис морской войны), стр. 95.

Хэд (Bolt Head). Несмотря на сильные повреждения, *U-98* уцелела и благополучно вернулась в порт. Это лишний раз доказало способность германских двухкорпусных лодок выдерживать тяжелые повреждения наносимые почти в упор.

В августе подводные лодки потопили 41 британское судно водоизмещением в 145 721 *т*. Средний размер погибших судов немного превышал 3 000 *т*, хотя было потоплено и несколько крупных торговых судов 3-го, в 1 ч. 30 м., был подорван торпедой временный госпитальный транспорт *Уорилда* (*Warilda*) (7 713 *т*), шедший из Гавра в Саутхэмптон с эскортом из патрульных судов *P-39* и *P-45*. Он шел, имея на борту 614 раненых и больных, 70 человек медицинского персонала и 117 человек команды. Взрывом торпеды, попавшей между машиной и трюмом № 4, были убиты не только механики и находившийся внизу персонал, но также 101 больной, лежавшие в импровизированной палате в трюме. Пароход затонул кормой вперед, коснулся грунта и лег на борт. Всего погибло 113 раненых и больных, 1 сестра, 2 человека медицинского персонала и 7 человек команды. Вероятно та же подводная лодка на следующий день в 14 милях на *NNW* от маяка Пендиин (*Pendeen*) потопила *Клен Мэкнеб* (*Clan Macneil*) (4 675 *т*) с 22 человеками. Другими важными потерями были пароход компании „Нельсона“ *Хейленд Харис* (*Highland Harris*) (6 032 *т*), 6-го, в 82 милях к *N³/₄W* от острова Игл с 24 человеками; *Клен Мэкве* (*Clan Macvev*) (5 815 *т*), 8-го, в полу-миле на *SO* от мыса Энвил (*Anvil Point*) с 7 человеками; пароход *Эллермана Сити ов Брисбейн* (*City of Brisbane*) (7 094 *т*) в 1½ милях на *SSW* от Ньюхэвна, 13-го; грузовой пароход компании „Кьюнард“ *Флевия* (*Flavia*) (9 291 *т*), 24-го, в 30 милях к *NWtN* от острова Тори; пароход компании „Канаднен Пасифик“ *Милуоки* (*Milwaukee*) (7 323 *т*), 31-го, в 260 милях на *SW* от Фастнэта, причем вторая торпеда почти разорвала пароход на две части.

Для подводных лодок теперь оставалось только два пути: искать призов далеко в океане или держаться вплотную к берегам. Далеко в Атлантическом океане, в 400 милях к западу от Бреста, старый французский крейсер *Дюпитуа* (*Dupetit-Thouars*) шел навстречу конвою, чтобы привести его в порт. 7 августа солнце село в спокойное море, залив огнем всю западную часть горизонта. Спокойствие необъятного океана было грубо нарушено жестоким разрушительным действием человека. Старый крейсер дрогнул от прямого попадания 2 торпед, выпущенных с *U-62* (Хазиаген); пораженный военный корабль сильно накренился и через 20 минут затонул. Его командир запретил всем судам, находившимся вблизи, подходить к крейсеру во избежание той же судьбы. Спустя 9 дней французский пароход *Линдиан* (*Lyndiane*) (1 564 *т*) был быстро потоплен у северных берегов Испании; и в этом случае подводная лодка проявила крайнее варварство. Судовая шлюпка, вельбот и даже плот были все протаранены подводной лодкой, которой, видимо, командовал убежденный сторонник политики „бесследного потопления“. Вообще говоря, к концу войны командиры подводных лодок проявляли больше гуманности. Справедливость требует отметить, что были случаи, когда подводные лодки оказывали командам шлюпок своих призов медицинскую помощь и снабжали их продовольствием.

8 августа Торбэйский гидрофонный отряд (*hydrophone unit*), состоявший из старого эскадренного миноносца *Опоссем* (*Opossum*) и 7 мо-

торных катеров, обнаружил подводную лодку в 4 милях на *StW* от мыса Бэрри Хэд (Berry Head) и так обильно засыпал район глубинными бомбами, что *UC-49* (Кюкенталь) погибла. Ее остов был найден позднее¹.

Новые мины продолжали демонстрировать свою способность быстро взрываться и свою разрушительную силу. В августе небольшая *UB-12* (Шеллер), превращенная в заградитель, могущий нести 8 мин, погибла у Гельголанда. 14 августа *UB-57* (Лопш) взорвалась на прибрежном заграждении у Зеебрюгге. Ее командир, прозванный своими товарищами „веселым духом Фландрии“, презирал все препятствия на своем пути. „Проходите через заграждения в надводном положении“, советовал он, добавляя хвастливо: „Патрули слепы. Я прохожу у них под носом“².

В течение июля *UB-109* (Рамнен) прошла Дувреким проливом на пути к Азорским островам. К несчастью для нее, до ее возвращения прошел месяц, а за это время заграждение было еще больше усилено. 21 августа по пути домой она взорвалась у Фолкстона. Последней подводной лодкой, погибшей на Дуврском бараже, была *UB-103* (Хундиус); 16 сентября она была загнана на мины дирижаблем *SSZ-1* и несколькими дрейфтерами и разбита бомбами. *UB-103* была одной из двух лодок, предпринимавших последнюю попытку преодолеть Дуврское препятствие.

