



Морская летопись



ГЕРМАНСКАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА.

1914—1918 гг.

Р. Гибсон
М. Прендергаст



**Морис Прендергаст
Ричард Гибсон
Германская подводная
война 1914-1918 гг.
Серия «Морская летопись»**

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=5978845

Германская подводная война 1914—1918 гг. / Р. Гибсон, М.

Прендергаст: Вече; Vjcrdf; 2011

ISBN 978-5-9533-4170-7

Аннотация

Германские подводные лодки существенно изменили стратегию ведения военных действий на море в годы Первой мировой войны. Немецкое командование впервые в военно-морской истории стало использовать подводные лодки для проведения операций на территориях, отдаленных от своих баз и портов. Вместе с тем с развитием боевых субмарин стали совершенствоваться и противолодочные мероприятия, а следовательно, и оборонительные силы государств. Книга английских морских историков Р. Гибсона и М. Прендергаста, написанная на основании многих источников, появившихся сразу после мировой войны, содержит богатый фактический материал,

детально освещающий ход операций германских подводных лодок, проходивших в годы Первой мировой войны 1914–1918 годов.

Содержание

| | |
|---|----|
| Предисловие к английскому изданию | 6 |
| Глава I. Новое оружие в войне на море | 10 |
| Глава II. Опыт и ошибка. Первый период войны против торговли | 47 |
| I | 47 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 65 |

Ричард Гибсон, Морис Прендергаст Германская подводная война 1914–1918 гг.

©ООО «Издательский дом «Вече», 2011

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

В 1804 г. адмиралом графом Сен-Винцентом было высказано следующее мнение по поводу предложения, сделанного американским изобретателем Робертом Фультоном, о постройке британским флотом подводной лодки для использования против французского флота:

«Не обращайтесь на это предложение внимания и не трогайте его. Если мы примем его, другие государства сделают то же; тогда нашему превосходству на море будет нанесен величайший удар, какой только можно себе представить».

Предисловие к английскому изданию

Авторы этой весьма интересной книги указывают на ее начальных страницах, что германские морские офицеры в предвоенные дни не отдавали себе отчета в том влиянии, которое подводные лодки могли оказать на ведение морской войны, и что способность нового рода оружия предпринимать морские операции в большом удалении от своих баз без сопровождения надводных кораблей не была вполне оценена. Подобно этому британский флот смотрел на подводные лодки, как на корабли, опасные для надводных сил, но обладающие ограниченным районом действия.

Когда начали поступать донесения о появлении германских подводных лодок вне Северного моря, то считали вероятным снабжение их запасами топлива из каких-либо плавучих или береговых источников вне их отечественных баз.

Таким образом, возможности подводных лодок как наступательного оружия явились после начала войны некоторой неожиданностью для обеих воюющих сторон. Между тем существование этих кораблей оказало значительное влияние на морскую стратегию и тактику. Пока флот при его выходах в море не был обеспечен достаточной противолодочной охраной из эскадренных миноносцев, он подвергался серьез-

ному риску атак подводных лодок. Только во второй половине 1915 г. число эскадренных миноносцев, приписанных к Гранд-Флоту¹, оказалось достаточным для соответствующего охранения линейного флота, а противолодочная охрана для крейсеров не смогла быть обеспечена до конца 1916 г.

Независимо от этого величайшие заботы и тягчайший ущерб причиняли союзникам опустошения, производившиеся германскими подводными лодками в рядах торгового флота, особенно в течение периода, известного мод названием «беспощадной подводной войны», когда они топили торговые суда торпедами тотчас по обнаружении и без предупреждения.

На страницах этой книги приводятся подробные сведения относительно германских подводных лодок, особенно-стей их конструкции, числа и дислокации, времени их вступления в строй и гибели и, во многих случаях, – постигшей их судьбы. Только очень немногое могло бы быть добавлено к тому, что говорится в этой книге о германских подводных лодках, и я вполне уверен, что она будет прочтена с величайшим интересом, одинаково как морскими кругами, так и широкой публикой.

В этой книге приведены также данные о потерях, понесенных британскими военным флотом и торговым флотом, как

¹ Grand Fleet – название главных сил английского флота в водах метрополии во время войны 1914–1918 гг., употребляемое в военно-морской литературе в качестве собственного имени. – *Прим. ред.*

от атак подводных лодок, так и от мин заграждения, поставленных подводными лодками.

Весьма полно и обстоятельно описываются методы, при помощи которых была окончательно преодолена подводная опасность, и это составляет, несомненно, не менее интересную часть книги. В книге описана неизмеримо ценная работа, произведенная в этом отношении отделом противолодочной борьбы Адмиралтейства, рассматривается усиленное развертывание атак глубинными бомбами, без которого система конвоев не могла бы иметь достигнутого ею успеха.

Трудности, имевшие место при введении конвоев, получили хорошее освещение на страницах книги. Там упоминается тот факт, что даже в конце сентября 1917 г. мы все еще нуждались в 41 крейсере и в 55 эскадренных миноносцах или сторожевых кораблях (sloops) для завершения системы конвоев в Атлантическом океане и в 74 сопровождающих кораблях (эскадренных миноносцах, сторожевых кораблях и тральщиках) для проведения системы конвоев в Средиземном море.

Это служит очень ясным показателем трудностей, с которыми мы имели дело в течение 1917 г., и только прекрасная работа британского флота, с неоценимой помощью прикомандированных к нему вспомогательных сил (small craft), укомплектованных рыбаками, офицерами и матросами резерва королевского флота (R.N.R.), и добровольного резерва королевского флота (R.N.V.R.) и самоотверженная храб-

рость офицеров и команд нашего торгового флота, не смущавшихся никакими опасностями, помогли нам преодолеть трудности периода, по истечении которого наши противоположные мероприятия начали приносить результаты.

Память об этих днях должна служить нам напоминанием о той судьбе, которая неизменно постигнет Империю, если когда-нибудь будет позволено забыть о нашей зависимости от безопасности наших морских сообщений.

Д.-Р. Джеллико²

² Джон Рашуорт Джеллико (1859–1935) – британский адмирал флота времен Первой мировой войны. – *Прим. ред.*

Глава I. Новое оружие

в войне на море

(август 1914 г. – февраль 1915 г.)

Рано утром 2 августа 1914 г. германские подводные лодки вышли из гавани Гельгоlanda (Heligoland) в сопровождении эскортирующих кораблей. Им не было предписано предпринимать действия, связанные с риском. Лодки должны были лишь выйти в море и занять определенные позиции вокруг островка-крепости. Прибыв на свои места, они должны были остаться там и иметь наблюдение за морем в течение дня; вечером они должны были возвратиться в гавань.

Корабли, эскортировавшие подводные лодки, видя свою паству благополучно ставшей на якорь в назначенных местах, ушли в свежести летнего утра обратно в Гельголанд.