Это был второй пример удачного сочетания дирижабля с надводным патрулем. Первым примером была гибель *UB-31* в мае. Все возраставшая эффективность комбинированной погони гидросамолетов и патрульных судов была еще одним гвоздем, вбитым в гроб подводных лодок. Вокруг побережья Британских островов выросли аэродромы, базы дирижаблей и гидросамолетные станции для противолодочных действий. В строю находилось около сотни небольших дирижаблей различных типов „SS“ (Submarine Scouting) (разведчики подводных лодок)³; кроме того имелись типы: „CP“ — Coastal Patrol (Береговой патруль), „C. Star“ и „N. S.“ (North Sea). Последний тип был предназначен для разведывательной работы при Гранд-Флите; каждый дирижабль имел по два мотора Ролс-Ройс или по два 240-сильных мотора Фиат. Дирижабли мягкой системы (или „Blimps“) несли патрульную службу или конвоировали прибывавшие и отплывавшие конвои. После того как суда конвоя расходились, малые дирижабли сопровождали самые важные пароходы с ценными грузами. Этим воздушным разведчикам, парившим, как ястребы, в поисках добычи, было видно многое, что было вне поля зрения надводных кораблей. Это воздушное наблюдение было не особенно приятно противнику. Когда *Ауз* уничтожал лодку *UC-70*, его воздушный спутник пускал ракеты Вери по следу подводной лодки. Этим путем надводному истребителю указывалось положение и курс цели. В этом весьма кратком очерке воздушного наступления на подводные лодки

¹ Михельсен говорит: „Вероятно погибла в Хуфдене“. Этой версии можно пренебречь.

² Лоуелл Томас, Корсары глубин.

³ Типы дирижаблей — противолодочных разведчиков:

Тип „SS“: 1 мотор в 75 л. с. Рено или Ролс-Ройс.
- „SSP“ } 1 мотор в 100 л. с. Грин, или в 110 л. с.
- „SSZ“ } Берлье, или в 75 л. с. Ролс-Ройс.
- „SSE“ (опытный): 2 мотора по 75 л. с. Ролс-Ройс.
- „SST“ (двухмоторный): 2 мотора по 75 л. с. Ролс-Ройс или по 110 л. с. Берлье.

нельзя обойти молчанием змейковые аэростаты, буксируемые шлюпами или траулерами.

В сентябре, с одной стороны, увеличилось число уничтоженных британских судов, но, с другой стороны, сумма погибшего тоннажа снизилась. К несчастью, при потоплении одного из судов погибло очень много людей. Всего погибло 48 судов в 136 859 *m* с 521 человеческими жертвами.

1 сентября в 21 милю на $0\frac{1}{4}N$ от Таскара (Tuscar) были потоплены пароходы „Атлантического транспорта“ *Мисаба* (Mesaba) (6 833 *m*) и Эллемана *Сити оф Глесту* (City of Glasgow) (6 545 *m*), причем погибло 32 человека. 2 дня спустя в том же районе было потоплено еще одно судно *Хайклифф* (Highcliffe) (3 238 *m*). 9-го пароход компании „Канэдиен Пасифик“ *Миссанэби* (Missanabie) (12 469 *m*) был поражен на смерть в 52 милях на $StO\frac{1}{2}O$ от Даунтс Рок (Daunt's Rock); в то время как пароход ложился на бок, одна из дымовых труб ударила по шлюпкам и убила 45 человек. Самой крупной потерей было потопление *Гэлуэй Кастл* (Galway Castle) (7 988 *m*) лодкой *U-82* (Адам); 12-го он был подорван торпедой в 160 милях к $SW\frac{1}{2}S$ от Фастнэта при бурном море; много шлюпок было залито, и список погибших дошел до 143 человек.

Большими потерями в людях сопровождалась следующие случаи: 7-го, в 228 милях на $W\frac{3}{4}S$ от Уэссана, был потоплен *Руудэал* (Ruudael) (3 478 *m*) с 12 человеками; *Буффало* (Buffalo) (286 *m*), 13-го, у мыса Корсуол (Corsewall Point) с 10 жертвами; *Гайбел-Хаман* (Gibel Haman) (647 *m*), 14-го, у Эбботсбэри (Abbotsbury) (Дорсетшир), с 21 жертвой; *Кэндал Кастл* (Kendal Castle) (3 885 *m*), на следующий день, в 4 милях на SO от мыса Барри Хэд, с 18 жертвами; *Экейдьен* (Acadian) (2 305 *m*), 16-го, в 11 милях на $SWtW$ от мыса Тривоз Хэд (Trevose Head), с 25 жертвами. Столько же людей погибло на следующий день при потоплении *Левернок* (Lavernock) (2 406 *m*), в 5 милях на NW от мыса Тривоз Хэд. На следующий день в том же районе с 18 человеками команды был пущен ко дну *Джон О'Скот* (John O'Scott) (1 235 *m*). 19-го, в 9 милях на $W\frac{1}{2}N$ от мыса Чикен Хэд (Chicken Head) был смертельно поражен пароход Харрисона *Барристер* (Barrister) (4 952 *m*), унесший с собой 30 человек команды. 2 дня спустя *Ползлей* (Poleslay) (4 221 *m*) был подобным же образом атакован и потоплен в одной миле на N от маяка Пендинн, с 43 человеками. Весьма вероятно, что последние 9 судов, все потопленные за 9 дней у юго-западной оконечности Соединенного королевства, были уничтожены одной подводной лодкой, причем погибло в общей сложности 202 человека.