Настолько мало веры имела тогда Германия в боевые качества своих подводных лодок, что она не могла доверить им операции вне видимости берегов без материнской охраны надводных кораблей; она не могла придумать им лучшего использования, чем стоянка в качестве плавучих ящиков для часовых. Большинство ее подводных лодок были технически несовершенными и не заслуживавшими большого доверия, тренировка их офицеров и команд в мирное время

была осторожной вплоть до робости. Весь германский флот, кроме подводников, либо мало, либо совсем не верил в новое подводное оружие и в его боевую значимость.

По возвращении в Гельголанд, в течение вечера 2 августа, подводные лодки получили первые определенные приказания: «немедленно приступить к боевым действиям против Великобритании».

Однако их повседневная служба в виде неподвижного дозора вокруг острова продолжалась еще в течение ряда ближайших дней. Лодки выходили в 3 часа и весь день брели среди песчаных банок бухты к своим местам.

В качестве выдвинутой линии дозора они обязаны были дать своему флоту первое и своевременное предупреждение о предстоявшем движении британского флота через Северное море. Германское морское командование безотчетно верило, что в эти дни, даже до объявления войны, Англия предпримет массированную атаку всеми ее наличными морскими силами на германское побережье.

До объявления войны ничего не случилось. В полночь на 4 августа Великобритания объявила войну. Но и после этого ничего не произошло: грозная атака произведена не была. Тогда для подводных лодок был разработан план поиска небывалой до тех пор смелости, дальности и продолжительности. Подводные лодки должны были в составе усиленных разведывательных соединений и без сопровождения надводными кораблями вне вод метрополии выйти в Северное море

вплоть до линии Норвегия – Оркнейские острова (Orkneys) с целью разведать развертывание британского флота.

До тех пор подводные лодки никогда не предпринимали таких отважных и далеких крейсерств; со времени же этого крейсерства Гельголандская бухта, Балтика и Кильская бухта стали для подводных флотилий ограниченными районами плавания, как бы районами плавания мирного времени.

6 августа, в 4 ч. 30 м., 10 лодок вышли в первое боевое крейсерство. Названия этих пионеров заслуживают упоминания; это были: U-5, U-7 и U-8 – первоклассные единицы из числа всех построенных до тех пор лодок; U-9 – под командой офицера, уже имевшего отличия за свою предприимчивость и искусство; несчастливые U-13 и U-15, и наконец U-14, U-16, U-17 и U-18.

В 13 ч. 40 м. эскорт кораблей, сопровождавших подводные лодки, повернул на обратный курс и полным ходом ушел на юг под защиту тяжелой артиллерии и гаубиц Гельголанда. Лодки были оставлены в открытом море одни, лицом к лицу с войной. Они продвигались на север. Вблизи Хорнс-Рифа (Horns Reef) команды были поставлены по постам для погружения, в ожидании встречи в любой момент с наиболее выдвинутой частью британской блокадной линии.

Встречи не произошло; лодки продвигались дальше и дальше к северу, надеясь встретиться с британскими силами между Шетландскими островами (Shetlands) и Бергеном (Bergen).

В течение похода они лишились участия одной из своих единиц: утром 8 августа в 225 милях от Гельгоlanda вышла из строя одна из машин U-9, и эта подводная лодка должна была повернуть обратно. Остальные 9 лодок продолжали поиски британского линейного флота.

В тот же день, 8 августа, в районе острова Фэйр (Fair) U-15 (командир Поль) обнаружила линейные корабли «Аякс» (Ajax), «Монарх» (Monarch) и «Орайон» (Orion), занятые боевой подготовкой: лодка сблизилась и произвела торпедный выстрел по «Монарху», но неудачно. Эта атака явилась предупреждением для британских кораблей. В течение вечера присутствие неприятельских подводных лодок, уже подозревавшееся, было подтверждено: флагманский линейный корабль «Айрон Дьюк» (Iron Duke) и «Дредноут» (Dreadnought) оба обнаружили перископ.

Гиганты вышли из строя, чтобы нанести таранный удар, но раздавить противника своими мощными корпусами им не удалось. Таким образом, первая атака и первая контратака потерпели неудачу.

На рассвете следующего дня британская 1-я эскадра легких крейсеров (1st Light Cruiser Squadron), образовавшая завесу впереди эскадр линейных кораблей, вошла в соприкосновение с увертливым врагом.

Наблюдатели находившегося в дозоре «Бёрмингэма» (Birmingham) внезапно обнаружили среди ключев тумана корпус U-15, лежавшей в дрейфе без хода. Казалось, что

на подводной лодке не несется никакой вахты, и, судя по звукам ударов молотков, долетавших сквозь туман, можно было думать, что личный состав занят ремонтом вышедших из строя машин. Изменив курс с расчетом иметь лодку внутри своей циркуляции, «Бёрмингэм» двинулся вперед, открыв беглый огонь с близкой дистанции. Лодка начала медленно двигаться, но было уже поздно: форштевень легкого крейсера ударил ее прямо в середину корпуса, разрезав пополам. Обе поврежденные части U-15 показались на короткое время на поверхности воды, по всей вероятности, потому, что нос крейсера вошел в пробоину при таранном ударе, заткнув ее и дав своего рода водонепроницаемость отрезанным оконечностям. Крейсеру мог быть сделан только временный ремонт, так как необходимость в нем исключала возможность длительной задержки, и много месяцев спустя «Бёрмингэм» все еще носил на себе явные доказательства своего успеха в виде изуродовавших его скулы двух длинных вмятин, почти совершенно симметричных по длине и форме.

Тремя днями позже, 12 августа, 7 подводных лодок вернулись в Гельголанд. Но не только U-15 была обнаружена неприятелем и уничтожена: погибла еще одна лодка – U-13; ее командир Швейниц в течение дня доносил о своем местонахождении, и есть подозрение, что его лодка вскоре после этого наткнулась на мину и взорвалась.

Таким образом, первая атака на Гранд-Флит окончилась неудачей, причем были понесены первые потери. Вряд ли да-

же самый заядлый оптимист мог утверждать, что лодки показали свое боевое значение в эту экспедицию. Однако факт встречи подводного врага так далеко к северу доказал неверность предыдущих данных о радиусах действий германских подводных лодок и причинил большое беспокойство: безопасность Гранд-Флита на незащищенной якорной стоянке в Скапа-Флоу (Scapa-Flow) стала уже под вопросом.