Ханс Розе, на *U-53*, едва не был уничтожен 2 сентября американскими эскадренными миноносцами. Его рандеву с двумя другим лодками узнали из перехваченных радиogramм, и ему едва удалось избежать расставленной ему ловушки. Большая часть подводных лодок, погибших в сентябре, была уничтожена на Северном заграждении. Германские источники все еще упорно отрицают, что на этих минах погибло больше чем 2 лодки, но несомненно установлено, что 9 сентября на заграждении взорвалась *U-92* (Эрлих), и 10 дней спустя подобная же судьба постигла *UB-104* (Вибер). *UB-127* (Шефлер), повидимому, тоже погибла на этом заграждении¹. Все эти лодки погибли на западной оконечности. У Бергена трагически закончилось, как упоминалось выше, атлантическое крейсерство *U-156*. В самой середине заграждения взорвалась в сентябре *U-102*; ею командовал Бейтцен, поставивший мины, на которых погиб *Хемпшир*. 10-го, непосредственно к югу от западной границы заграждения, вблизи Оркнейских островов, глубинными бомбами с эскадрен-

¹ После войны, когда американские тральщики вытравливали 9-ю группу мин на западном конце Северного заграждения, трал *Хирона* (Heron) и *Сэндерлинга* (Sanderling) зацепились за корпус германской подводной лодки и лопнули. По отчетам Адмиралтейства, корпус был признан принадлежащим *UB-127*. „Траление минного заграждения Северного моря“ лейтенант-командер американского флота Ноэл Дэвис (Noel Davis) (National Geographic Magazine), Вашингтон, февраль 1920 г., стр. 119.

ного миноносца *Офелия* (*Ophelia*) была уничтожена UB-83¹. В том же месяце в Английском канале исчезла UB-113 (Пильцекер), но точных сведений о характере ее гибели не имеется. Наконец, 29-го, у побережья Портэмберленда патрулировал большой британский дирижабль R-29; заметив на поверхности воды масляное пятно, он привлек к этой многозначительной примете внимание эскадренных миноносцев *Ауз* и *Стар*, а также 6 тральщиков. Не теряя времени, они уничтожили UB-115 (Томсен) глубинными бомбами.

Если подводные лодки наказывали море бичами, то сами они теперь подвергались избиению скорпионами. В доказательство того, что своими контрмероприятиями союзники, наконец, начали преследовать противника на каждом шагу, мы имеем слова покойного адмирала Шеера²: „Постепенное уменьшение месячного итога судов, потопленных подводными лодками, вызывало беспокойство. Много подводных лодок с превосходной и опытной командой не возвращалось“. И далее: „Итоги последних месяцев показали, что успехи отдельных лодок непрерывно понижаются. Это сокращение успехов объяснялось главным образом более сильными и более совершенными оборонительными мероприятиями противника, а также гибелью некоторых старых и более опытных командиров. Принимая во внимание темп строительства подводных лодок в то время, нам приходилось ожидать, что, несмотря на непрерывное увеличение числа подводных лодок, количество уничтожаемого ежемесячно тоннажа, уже снизившееся до 500 000 т³, в дальнейшем еще сократится. Судя по отчетам о строительстве торговых судов, можно было опасаться, что через короткий промежуток времени вновь построенный тоннаж будет превышать сумму потопленного. Успех кампании этим в сильной степени снижался. Поэтому для нас было совершенно необходимо использовать наше единственное средство — наступление всеми силами, имевшимися в распоряжении Германии, чтобы добиться нашей цели — приемлемого мира“.

Последний месяц ужасов подводной войны был отмечен несколькими трагедиями в западных водах. 1 октября, в 170 милях на $WtS^{\circ} \frac{1}{4} S$ от Бишоп Рока, был пущен ко дну пароход компании „Канадиен Пасифик“ *Монтформ* (*Montfort*) (6 578 т), с 5 жертвами; потеря наливного судна *Арка* (*Arca*) (4 839 т) на следующий день, в 40 милях на $NWtW$ от острова Тори, сопровождалась гибелью 52 человек. Еще хуже были действия подводной лодки в Ирландском море. 4 октября во время сильного шторма японский пароход *Хирано Мару* (7 936 т) был подорван торпедой и быстро затонул; подводная лодка помешала спасательной работе американского эскадренного миноносца *Стюарта* (*Stewart*), вследствие чего погибло 292 человека, в том числе много детей. 6 дней спустя в очень бурную погоду ирландский почтовый пароход *Ленстер* (*Leinster*) (2 646 т) только что вышел из Кингстауна в Холихед, имея на борту 720 человек. Пораженному двумя торпедами пароходу не оставалось

¹ Имеются сведения, что одна германская подводная лодка услышала случайные взрывы мин Северного заграждения и, думая, что подверглась сильной атаке глубинными бомбами, всплыла на поверхность. Она немедленно была атакована британскими эскадренными миноносцами и потоплена. Жертвой этой ошибки могла быть лодка UB-83.

² Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (Шеер, Флот Открытого моря), S. 328 и 334.

³ Фактически в августе мировые потери снизились до 283 800 т.

надежды на спасение: его машинное отделение было взорвано, и он затонул в 13 минут, в 7 милях на *OSO* от плавучего маяка Киш (Kish). Старые эскадренные миноносцы *Лайвли* (*Lively*) и *Мелард* (*Mallard*) блестяще выполнили спасательную работу, но, несмотря на это, в бурном зимнем море погибло 176 мужчин, женщин и детей. По поводу этой катастрофы Артур Балфур сказал: „Я спрашиваю: показали ли те, которые заставили человечество поbledнеть от ужаса своим варварством и зверскими жестокостями в Бельгии в начале войны, хотя бы в малейшей степени после четырех лет войны, что они характер своих действий в каком-либо существенном отношении изменили к лучшему? Они были зверями, когда начали войну, и, насколько я могу судить, остаются зверями до настоящего момента. Я говорю быть может с горячностью негодования, неподобающей министру по иностранным делам, но я признаюсь, что при известии об этом преступлении в Ирландском канале мне трудно сдерживать свои выражения; так как, если я правильно понимаю это событие, ирландский пароход, переполненный, как всегда, мужчинами, женщинами, детьми, был преднамеренно потоплен среди бела дня германской подводной лодкой. На нем не было никаких военных грузов, он не служил никаким военным целям. Это было чистейшим варварством, выполненным вполне сознательно. Я не могу оценить всего злобного безумия тех действий, в которых они виновны. Не забудем, что это лишь одно и не самое разрушительное, не самое подлое или зверское из преступлений, которые они совершают в тот момент, когда ищут мира, над беззащитными гражданами или еще более беззащитными военнопленными“.

Первый лорд Адмиралтейства (сэр Эрик Джеддее) сделал 25 октября следующее многозначительное заявление: „Угроза германских подводных лодок уменьшалась до минувшего мая, когда стало необходимо перевести наши противолодочные флотилии с погони за подводными лодками на эскортирование судов. Ввиду нашего отказа от наступательных операций подводные лодки стали добиваться больших успехов... и нам, может быть, придется пережить очень грозную кампанию“. И далее: „Предстоит новое мощное усилие... и угроза сегодня сильнее, чем когда-либо“. Гайер сообщает данные, которые подтверждают эти предупреждения, когда говорит о том, что в октябре заводы сдали 30 новых подводных лодок.

Морское ведомство, наконец, вырвало у военного командования несколько тысяч судостроительных рабочих для осуществления „программы Гинденбурга по постройке подводных лодок“, и надеялись, что в течение ближайших месяцев будет сдано много несданных в срок лодок. Когда несколько недель спустя подводные лодки были сданы по капитуляции, было найдено около 100 новых корпусов, частью — на плаву и заканчивающихся, частью — в последней стадии постройки¹. Нехватало подготовленного личного состава. Контрнаступление союзников неуклонно развивалось и усиливалось. Не было сомнений в том, что весной 1919 г. предстоит последняя схватка безжалостной борьбы.

Однако конец быстро приближался. Дуврский пролив был надежно прегражден. Каждая фландрская лодка могла рассчитывать сделать до своего уничтожения в среднем лишь 6 походов. Отрантский пролив пре-

¹ Еще 125 лодок (или около того) строились, но еще не были спущены.

граждался. Северное заграждение начинало причинять затруднения; сочетание конвоев, патрулей, дирижаблей и гидросамолетов, гидрофонных подслушивающих станций (hydrophone listening-stations) и гидрофонных отрядов (hydrophone units) вместе с опасностью от мин и глубинных бомб в значительной мере лишали подводных корсаров их жала. 1 октября флотский корпус (Marine Corps) получил приказ эвакуировать фландрские базы. 24 эскадренных миноносца, 20 подводных лодок вернулись в германские порты, но *UB-10*, *UB-40*, *UB-59*, *UC-4* и 8 миноносцев были взорваны 1—2 октября. 17-го было эвакуировано Остэнде, 19-го — Зеэбрюгге и Брюгге, а 20-го — все фландрское побережье.

5 октября новый имперский канцлер, принц Макс Баденский, попросил перемирия. Ему было сообщено, что сначала должна быть эвакуирована вся союзническая территория; затем 14-го, когда союзные войска прорвали германскую оборонительную линию на Западном фронте, президент Вильсон потребовал немедленного прекращения бесчеловечных приемов ведения войны. Этот суровый протест, видимо, был вызван известием о потоплении *Ленстера*. Кайзер, как было условлено еще до того, прибыл из Потсдама в Берлин, чтобы настоять перед канцлером на необходимости продолжать кампанию на море. У принца Макса Баденского он встретил графа Лерхенфельда (баварского посланника); оба государственных деятеля желали прекратить подводную кампанию, чтобы получить возможность подготовить более благоприятную атмосферу для предложения перемирия. Напрасно кайзер старался убедить их в том, что кампания должна продолжаться, что условия ноты Вильсона унижительны, и что Германия не должна отказываться от своих наиболее действительных средств ведения войны против союзников. Отказавшись от них, она пожертвовала бы очень ценным объектом торга; мнение императора состояло в том, что прекращение подводной войны должно быть куплено ценой предоставления Германии более терпимых условий мира. Принц Макс и Лерхенфельд были непреклонны; последний даже рискнул обратить внимание на то обстоятельство, что нота Вильсона не содержит требования об отречении от престола. Подобное настояние могло быть предъявлено позже, и если бы оно было предъявлено, его пришлось бы принять безоговорочно. Повидимому, принц Макс держался в этом вопросе того же мнения, что и баварский посланник. С этого момента дружественные отношения между кайзером и его канцлером прервались, и побежденный монарх удалился в Спа.

21 октября всем подводным лодкам был послан приказ немедленно прекратить нападение на пассажирские суда. В этот день было уничтожено торпедой последнее торговое судно в британских водах *Сент-Барчен* (*St. Barchan*) (362 *m*), потопленный без предупреждения в 4 милях от мыса Сент-Джон (*St. John's Point*) в графстве Доун (*Down*), с 8 человеками. На следующий день в Ирландском канале были атакованы 2 почтовые парохода: *Дюк ов Камберленд* (*Duke of Cumberland*) (2 056 *m*) и *Дюк ов Конноут* (*Duke of Connaught*) (1 564 *m*); первому удалось увернуться от торпеды, второй ушел от погони. Последним военным кораблем, погибшим около Британских островов от враждебной подводной лодки, был тральщик *Эскот* (*Ascot*), повидимому потопленный торпедой у острова Фарн 10 ноября 1918 г.

Как известно, подводные лодки были отозваны в годовщину Трафальгарского сражения. По возвращении они были сосредоточены в Северном море для участия в намеченном последнем походе Флота Открытого моря. В течение всего лета немцы работали над его планом. С каждым днем, почти с каждым часом, на британских кораблях росло ожидание первого движения немцев. Когда подводные лодки покинули внешние моря, все наличные британские траулеры и дрейфтеры были посланы в Фирт-ов-Форт для тральных операций, в которых могла возникнуть надобность. Западный район казался столь безопасным, что с 26-го всем идущим в море судам было разрешено выходить из Ливерпуля самостоятельно и без эскорта. Но „последняя вылазка“ так и не состоялась.