Это первое крейсерство во многих отношениях было достойно внимания. По «Монарху» была выпущена торпеда с боевым зарядным отделением, первая выпускавшаяся когда бы то ни было с подводной лодки с целью уничтожения противника. Никогда раньше в морской войне подводный корабль не пытался уничтожить вполне боеспособный движущийся неприятельский корабль-цель. Менее чем в 24 часа U-15 выполнила первую подводную атаку в боевых условиях, была сама атакована и уничтожена. Начальный гамбит великой игры оказался драматичным и закончился потерей Германией ее пешки. Легкость, с которой была уничтожена U-15 в первой же атаке неприятельской подводной лодки легким крейсером, вызвала представление, что подводные лодки не представляют в конце концов серьезной угрозы для надводных боевых кораблей. Выводя из частного примера общее правило, некоторые деятели – но не офицеры флота – уверенно предсказывали, что за U-15 вскоре отправятся на дно моря все остальные подводные лодки. Поэтому дальнейшие события 1914 г. обрушились с особой силой на этих людей,

рассудок которых не только не был подготовлен к бедствиям и потрясениям, а был усыплен приятной, но чрезмерной самоуверенностью.

8 августа, через 2 дня после начала упомянутого поиска к северу, четыре других подводных лодки были посланы на разведку в Хуфден (Hoofden), как называли немцы район, лежащий юго-западнее линии Тэршеллинг (Terschelling) – Флэмборо-Хэд (Flamborough Head). Эта экспедиция тоже не имела успеха. Выбранные для этой цели лодки с двигателями Дизеля для надводного хода – U-19, U-21, U-22 и U-24 – все, кроме U-21 (Херзинг), были принуждены вернуться обратно. Эта одиночная лодка шла с намерением воспрепятствовать переброске в Бельгию британского Экспедиционного корпуса. Как известно, корпус фактически не перебрасывался во Францию до 15–17 августа, хотя авангардные части переправились через Английский канал (Channel) 9-го.

Но работа германской разведки потерпела настолько полную неудачу, что германский штаб вплоть до 22-го оставался в неизвестности о таких больших воинских перебросках. Еще более замечательным было желание, высказанное германской военной партией, не препятствовать переброскам британской армии, так как они желали разбить ее на французской территории.

Тем не менее Херзинг вернулся с весьма ценной информацией относительно системы патруля у восточного побережья Англии. 14-го он вышел вновь в поход вместе с U-19

для просмотра района от Эгерзунда (Egersund) до Питерхэда (Peterhead). В то же время U-22 (Хоппе) была послана в разведку к р. Хэмбер (Humber) перед операцией «Альбатрос» (Albatross) и «Пеликана» (Pelikan) по постановке минного заграждения в этом районе, выполненной 24 августа.

Три подводных лодки благополучно вернулись из похода, хотя две, находившиеся наиболее к северу, доносили о многочисленных дозорах, принудивших их к пребыванию под водой в напряжении в течение многих часов. Херзингу на U-21 особенно повезло: он прошел 1600 миль без малейшего беспокойства – случай, который даже его командование считало невозможным.

Гайер, известный историк германского подводного плавания, говорит, что эти походы выявили некоторые дефекты конструкции подводных лодок. Главными из числа потребовавшихся исправлений были: уборка телефонных буев, которые всплывали с лодки, находившейся на глубине, обнаруживая ее местонахождение; снабжение лодок колоколами громкого боя в целях предупреждения всех постов о предстоящем срочном погружении; расширение площадки сверку кожуха рубки для увеличения командного мостика.

В сражении 28 августа в Гельголандской бухте (Heligoland Bight) подводные лодки не принимали участия, но в результате британского набега одна полуфлотилия была переведена для базирования в р. Эме (Ems)³. Эти силы впоследствии бы-

³ В начале войны германские подводные силы были разделены на 2 флотилии

ли увеличены до размеров целой флотилии (порядка 10 единиц) с прибавлением подводных лодок типа U-27, U-30, как только они закончили свои испытания в Балтике. В сентябре Херзинг вновь вышел в поход, на этот раз сопровождаемый U-20 (Дрешер). Поздно ночью на 2 сентября он добрался до Фирт-ов-Форта (Firth of Forth). Он действительно проник в устье до района Форт-Бриджа (Forth Bridge), прежде чем его присутствие было обнаружено и поднята тревога. После этой неудачной попытки атаковать британские военные корабли в Форте он дошел до Фирта и изменил курс к югу. Тремя днями позже он вписал свое имя в историю, в первый раз потопив военный корабль самодвижущейся торпедой, выпущенной с подводной лодки.

Вечером 5-го был шторм. Около мыса Сент Эббс Хэд (St. Ebbs Head) Херзинг встретился с лидером Фортского патруля миноносцев легким крейсером «Патфайндер» (Pathfinder) в сопровождении его флотилии.

Несмотря на произведенное быстрое погружение U-21, торпеда попала в маленький крейсер, под передней трубой. Носовая часть корабля взорвалась, охваченная пламенем, кормовая часть поднялась из воды; пораженный корабль накренился и в течение 4 минут пошел на дно, погружаясь носом вместе с 259 чел. его несчастливой команды. Море было так бурно, что не было видно никакого следа торпеды, и поэтому долго недоумевали в определении причины этой вне-

запной и ошеломляющей катастрофы.

«Патфайндер»⁴ оказался верен своему имени, так как даже своей гибелью он указал тот путь, по которому должна была развиваться морская война, – путь подводных операций, полных смертельной опасности для надводных кораблей – военных и торговых.

Выстрел Херзинга был первым в цепи событий, происшедших осенью 1914 г. и естественно увеличивших популярность германского подводного плавания, прогресс которого был задержан требованиями некоторых флагманов, в особенности гр. адм. Тирпица, настаивавшего на создании «дееспособной подводной лодки, до постройки подводных лодок вообще». В то же время эти события в значительной степени увеличили тревогу Британии за безопасность Гранд-Флита, стоявшего в своей незащищенной якорной стоянке на Оркнейских островах.

В тот же день, в надежде найти безопасную стоянку, Гранд-Флит перешел в новую угольную базу в Лох-Ю (Loch Ewe) на западном берегу Шотландии, пока в Скапа-Флоу тревоги подводной опасности продолжались. Несмотря на выяснившуюся впоследствии их необоснованность, сами по себе слухи о присутствии необнаруженного противника оказывали отрицательное влияние большого значения.