Однако далеко в западной части Атлантического океана осталась одна подводная лодка. Весной 1918 г. фон-Арно де-ля Перьер вступил в командование подводным крейсером *U-139* (бывший *Корветтен-каптен Швигер*)¹ и в сентябре вышел в американские воды. По словам Гайера, работе этих больших подводных крейсеров (*U-139—U-141*) мешало наличие течи в прочном корпусе, и они страдали плохой устойчивостью и способностью погружения. 1 октября фон-Арно встретил у мыса Финистерре конвой из 10 больших судов. Эскортируемый двумя вооруженными вспомогательными крейсерами — одним, шедшим в голове, другим — в хвосте, с патрульными судами на флангах колонны — конвой шел зигзагообразными курсами. Торпеда, выпущенная по одному из грузовых пароходов, не попала в цель. Конвой прошел над *U-139*. Когда шум судовых винтов стал удаляться, *U-139* всплыла на поверхность, открыла огонь из своих орудий и получила горячий ответ. Спешно уйдя под воду от этого приветствия, *U-139* получила крещение глубинными бомбами. Несколько позже она решила возобновить нападение. Нагнав конвой, *U-139* добилась попадания в один из пароходов. Один из кораблей эскорта снова принудил ее нырнуть. Через несколько часов *U-139* пыталась прикончить уже поврежденный пароход, но снова была принуждена искать убежища под водою; затем она все-таки добилась попадания торпедой в поврежденное судно. Едва затих шум взрыва, как над лодкой раздался потрясающий грохот. Внутри лодки свет погас, и в корпус начала просачиваться вода; *U-139* накренилась. Лодка все погружалась, камнем падая в 3 000-футовые (914-м) глубины; выходной люк боевой рубки заклинило. Фон-Арно полагает, что он случайно попал прямо под тонувший пароход и был прижат громадным погружавшимся корпусом. Дав воздушное давление во все цистерны, *U-139* освободилась от своего кошмара только для того, чтобы вырваться на поверхность и быть встреченной глубинными бомбами. Имея все 3 перископа срезанными, она была принуждена нащупывать себе дорогу вслепую под самой поверхностью воды, чтобы избавиться от своих преследователей. Получив приказ о возвращении, Арно 14-го привел свою лодку в Киль и узнал, что вспыхнула революция.

¹ Одно время существовало намерение присваивать подводным крейсерам имена известных погибших офицеров подводного плавания, как-то: Веддигена, Швигера и т. д. Это намерение было оставлено, и лодки были перенумерованы по установленной системе. Между тем большие подводные лодки часто упоминались как „лодки героев“, хотя первоначальное намерение называть их именами „подводных героев“ не было приведено в исполнение.

Поскольку подводные лодки ушли с судовых путей, чтобы принять участие в операциях флота в Северном море, возможность нападения на подводные лодки сильно сократилась; все лодки, уничтоженные после этого, погибли к востоку от Британских островов. Во-первых, 16-го, в Скагерраке британская подводная лодка *L-12* подорвала торпедой и утопила *UB-90* (Мейер); подобным же образом, 28-го, при встрече с *G-2* в водах к западу от района Ютландского сражения погиб большой подводный заградитель *U-78* (Больбрехт). Последней жертвой Северного заграждения была *UB-123* (Камм), взорвавшаяся 19-го у Орнейских островов.

Гибель последней уничтоженной подводной лодки флотилии Северного моря была несравненно более героической, нежели судьба многих лодок, погибших до нее¹. *UB-116* (Эмман) вышла с командой офицеров-добровольцев в отважной попытке проникнуть в Скапа Флоу и потопить там британский флагманский корабль. Отчаянная попытка была плохо направлена, так как Гранд-Флит в это время находился в Фирт-ов-Форте. 28 октября подводная лодка была обнаружена на экране, соединенном с электроуказателями внешнего заграждения обороны у Хокса (Ноха). Когда она оказалась над самым полем обсервационных мин, замкнули ток. Кстати, это был единственный раз за всю войну, когда подводная лодка была уничтожена с береговой минной станции.

Этим последним эпизодом завершился весь цикл. Как в 1914 г., германские подводные лодки начали операции попыткой отыскать Гранд-Флит на его якорной стоянке военного времени, так они и закончили их в 1918 г. В этой последней попытке они преследовали достойную цель, как и в начале войны; но между началом и концом как далеко они зашли по пути бесчестия и сколько подлостей они совершили!

Германские линейные корабли получили приказ 28 октября выйти в последнюю отчаянную операцию, но команды отказались идти на верную, по их мнению, смерть. Шпис, назначенный командиром *U-135* (но не участвовавший на ней ни в одном боевом походе), в драматических выражениях описывает разложение Флота Открытого моря². Внезапно вызванный Михельсеном (командующим подводными лодками), Шпис узнал от него, что команды линейных кораблей: *Ostfriesland* (*Ostfriesland*) и *Тюринген*³ (*Thüringen*), стоявших на рейде Шиллиг, взбунтовались. Он получил приказание вывести туда *U-135* и затем действовать согласно приказаниям командования флотом. Что таилось за этими распоряжениями, можно было легко понять: большая подводная лодка должна была атаковать и потопить оба мятежных линейных корабля, если это будет приказано. На всякий случай Шпис счел полезным попросить письменного приказа. Поэтому он отправился на флагманский корабль — блокишив *Кайзер Вильгельм II* — и обратился с своей просьбой к адм. Трота. Начальник штаба не счел целесообразным давать какие бы то ни было письменные распоряжения. Что написано пером, того не вырубить топором. Написанное черным по белому могло оказаться в высшей степени неудобным и компрометирующим, если бы восставшие взяли верх.

¹ *Lowell Thomas, The Raiders of the Deep* (Лоуэлл Томас, Корсары глубин).

² Шпис, Шесть лет плавания на подводных лодках.

³ В некоторых описаниях мятежа упоминается *Гельголанд*.

От Трота Шпис пошел к Хипперу, но даже от самого главнокомандующего не смог получить ясных инструкций или приказаний; Хиппер просто сделал несколько неопределенных замечаний и официальным поклоном дал понять, что прием окончен. Тогда Шпис вернулся на *U-135* и объявил офицерам свои поразительные новости и полученные распоряжения. Он сообщил, что они должны добиться беспрекословного повиновения от своих людей, хотя бы с угрозой револьвером.

U-135 отконвоировала на рейд Шиллинг 2 небольших парохода с вооруженными абордажными партиями. Первым мятежным кораблем, с которым пришлось иметь дело, был *Тюринген*. Солдаты под командой лейтенанта Гримма из Морского штаба выгнали мятежников на бак и заперли люки. На сдачу было дано 5 минут. По истечении пятой минуты всем прочим кораблям, команды которых не принимали участия в восстании, было приказано отойти на некоторое расстояние. *U-135* была изготовлена к бою и отошла на позицию для атаки. Затем подошел миноносец с поднятым сигналом, указывавшим, что он откроет артиллерийский огонь по непокорным морякам. Исполнение сигнала было задержано.

Вскоре после этого бунтовщики с *Тюрингена* сдались.

Другой восставший корабль *Остфрисланд* вдруг угрожающе навел все бортовые орудия на *U-135* на дистанции в 450 м. Это была последняя попытка сопротивления. Гримм и его солдаты поднялись на линейный корабль и завладели им. Вышедшие из повиновения моряки были спешно переведены на абордажные пароходы (boarding steamers) и увезены на берег под вооруженной охраной. Таким образом закончился мятеж 31 октября.

Конец, хотя отсроченный, был тем не менее близок. Адм. Крафт повел свою линейную эскадру в Киль; восстание вспыхнуло снова и с большей силой. Тлеющее недовольство разгорелось в большой пожар, который сжег не только Флот Открытого моря, но и германскую монархию. Коммодор Михельсен поднял свой брейд-вымпел на *U-135* и вышел на Гельголанд, чтобы собрать там все еще верные старому режиму силы, в состав которых входило около 50 подводных лодок, миноносцы и патрульные суда. Принужденный мятежным гарнизоном искать более безопасной якорной стоянки, он ушел в Листер Тийф (Lister Deerp) на Шлезвигском побережье только для того, чтобы найти эту часть Германской империи обхвачтой гражданской войной. На крейсере *Грауденц* (Graudenz) был создан офицерский совет. Час за часом один план за другим обсуждался и отвергался. Вильгельмсхафен, Куксхафен и Киль — три главных военных порта — были в руках революционеров. Гельголанд, Боркум и Силт больше не были безопасны. Корабли Михельсена были лишены какого бы то ни было надежного убежища. В конце концов, после многочасовых дебатов было принято горькое, унижительное, но неизбежное решение — отвести корабли обратно в порт и сдать их „солдатским советам“¹.

¹ Были опасения, что революционеры предпримут репрессии против Шписа и его команды за то участие, которое они приняли в подавлении восстания 31 октября. Шпису было разрешено искать убежища в каком-нибудь нейтральном порту, и он решил идти в Мемель на Балтике. Вскоре по выходе из Листер Тийфа он принял радиограмму с тревожным сообщением о появлении британских военных кораблей к северозападу от Боркума. За этим предупреждением последовал приказ: „Британские эскад-

Михельсен, подняв свой брейд-вымпел на *Грауденце*, прошел вдоль линии и в последний раз принял салют от подводных лодок императорского флота.

5 ноября союзники заявили, что они готовы обсуждать условия мира, и 11 ноября в 11 часов враждебные действия прекратились на всех фронтах.

ГЛАВА XIV

КАПИТУЛЯЦИЯ

Подводное оружие сломалось в руках Германии; вместо быстрой и решительной победы оно принесло гибель и катастрофу. Оно побудило Америку вступить в вооруженный конфликт на стороне противников Германии, между тем как были периоды, когда ловкими маневрами Берлин имел шанс привлечь великую западную республику на свою сторону. Своим проявлением безумия, своей непредусмотрительностью, своим пренебрежением к почти неизбежным последствиям Германия обеспечила свое поражение. Подводные лодки были тем оружием, которое косвенным образом было причиной ее гибели. Оно восстановило против нее весь цивилизованный мир; обещанная Германии победа посредством подводных лодок не была достигнута. Обманутая надежда подорвала моральное состояние гражданского населения центральных держав. На плодородной почве разочарования и утомления войной теоретики коммунизма посеяли свое семя. Из мятежа Флота Открытого моря 28 октября распространились побегι восстания, пока не задавили здоровые элементы германской нации и не задушили прусскую, баварскую и саксонскую монархии.

Для подводных лодок наступил конец полный и позорный. Лучшие корабли Флота Открытого моря должны были быть переданы союзникам для интернирования, пока не будет вынесено окончательное решение относительно их судьбы. Но не такой была участь подводных корсаров. Для них — горе побежденным. Для них безоговорочно потребовали безусловной и полной сдачи. Почему немцы не затопили подводные лодки в своих портах, как они впоследствии затопили Флот Открытого моря в Скапа Флоу? Ответ на этот вопрос таков: немедленно после перемирия обсуждались планы затопления всех подводных лодок, когда из-за Северного моря пришло по радио ошеломляющее предупреждение, что если все подводные лодки не будут переданы, то союзники навсегда оккупируют Гельголанд.

Это был окончательный, сокрушающий удар.