Следующий удар был нанесен в южных водах с ошеломля-

⁴ Patfinder в переводе на русский язык означает «прокладывающий дорогу». – *Прим. перев.*

ющей силой. Со времени переброски в августе во Францию Экспедиционного корпуса, в районе, известном под названием «Броод-Фортинз» (Brood Fourteens), к югу от Доггер-банка (Dogger Bank) находился дозор, состоявший из старых броненосных крейсеров (7-я эскадра), имевший назначением прикрывать Дуврский патруль и оказывать поддержку флотилиям Гарвичского отряда (Harwich Force flotillas). Эта эскадра, прозванная в шутку «эскадрой живой приманки» («Live Bait Squadron»), слишком быстро оправдала свое зловещее прозвище. Как будто сама природа была в заговоре с атакующими, так как погода вечером 17 сентября заставила эскадренные миноносцы искать убежища в порту. Только после полночи на 22 сентября коммодор Тируит оказался в состоянии выйти в море из Гарвича (Harwich), чтобы образовать противолодочную завесу. В периоды свежей погоды эти большие крейсера несли дозор без какой бы то ни было охраны из эскадренных миноносцев. Опасностью от подводных лодок считали возможным пренебречь, ввиду короткой крутой волны, разведенной штормом; кроме того, предполагали, что германские лодки находятся значительно севернее, у норвежского побережья. Согласно существовавшим распоряжениям, три крейсера – «Абукир» (Aboukir), «Кресси» (Cressy) и «Хог» – (Hogue) – шли в линии фронта на 2-мильных интервалах друг от друга, курсом N, ходом около 10 узл. На рассвете 22 сентября стихло и было ясно; у Шевенингских банок (Scheveningen) была большая зыбь. Око-

ло 7 ч. 30 м. совершенно неожиданно мощный взрыв потряс «Абукир». Корабль сразу накренился и через 25 минут перевернулся, оставив большую часть своей команды барахтающейся в воде.

Считая, что причиной катастрофы являются мины заграждения, «Хог» приблизился для оказания помощи погибшему кораблю и в свою очередь был подорван двумя торпедами. Через 5 минут его палуба покрылась водой, а еще через 5 минут крейсер совершенно погрузился. Точно так же подошел «Кресси» для спасения оставшихся в живых людей, тоже получил попадание двумя торпедами и через $\frac{1}{4}$ часа затонул.

В последнем случае потери в людях были особенно велики, так как шлюпки «Кресси» были спущены на воду и всецело заняты подборанием людей, оставшихся в воде после гибели двух других крейсеров. Только благодаря самоотверженной помощи двух голландских пароходов и нескольких лоустофских траулеров, пренебрегших опасностью от предполагаемых мин заграждения, около 837 офицеров и матросов было спасено.

Несмотря на все старания спасти всех людей, эта трагедия стоила стране жизни 62 офицеров и 1 073 матросов, многие из которых были призванными из запаса и гардемаринами.

Таким ужасным образом обнаружилась подводная опасность в водах метрополии, причем потопление 3 кораблей было делом всего одной малой лодки U-9 под командой От-

то Веддигена. Уже в мирное время он отличился, показав большое искусство управления лодкой. Его военная карьера была ослепительна, как полет метеора, и так же коротка. От его помощника, лейт. Иогана Шписа, мы точно знаем, как была выполнена атака⁵. Нам известно лишь очень немного картин закулисной стороны атак подводных лодок, описанных так же ярко, как эта. Посланный в море 20 сентября с приказом в запечатанном пакете препятствовать движению транспортов в Бельгию, Веддиген имел большие затруднения с гирокомпасом при проходе вдоль голландского побережья и оказался 50 милях в стороне от курса. Вечером следующего дня, 21-го, он искал на ночь убежища на грунте вблизи Шевенингских банок, но волнение было настолько сильным, что, лежа на грунте на глубине 15 саж. (27,4 м), лодка сильно билась о грунт. Из опасения, что удары о грунт вызовут течь, Веддиген принужден был всплыть на поверхность. Здесь около него обнаружили огни четырех кораблей. Считая, что это огни британских эскадренных миноносцев, он счел за лучшее погрузиться вновь. Ему ничего не оставалось, как ходить под водой в течение темного времени, и таким образом в продолжение всей осенней ночи U-9 бродила, как ночной хищник в джунглях, взад и вперед под волнами.

⁵ После войны Шпис издал свои воспоминания в виде книги «Sechs Jahre unter Wasser»; есть русский перевод книги под названием «Шесть лет под водой», изд. Брокгауз – Ефрон. Л., 1929. Второе издание книги, значительно дополненное, в русском переводе не издавалось. – *Прим. перев.*

На следующее утро, непосредственно перед восходом солнца, U-9 всплыла на поверхность и приступила к зарядке батарей, почти разрядившихся в течение ее лишенной отдыха ночи. Шпис, ведший лодку, внезапно заметил поднимающиеся из-за горизонта высокие стены военного корабля. Затем, обнаружив четыре облака дыма, он не имел уже больше сомнений, немедленно вызвал Веддигена и получил приказание погружаться.

Началось сближение. На горизонте появились 3 малых четырехтрубных крейсера. Шпис ушел в нос приготовить и установить запасные торпеды и по возвращении в центральный пост узнал от Веддигена, что корабли были крейсерами типа «Бёрмингэм».

Когда ничего не подозревавшие корабли пришли на дистанцию торпедного выстрела, Веддиген отдал приказание погружаться немедленно после торпедного выстрела на 15 м. В 7 ч. 20 м. из носового аппарата была выпущена первая торпеда. Команда ожидала чего-нибудь внезапного, ужасного и катастрофического. Ничего не случилось. Шпис посмотрел на глубомер, обхватил руками перископ и стал ждать. Затем до их ушей донесся глухой удар, сопровождавшийся звонким шумом. Никогда они не слышали ничего подобного. Это был звук взрыва торпеды, передававшийся водой от пораженной цели к атаковавшей подводной лодке. Перископ был поднят опять. Заглянув в него, Веддиген увидел гибнущей свою первую жертву. Возбуждение команды U-9 было уме-

рено опасением появления течи от близкого взрыва, но быстрый осмотр показал водонепроницаемость корпуса. 25 мин. спустя Веддиген произвел двойной выстрел по второй цели, но настолько сблизился, что принужден был дать одной машине задний ход, чтобы отойти от тонущего корабля. U-9 снова погрузилась.

В это время от старшего механика поступил доклад, что батарея почти разряжена и вскоре будет необходимость немедленно всплыть. Несмотря ни на что, Веддиген продолжал атаку. В кормовых трубах оставались 2 торпеды. Последней запасной торпедой был перезаряжен носовой аппарат.

Взглянув еще раз в перископ, Веддиген обнаружил третий крейсер, стоявший неподвижно и представлявший собой прекрасную цель; его шлюпки были спущены и посланы для спасения погибающих. Через час после выпуска первой торпеды Веддиген отдал команду стрелять обоим кормовым трубам. Одна торпеда промахнулась, другая попала в цель. Крейсер казался неповрежденным, ввиду чего была выпущена последняя торпеда, и корабль получил смертельный удар. Последний взгляд в перископ обнаружил крейсер переворачивающимся. После гибели корабля U-9 при первой возможности ушла из этого района и приступила к зарядке батарей. Поздно вечером, пробираясь вдоль голландского побережья к своим берегам, она видела на горизонте гарвичские эскадренные миноносцы бешено носящимися взад и вперед в поисках виновника гибели трех больших крейсеров.

Благополучное возвращение в свою базу команды U-9 вызвало громадные овации. Веддиген отомстил за U-15, потопив три крейсера не типа «Бёрмингэм», как он думал вначале, а три больших броненосных крейсера по 12 000 т каждый. Он начал новую эпоху в морской войне, и в результате энтузиазма, вызванного его успехом, возникло намерение вести операции против Гранд-Флита.

Мрачная, потрясающая катастрофа послужила полезным уроком. С одной стороны, оказалось, что большое волнение или зыбь в районе моря с малыми глубинами не помешали подводной лодке сблизиться, оставаясь незамеченной, тогда как до этого считали возможным лишь обратное. С другой стороны, теперь было ясно понято, насколько неблагоприятным было использование старых и больших крейсеров для несения дозорной службы с выдвиганием их в район, находившийся в легко преодолимом неприятельскими подводными лодками расстоянии от баз последних и, наконец, оставление их без охраны эскадренных миноносцев. Продолжать проводить такое использование — значило добиваться другого несчастья. Марк Керр заявляет, что в записке, написанной им перед войной, он защищал мнение о необходимости в случае начала военных действий отозвания больших кораблей с Северного моря, чтобы удачная атака вроде происшедшей не принудила убедиться в мощности подводного оружия. После горького опыта усвоили этот урок англичане, но принцип не подставлять боевые корабли в качестве удоб-

ных целей для неприятельских торпед получил признание лишь после того, как французы и итальянцы подобным же образом понесли тяжелые потери.

В результате потопления трех кораблей 7-я крейсерская эскадра перестала существовать. 2 октября было поставлено минное заграждение в 40 милях севернее Остенде (Ostend), южнее поля, выставленного «Кёнигин Луизе» (Königin Louise) в первые дни августа. К концу года было поставлено около 2000 английских мин, но применявшийся образец мин обладал недостатками, и английские минные постановки к июню следующего года фактически прекратились совершенно. Единственной ценностью этих заграждений было то, что само по себе предполагаемое наличие мин удерживало на некоторое время неприятельские подводные лодки от прохода через подозрительные в смысле присутствия мин районы. Но еще является вопросом, были ли нанесены этими минами какие-либо повреждения, кроме того вреда, который ими был нанесен своим кораблям. В самом деле, немцы объявили в приказе: «Английские мины не взрываются». Они уверяли, что в районах, которые англичане объявили минированными и опасными для плавания, иногда вовсе не оказывалось мин. В конце концов результаты были те же: объявление района опасным без его минирования давало тот же результат, что и объявление района опасным с постановкой в нем мин, не оказывавших никакого действия. Во всяком случае, были там мины или нет, ни

один корабль не был поврежден в районе их расположения. Позднее немцы, считая, что мы опять их запугиваем «фиктивными заграждениями», начали гордо пересекать районы, в которых находились действовавшие мины, что и вело их лодки к гибели. В конечной стадии войны из общего числа случаев гибели подводных лодок наибольшее число случаев давали мины. Таким образом, первоначальные недостатки английских мин имели по крайней мере ту заслугу, что они усыпляли бдительность врага.

Непосредственно перед постановкой минного заграждения последовало дальнейшее развертывание подводной войны. Командиру U-18 Хеннигу принадлежит первенство прохода Дуврским проливом (Dover Straits). После атаки легкого крейсера «Аттендив» (Attentive) у Дувра 27 сентября он прошел узкость 30-го и вернулся перед самой постановкой заграждения. Для обеспечения секретности, столь необходимой для успеха минных операций, необходимо было отложить постановку до наступления ночи и производить ее под прикрытием эскадренных миноносцев. Вероятно, U-18 была именно той лодкой, которая атаковала 2 октября к югу от Гудвинских мелей (Goodwins) старую английскую лодку В-3.

Главной трудностью, встреченной Хеннигом во время этого похода, были сильные течения; в то же время он нашел в проливе ту же обстановку, что и в мирное время, со всеми навигационными огнями на берегу, плавучими маяками и буями, обслуживавшими в ночное время морские перевоз-

ки в узкости.

Другие подводные лодки оперировали в октябре значительно севернее. U-16 (Хансен) 1 октября вышла в поход, рекордный по длительности плавания и продолжавшийся 15 дней. Перед возвращением этой лодки Веддиген на U-9 опять вышел в море, на этот раз в сопровождении U-17 (Фельдкирхнер) для атаки Гранд-Флита на его якорной стоянке. Случилось так, что как раз в это время из Халифакса (Halifax) перебрасывались войска Канадского экспедиционного корпуса. Были приняты спешные мероприятия, чтобы воспрепятствовать выходу германских кораблей в Атлантику и нападениям на конвой транспортов. В частности, 10-я крейсерская эскадра (состоявшая из старых крейсеров типа «Эдгар» (Edgar) была переброшена с северной блокадной линии (Исландия – Шетландские острова) в район к востоку от Эбердина (Aberdeen). 15 октября две подводных лодки вступили в соприкосновение с этим кордоном. Крейсера ходили в линии фронта, на дистанции в 10 миль один от другого.

Еще раз U-9 встретила неприятельские корабли на расвете, и у нее появилась большая надежда повторить тройной успех 22 сентября; но вскоре Веддиген и Шпис убедились, что им придется иметь дело с совершенно новым положением вещей. Идя в простом строю, одним и тем же курсом, постоянной скоростью, «Абукир», «Кресси» и «Хог» сделали проблему сближения и атаки такой простой, какую

только может себе представить атакующая подводная лодка. Теперь англичане использовали полученный урок. Крейсера типа «Эдгар» держались вдалеке друг от друга, постоянно изменяли курс, меняли скорость, иногда следуя 7-узловым ходом, иногда увеличивая его до 14 узл. Атака такой цели была неизмеримо более трудной, так как обстановка и условия сближения и атаки менялись с минуты на минуту. Такова была тактика, принятая англичанами после гибели трех крейсеров для уклонения от атак подводных лодок. Поэтому у U-9 ничего не вышло. Часами она выслеживала крейсера, стараясь выйти на позицию на нужной дистанции. Наконец Веддиген и Шпис потеряли надежду и ушли на глубину.

Затем колесо фортуны опять повернулось к U-9: крейсера приближались. Веддиген снова взял на себя командование, все разошлись по своим постам для погружения; U-9 пошла на перископной глубине. Море было очень спокойно, так что перископ нужно было обнажать с большой осторожностью. Крейсера обменивались между собою сигналами. Была спущена шлюпка, по всей вероятности для передачи приказов или доставки посланного человека.