Морские условия перемирия 11 ноября содержали следующий пункт:

„Сдать в портах, указанных союзниками и Соединенными штатами, все подводные лодки, существующие в настоящее время (включая подводные крейсера и минные заградители) с полным вооружением и оборудованием. С тех, которые не могут выйти в море,

ренные миноносцы прорвались в Бухту. Первой подводной флотилии прикрывать Эльбу, второй — прикрывать Гельголанд, третьей — Яде, четвертой — Эмден“. Шпис на *U-135* поспешил назад, чтобы занять указанную его флотилии позицию, но все оказалось ложной тревогой. Он получил приказание идти в Вильгельмсхафен, и там передал *U-135* блокшиву — линейному кораблю *Брауншвейг* (*Braunschweig*), базе 3-й флотилии подводных лодок.

должно быть снято вооружение и оборудование, и они должны остаться под наблюдением союзников и Соединенных штатов. Подводные лодки, готовые к походу, должны быть изготовлены к выходу из германских портов немедленно по получении радиотелеграфного распоряжения выйти в порт сдачи; остальные следуют насколько возможно скорее. Условия этого параграфа должны быть выполнены не позднее 14 суток по подписании перемирия¹.

Портом сдачи был назначен Гарвич. Утром 20 ноября, когда рассеялась предрассветная мгла, показались длинные, низко сидящие, зловещие силуэты 20 германских подводных лодок, шедших в плен под конвоем гарвичских кораблей. В 20 милях от порта на лодки высадились британские команды и приняли их от немцев, а при проходе ими ворот над германским флагом был поднят английский военный флаг. Эта уничижительная сцена повторилась на следующий день. Было прислано еще 20 лодок, но прибыло только 19, так как двадцатая лодка, *U-97*, затонула по пути. Вели их команды, которым платили за каждый поход. Германские командиры не приняли участия в позоре сдачи. 22-го Гарвичскому отряду было передано еще 20 лодок; 3 дня спустя Северное море пересекла большая партия в 28 единиц, а 27-го, когда германскими командами было передано еще 27 лодок, общее число сданных подводных лодок достигло 114. 8 прибыло 1 декабря; дальнейшие группы передавались по мере того, как лодки могли быть изготовлены для перехода или неоконченные приведены в состояние, пригодное для плавания. В течение февраля 1919 г. еще 6 лодок — *UB-89*, *UC-40*, *UC-71*, *UC-91*, *U-16* и знаменитая *U-21* — затонули на пути в Гарвич. 8 старых лодок — *U-1*¹, *U-2*¹, *U-4*, *U-17*, *UB-2*, *UB-5*, *UB-9* и *UB-11* — были разобраны в Германии по непригодности к выполнению последнего перехода морем.

В нейтральных портах находилось 9 подводных лодок. 11 ноября большая переделанная торговая подводная лодка *U-157* нашла убежище в Трондгеме, а 2 дня спустя большой подводный заградитель *U-124* пришел в Карлскруну. *U-35* и *UC-74* нашли убежище в Барселоне. 6 подводных лодок было интернировано во время военных действий: *UC-8* и *UB-6* — в голландских портах и *U-39*, *UB-23*, *UC-48* и *UC-56* — в испанских портах. Интернированные лодки были переданы союзникам за исключением двух — *UC-8* была приобретена Голландией, *UC-48* была затоплена своей командой в Ферроле 14 марта 1919 г., прежде чем испанцы успели передать ее союзникам. Общее число сданных подводных лодок достигло 176, включая 4 в Севастополе²; они были распределены нижеследующим образом: Британии — 105, Франции — 46, Италии — 10, Японии — 7, Соединенным штатам — 6, Бельгии — 2³. Из этих подводных лодок Франция по специальному разрешению сохранила 10 лодок для включения в состав своего флота. Япония временно сохранила свои 7 лодок для экспериментальной и исследовательской работы и привела их в негодность для военной службы 1 июля 1921 г. Моторы, вооружение и оборудование германских подводных лодок было запрещено устанавливать на корпуса новых подводных лодок или других военных кораблей без особого соглашения.

¹ Точно не установлено, сломаны ли они были во время войны для получения материала или же были уничтожены после перемирия.

² *UB-14*, *UB-42*, *UC-23*, *UC-37*.

³ Переданы Бельгии после сдачи Великобритании.

В моменту окончания военных действий в различных неприятельских портах находилось 158 германских подводных лодок (включая 8 старых лодок, разобранных в Германии после войны), 5 стояли интернированными в нейтральных портах, 3 бежали в порты невоюющих государств во время ноябрьского развала¹. Эти 166 подводных лодок были готовы к сдаче. К этому числу было добавлено 18 других починенных перед переходом морем для сдачи; в итоге и получилось 184 единицы, потребованные союзниками². Из этого итога надлежит исключить 7 лодок, затонувших на пути в Гарвич, и 1 затопленную³.

Всего погибло за войну 178 лодок; если прибавить сюда 14 затопленных в адриатических и фландрских базах, итог повысится до 192. Количество погибшего личного состава достигло 515 офицеров и 4 849 унтер-офицеров и матросов⁴.

Подводные лодки потопили 11 153 000 *т* судов. Из этой колоссальной суммы британские потери составляют 2 099 судов водоизмещением в 6 635 059 *т* гресс с 12 723 частных граждан и 578 рыбацких судов в 57 583 *т* (с 98 рыбаками), потопленных подводными лодками; 259 британских торговых судов в 673 417 *т* с 1 493 человеками погибло на минах (поставленных не только подводными лодками) и 63 рыбацких судна в 8 545 *т* с 332 человеками. Подводными лодками было повреждено 1 727 британских судов в 7 335 827 *т* водоизмещения, причем погибло 512 человек; на минах получили повреждения 84 судна

¹ *U-124* не включена в это число, так как ее местонахождение к 11 ноября не было известно. Она вошла в число находившихся в германских портах.

² Знаменитая *U-9* не была потребована для сдачи, но была приведена германскими моряками для получения походных денег. Она была превращена в надводный минный заградитель и, повидному, уже давно перестала быть подводной лодкой.

³ Сюда не включена *UB 8*, захваченная французами в Варне.