Между английским и германским изложениями дальнейшего есть разногласия. Для U-9 внезапно появилась опасность быть протараненной одним из ее противников; был ли это «Хаук» (Hawke) или «Эндимион» (Endimion) – неясно. Веддиген решил поднырнуть под него и рассчитал, что, вынырнув с другого борта, он окажется на прекрасной пози-

ции для выстрела одним из кормовых аппаратов. Но когда он всплыл, то увидел крейсер не позади себя, а впереди. Его объяснение случившегося заключалось в том, что крейсер в безрезультатной попытке таранить лодку описал полуциркуляцию и подставил себя в положение прямо перед ее носом. Теперь U-9 располагала возможностью, которой добивалась с того момента, как на рассвете впервые обнаружила крейсера. Из носового аппарата была выпущена торпеда, попавшая в «Хаука»: он подходил для получения почты с «Эндимиона» и, получив почту, шел своим курсом, имея в момент, когда произошел взрыв, ход от 12 до 13 узл. Старый корабль сразу же получил крен, перевернулся и затонул в 8 минут, унося с собой около 500 чел. команды. Других крейсеров в виду не было, но часом позже «Тизеус» (Theseus) разошелся с торпедой, выпущенной U-17. В это время все корабли получили приказание идти на NW; от «Хаука» не поступало никакого ответа, и в результате предпринятых поисков был обнаружен лишь плот с одним офицером и несколькими членами команды.

Нанеся свой второй удар, Веддиген возобновил свою первую попытку проникнуть в Скапа-Флоу; у восточного входа он атаковал дивизион эскадренных миноносцев и едва не достиг успеха в атаке на «Эларм» (Alarm). Он так увлекся, что обнаружил «Нимфе» (Nymphe) только перед собой и избежал таранного удара лишь быстрым погружением. Грохот машин и винтов миноносца в момент прохода над лод-

кой буквально оглушили команду U-9. Когда U-9 вернулась в базу, то узнала, что 20 октября U-17 осмотрела и потопила пароход «Глитра» (Glitra) (866 т), шедший из Ставангера; это было событием большого значения, последствия которого должны были сказаться немедленно же.

В южных водах U-20 причинила много беспокойства. 13 октября у острова Уайт (White) миноносцем № 116 была обнаружена подводная лодка, быстро погрузившаяся. Ее присутствие вызвало большие сомнения в безопасности совершавшего переход канадского конвоя. Пункт назначения транспортов с войсками был изменен с Саутхэмптона (Southampton) на Плимут (Plymouth) в уверенности, что подводная лодка не рискнет забраться так далеко к западу. Между тем Дрешер на U-20 нашел возвращение Английским каналом рискованным и решил держаться и пройти у западного побережья, обогнув Шотландию с севера. Прошел ли он Ирландским морем или вдоль западного ирландского побережья – неясно. 17-го у Бэтт-ов-Льюис (Butt of Lewis) он неожиданно встретился с 4 линейными кораблями и завесой эскадренных миноносцев, и был настолько удивлен, что упустил возможность атаки. 18-го Дрешер вернулся, преодолев трудности, заключавшиеся в обходе кругом Британских островов.

У западного побережья Шотландии тревоги опасности от подводных лодок становились возрастающе частыми, а германские лодки начали проходить западнее Оркнейских ост-

ровов. Поход U-20 держался немцами в полнейшей тайне, но когда присутствие лодки у Лох-Ю 7 октября было окончательно установлено, уверенности в безопасности Гранд-Флита больше быть не могло.

Действительно, Веддиген не добился успеха при своей попытке достигнуть якорной стоянки Скапа-Флоу, но скорее из-за неудачи, чем благодаря достаточно действительной дозорной службе. После этого было принято решение перевести линейные корабли в Лох-Суилли (Lough Swilly), на северном побережье Ирландии, до тех пор, пока Скапа-Флоу не сможет быть обеспечена от проникновения подводных лодок. Тот факт, что часть Гранд-Флита принуждена была пройти при этом через минное поле, поставленное у Лох-Суилли Берлином (Berlin), и потеряла при этом линейный корабль «Одэшиэс» (Audacious) – одну из своих мощнейших единиц, не уменьшает глубокой значительности этого шага. Он означал, что несколько подводных лодок принудили наиболее мощный из всех известных в истории линейный флот покинуть свою первую базу и отступить во вторую, а затем – в третью, каждый раз в более удаленную от главного морского театра часть Северного моря. Отступление Гранд-Флита в этом смысле было фактом не менее серьезным, чем германский прорыв во Фландрии в марте – апреле 1918 г. Была потеряна «сдерживающая» («containing») позиция у Оркнейских островов и вместе с тем – поддержка для линии Северной блокады (Northern Blockade). Все восточное побере-

жье оказалось рискованнейшим образом предоставлено возможности неприятельских нападений; морские силы в этих водах были оставлены без поддержки. Одним словом, замысел всего стратегического развертывания был нарушен на некоторый период германскими подводными лодками. Какие колоссальные возможности открылись в результате действий подводных лодок для совместных операций германского флота и армии! Поистине счастьем было для нас, что немцы упустили громаднейшие возможности, которые могли быть ими использованы!

Перед возвращением U-20 новая лодка U-27 (Вегенер) вышла ей на смену. Едва начав свой поход, она встретила 18 октября у Боркум Рифа (Borkum Riff) с английской подводной лодкой Е-3. Вегенер говорит, что его торпеда буквально разорвала ее на две части, но, опасаясь, что поблизости могут быть другие лодки, он не смог предпринять поиски оставшихся в живых.

Затем U-27 возобновила прерванный этой встречей поход к Дуврскому проливу; вслед за ней U-19 (Кольбе) вышла несколькими днями позднее. Эта последняя должна была идти в Зеебрюгге (Seebrugge), недавно занятое германскими войсками. У голландского побережья, ночью 24 октября, в полной темноте, на нее наскочил эскадренный миноносец Бэджер (Badger), и она должна была вернуться в поврежденном состоянии в свою базу. Стоит отметить, что эта лодка-ветеран пережила многие опасности в течение войны,

и в феврале 1918 г. потопила 36 000 т тоннажа в Ирландском море. В позднейший период военных действий командование ею принял Шписс. В своей книге он рассказывает о многих замечательных случаях выхода U-19 из затруднительных положений в Балтике, Северном море, Английском канале и Атлантике.

Едва U-19 оказалась в положении «hors de combat», вместо нее вышла в море U-24 под командой Шнейдера. В течение этого заместительства на долю U-19 выпало незавидное отличие совершения первого зверства германской подводной войны. 26 октября у мыса Гри-Нэ (Gris Nez) лодка встретила французский пароход «Амираль Гантом» (Amirall Ganteaume)⁶ (4590 т), имевший на борту 2500 бельгийских беженцев, и Шнейдер не колебался взорвать его торпедой. Хотя корабль не потонул и был отбуксирован в Булонь (Boulogne), на нем погибло во время паники, возникшей среди перепуганных деревенских жителей, около 40 чел. Более законный успех был достигнут потоплением старого крейсера «Хермес» (Hermes), использовавшегося как авиаматка. Он был подорван на пути из Дувра в Дюнкерк (Dunkirk) 31 октября двумя торпедами с U-27, и это потопление стоило гибели 22 чел. Присутствие у берегов Фландрии бомбардировочной эскадры (bombarding squadron) адм. Хууда было несомненно сильным притягательным объектом для подводных лодок. Но им не удалось достигнуть большего успеха,

⁶ Бывший лайнер линии Аллана «Хайберниэн» (Hibernian).

чем увеличение трудности выполнения операций⁷.

Авария U-19 только отсрочила прибытие неприятельских сил во фландрские порты. Первой вошла в Зеебрюгге 9 ноября подводная лодка U-12; в течение того же месяца за ней последовали U-5, U-8, U-11 и U-24. Зеебрюгге в это время использовался лишь как выдвинутая база, из которой подводные лодки могли тревожить атаками движение в Английском канале и неприятельские военные корабли в южных водах. В качестве самостоятельного соединения, отдельного от Флота Открытого моря, фландрская флотилия была образована

⁷ Увеличившуюся активность подводных лодок показывает число соприкосновений с ними, о которых было донесено в течение октября. 2 октября. Подводная лодка В-3 атакована в Дуврском проливе. 5–7 октября. Эскадренные миноносцы «Мохаук» (Mohawk) и «Кокетт» (Coquette) видели подводную лодку в Дуврском проливе; другую видели дрейфтеры у буя Смитс-Нол (Smiths Knoll); третья – у Лох-Ю. 9 октября. Крейсер «Энтрим» (Antrim) атакован подводной лодкой у Скюденеса (Skudenaes). 10 октября. Эскадренный миноносец «Эттак» (Attack) атакован подводной лодкой у банки Схаувен (Schowen Bank). 11–13 октября. Миноносец № 116 преследовал подводную лодку у острова Уайт. Монитор «Сиверн» (Severn) атакован подводной лодкой в Дуврском проливе. Эскадренный миноносец «Гошаук» (Goshawk) атакован у побережья Голландии. 15 октября. Крейсер «Хаук» (Hawke) потоплен подводной лодкой U-9; лидер «Суифт» (не Свифт, если да, то менять глобально) (Swift), спасавший уцелевших, атакован 3 раза; крейсер «Тизеус» (Theseus) атакован U-17 в Северном море. 16 октября. Эскадренный миноносец «Эларм» (Alarm) атакован U-9 у Оркнейских островов. 17 октября. Канонерская лодка «Леда» (Leda) и лидер «Суифт» атакованы у Скапа-Флоу. 21 октября. Эскадренный миноносец «Линкс» (Lynx) видел подводную лодку у Кромарти Фирта (Cromarty Firth). Эскадренный миноносец «Бэдджер» (Badger) таранил U-19 у берегов Голландии, другая лодка была видна в Лох-Ю и у Шелл (Shell). 31 октября. Крейсер «Хермес» (Hermes) потоплен в Дуврском проливе.

только 29 марта 1915 г.; до этого подводные лодки просто пользовались фламандскими портами как опорными пунктами.

Два дня спустя после прихода U-12 Форстман вышел на ней в пролив и обнаружил старую канонерскую лодку «Найгер» (Niger), стоявшую без всякой охраны на якоре у мола Диль (Diel pier). Он быстро потопил ее. Вероятно, эти лодки производили предварительную разведку перед набегом линейных крейсеров на Ярмут 3 ноября. Они же образовали завесу, чтобы преградить путь неприятелю при преследовании им отступавших германских кораблей.

Потопление парохода «Глитра» 20 октября было уже упомянуто. Следующее нападение произошло 11 ноября, когда почтовый пароход Большой восточной линии «Кольчестер» (Colchester) (1209 т) был атакован в Северном море подводной лодкой и спасся от нее бегством.

Это была первая атака, потерпевшая неудачу. 20 дней спустя U-21 появилась перед Гавром (Havre) и остановила пароход «Малахит» (Malachite) (718 т); дав его команде достаточное время, чтобы покинуть корабль, Херзинг потопил его артиллерийским огнем. Подобным же образом 26-го он поступил с пароходом «Примо» (Primo) (1366 т). В обоих случаях человеческих жертв не было. После этого наступило затишье. В декабре две из этих лодок пропали без вести: U-5 (Леммер) и U-11 (Сухоходец); предполагают, что они погибли на минном поле у Зеебрюгге.

Кроме подводных сил, оперировавших в южных водах, другие лодки действовали в Северном море. Уход Гранд-Флита на север имел своим следствием то, что поиск английских эскадр линейных кораблей, произведенный U-22 в октябре, был безрезультатен. Вторая попытка нападения была сделана 23 ноября, когда U-16 и U-18 пытались проникнуть через линию охранения в Скапа-Флоу. Но Гранд-Флита там не было: неизвестно для атакующих он вышел к Гельголандской бухте (Bight) для поддержки бомбардировки Зеебрюгге Дуврским патрулем. U-18 (Хенниг) 23-го рано утром предприняла попытку без всякого шанса на успех; ей удалось успешно пройти вглубь до бона в проходе Хокса (Нуха), следуя в кильватерной струе парохода. Когда осмотр якорной стоянки показал отсутствие Гранд-Флита, она изменила курс для выхода обратно. U-18 не успела еще далеко отойти, как ее обнаружил вооруженный траулер «Токио» (Tokio). В скором времени она была замечена другим вооруженным траулером – «Дороти Грей» (Dorothy Grey), таранившим ее. По всей вероятности, были повреждены как горизонтальные рули, так и перископы. U-18 быстро погрузилась, коснулась дна и всплыла на поверхность. Тараненная вторично, на этот раз – присоединившимся к охоте эскадренным миноносцем «Гарри» (Garry), U-18 еще раз ушла на глубину и снова вырвалась на поверхность воды. Совершенно изуродованная, она потащилась вдоль Пентланд Скерриз (Pentland Skerries). Ее команда выпускала ракеты, и, когда подошел «Гарри»,

U-18 затонула у Мюкл Скерри (Muckle Skerry). Видя невозможность уйти, команда затопила лодку. Весь экипаж, кроме одного человека, был спасен.

U-16 (Ханзен) тоже производила разведку у южного прохода, но также ни одного корабля из состава Гранд-Флита не обнаружила. В течение ближайших двух дней она причинила много беспокойства неприятелю, пытаясь войти в Лервик (Lerwick) (Шетландские острова); вблизи этого порта она была атакована и отогнана канонерской лодкой «Скипджэк» (Skipjack).