⁴ Взято из отчета германского морского штаба 1922 г.

Число погибших офицеров распределяется следующим образом:

	Действ. службы	Запаса	Всего
Неспециалисты	296	72	368
Механики	130	14	144
Врачи	2	—	2
Торпедной специальности	1	—	1

Нижеследующее перечисление по чинам содержит только 511 офицеров:

	Действ. службы	Резерва
Комма-ов	2	—
Лейт.-коммандеров	73	—
Лейтенантов	161	12
Суб-лейтенантов	61	60
Лейт. коммандеров (мех.)	29	1
Лейтенантов (мех.)	42	12
Стажеров лейтенантов	19	1
Стажеров суб-лейтенантов (мех.)	39	—

Адм. Шпиндлер (ссылки на которого делались раньше) дает нижеследующий подсчет: „В Германии численность личного состава, потребного для укомплектования, починки, ремонта подводных лодок, постройки лодок взамен погибших и на верфях достигал 113 000 человек... На германских подводных лодках, находившихся в плавании, было по самому точному подсчету всего около 13 000 человек. Из них 5 087 были убиты („The Value of the Submarine in Naval Warfare“—„Значение подводной лодки в морской войне“— U. S. N. I. Proceedings, май 1926 г., стр. 841—842).

Из младших офицеров германского флота, убитых во время войны, около половины лейтенантов-коммандеров (старших лейтенантов) и около одной трети лейтенантов и суб-лейтенантов (мичманов) погибло в подводной войне. По этой причине морскую войну в Германии часто называли „лейтенантской войной“.

в 432 446 т, причем погибло 64 человека. Если к этому колоссальному итогу прибавить суда, потопленные и поврежденные крейсерами, океанскими корсарами и воздушными силами, а также потери от неизбежных в море случайностей (а во время войны много крупных судов погибло при столкновениях и выбросилось на берег), британские потери в тоннаже возрастут до 9 055 000 т грасс¹. Французы потеряли во время военных действий 238 судов водоизмещением в 696 845 т. Итальянцы потеряли 238 судов в 769 450 т. Соединенные штаты (которые сколько-нибудь широко не использовали своего судоходства в опасной зоне)—80 судов в 341 512 т и Япония—29 судов в 120 176 т. На втором месте после Британии шла нейтральная Норвегия; ее потери определяются в 1 172 000 т; Греция потеряла 415 000 т; Швеция—264 000 т; Дания—245 000 т; Испания—238 000 т; Голландия—229 000 т; Бельгия—105 000 т и Бразилия—31 000 т.

Потери торгового флота²:

	Тонн грасс		Тонн грасс
Аргентина	4 275	Норвегия	1 180 316
Бельгия	85 758	Португалия	94 946
Бразилия	25 464	Россия	183 083
Великобритания	7 759 090	США	397 059
Голландия	211 969	Франция	899 358
Греция	345 516	Швеция	201 276
Дания	243 707	Япония	120 176
Испания	168 391	Прочие страны	12 177
Италия	872 341	Итого	12 804 902

Подводными лодками было потоплено британских военных кораблей:

Линейных кораблей	5	Минных транспортов	2 ³
Крейсеров	5	Тральщиков	1
Легких крейсеров	3	Посыльных судов	6 ³
Мониторов	1	Эскортных судов	3 ³
Торпедных канонерских лодок	1	Разных	2 ³
Шлюпов	11	Угольщиков	193 ³
Лидеров флотилий	1	Нефтеналивных судов	35 ³
Эскадренных миноносцев	7	Судов особого назначения—судов-ловушек (Q-boats)	22
Подводных лодок	4	Буксиров	1
Авиаматок	1	Яхт	2
Минных заградителей	1	Адмиралтейских траулеров	3
Вспомогательных крейсеров	11	Арендованных траулеров	14
Воор. abordажных пароходов	9	Дрифтеров	3
Госпитальных судов военного флота	1 ³	Итого	349
Рефрижераторных судов (для мороженого мяса)	1 ³		

На минах, поставленных подводными лодками, погибло:

Линейных кораблей	1	Эскадренных миноносцев	9
Крейсеров	1	Миноносцев	2
Легких крейсеров	1	Подводных лодок	1
Торпедных канонерских лодок	1	Сторожевых кораблей, воор. abordажных пароходов	1
Шлюпов	4		

¹ Из 2 099 потопленных британских судов 243 торговых судна, зафрахтованных или зарегистрированных Адмиралтейством, дублированы в официальном обзоре „Navу Losses („Потери военного флота“).

² „Итальянский военный флот в мировую войну 1915—1918 гг.“ издано начальником штаба королевского итальянского флота (исторический отдел). Рим (1927)

³ Эти суда включены также в списки и итоги официального обзора „Merchant Shipping (Losses)“ („Торговые суда“ (Потери).

Из 225 вспомогательных судов, погибших на минах, большинство, вероятно, пало жертвами мин, поставленных подводными лодками.

Всего вокруг Британских островов противник поставил около 11 000 мин в 1 360 группах.

За первые три месяца неограниченной войны в водах метрополии ежемесячно уничтожалось в среднем 130,1 судна всех наций и в Средиземном море 33,3. За последние три месяца кампании эти цифры снизились соответственно до 38 и 11—снижение, соответственно, на 71% и 67%. Напряженность борьбы в последние периоды иллюстрируется тем фактом, что с 1 мая по 2 ноября 1918 г. было потоплено 252 британских судна, из них 228 были взорваны торпедами без предупреждения. 90 000 судов в 97 000 000 т были проведены в конвоях под британским эскортом, и погибло от военных причин только 436 судов, что составляет 0,5%.

* * *

Таким образом, моряки военного, торгового и рыбацкого флотов встретили и преодолели величайшую опасность, которая когда-либо угрожала неприкосновенности государства британских наций.