В тот же день U-17 также вошла в норвежские воды в поврежденном состоянии, но ушла на следующий день, чтобы избежать интернирования. После попытки набега на оркадскую⁸ якорную стоянку флота активность подводных лодок уменьшилась. 15 декабря во время бомбардировки Скарборо (Scarborough) три подводные лодки находились на позициях у устья р. Хэмбер, используя данные произведенной U-27 разведки минных полей у восточного побережья Англии.

Гайер указывает, что подводные лодки Северного моря были приписаны для несения дозорной службы к береговой обороне из опасения ожидавшейся вскоре попытки англичан заблокировать устья германских рек брандерами. Только однажды двум лодкам было предписано произвести поиск и атаковать неприятельские корабли вблизи Гельголанда.

⁸ Оркады – древнее название Оркнейских о-вов. – *Прим. ред.*

В рождественские дни 1914 г. английскими самолетами, выпущенными с авиаматов, был предпринят налет на Кукс-хафен (Cuxhaven); в связи с этим U-20, U-22 и U-30 были высланы для атаки надводных кораблей. Первая из упомянутых лодок стреляла торпедой по одному из сопровождавших легких крейсеров, другие два избегли атаки благодаря имевшейся завесе эскадренных миноносцев. 24 января 1915 г. во время боя линейных крейсеров у Доггер-Банки шесть подводных лодок были еще раз расположены в устье р. Эмс и у Гельгоlanda, в ожидании приказа об атаке преследовавших английских кораблей, на случай если бы это оказалось необходимым. Таким образом, твердая уверенность британской эскадры линейных крейсеров в присутствии германских подводных лодок во время боя была совершенно ошибочна. Но уже само по себе подозреваемое присутствие лодок оказало весьма важное влияние на преследование, вызвав установление тесной противолодочной завесы вокруг поврежденного «Ляйона» (Lion) на время его буксировки обратно в Розайт (Rosyth) в целях полного обеспечения его от торпедных атак.

В это время германские подводные лодки, будь они в море, могли иметь значительные шансы на успех атаки неповрежденных английских линейных крейсеров, но бездействие Флота Открытого моря и малое число подводных лодок помешали разработать и провести совместную операцию надводных сил и подводных лодок. Подобная комбина-

рованная операция была предпринята в серьезном масштабе только годом позже.

Новый год начался с крупнейшего успеха, достигнутого подводной лодкой. В течение рождественской недели U-24 (Шнейдер) была в крейсерстве в западной части Английского канала. В это же время 5-я эскадра линейных кораблей была выслана из Мэдуэй (Medway) к Портленду (Portland) для прохождения артиллерийских стрельб. Ввиду предполагавшейся безопасности западной части Канала вокруг линейных кораблей не было образовано завесы эскадренных миноносцев. Нужно заметить, что большое крейсерство U-20 от о-вов Силли (Scilles) до Оркнейских островов не было тогда известно адмиралтейству. В течение всего дня 31 декабря подводная лодка, притаившись, скользила вслед за эскадрой, а линейные корабли не подозревали о грозившей им опасности. С наступлением ночи они взяли курс на о-в Уайт с намерением возобновить стрельбу на следующий день. Поднялся сильный южный ветер, и эскадра шла малым ходом при бурном море. В ранние часы первого дня нового года U-24 нанесла свой удар: «Формидэбл» (Formidable) был поражен торпедой.

В соответствии с инструкциями, изданными после потопления трех крейсеров в сентябре, прочим кораблям, шедшим в строю, было приказано воздерживаться от сближения с поврежденным линейным кораблем, и «Формидэбл» затонул с потерей 550 чел.

В результате этого трагического события к военному командованию была обращена настойчивая просьба отнять у немцев обратно Зеебрюгге и Остэнде. В то же время было решено поставить поперек Дуврского пролива дрейфующие сети (drifter nets), в расчете, что в них будут запутываться проходящие чрез пролив подводные лодки; тогда к этому месту должны были подходить вооруженные яхты или эскадренные миноносцы и уничтожать неприятеля подрывными тралами (explosive sweeps). Поскольку глубина этих сетей достигала лишь 60 фут. (18,3 м), а глубина погружения германских подводных лодок того времени имела пределом около 164 фут. (50 м), для лодок являлось вполне возможным подныривать под сети. Больше того, поскольку дрифтеры могли держаться в море только днем, проходившие подводные лодки могли просто дожидаться наступления ночи и тогда миновать препятствие. Сигнальные буи сетей днем были ясно видны лодкам и давали возможность обойти заграждение. Сети как противолодочное средство не были новой идеей; они были испробованы давно, еще в 1906 г. В Дуврском проливе их ценность значительно понижалась вследствие сильного течения.

Независимо от этих попыток препятствовать проходу подводных лодок немцы потеряли еще две единицы от несчастных случаев. Три лодки – U-22, U-31 и U-32 – 13 января вышли в поход к устью Темзы (Thames), но на девятый день U-32 вернулась поврежденной; U-22 (Хоппе) вернулась 27

января, сообщив трагическое известие: шестью днями раньше, у голландского побережья, U-22 встретила подводную лодку, дважды вызывала ее для обмена опознавательными, но не получила ответа. Считая, что перед ней английская лодка, Хоппе потопил ее торпедным выстрелом. С погибшей лодки был подобран только один человек, уцелевший из числа команды U-7, которой командовал Кениг, лучший друг Хоппе.

Третья лодка, U-31 (Вахендорф), совсем не вернулась; по предположениям, она взорвалась на mine у восточного побережья Англии. Германская версия объяснения этого таинственного исчезновения считает причиной гибели неудачное погружение или гибель команды вследствие дефектов аккумуляторной батареи; в дальнейшем – будто бы 6 месяцев спустя – она была найдена англичанами, сохранившею водонепроницаемость и с мертвой командой на своих постах. Это – интригующая сказка, не имеющая никаких подтверждений. Истиной является то, что точные обстоятельства, дата и место гибели U-31 остаются такой же тайной для британского морского командования, как и для германского.

Тем не менее все эти первые выступления подводных лодок были неоценимы для воздействия на неприятеля, и вскоре была предпринята в качестве опыта операция, широкая по масштабу и важная по своим последствиям. Херзингу было поручено расширить зону подводной опасности, распространив ее на морской район к западу от Англии. Поки-

нув Вильгельмсхафен (Wilhelmshaven) 21 января и проходя Дуврским проливом, U-21 появилась 29-го у острова Уолней (Walney Island) и обстреляла Барроу (Barrow), причинив незначительный вред, после чего была отогнана батареями острова Уолней.

На следующий день она потопила подрывными патронами (sank with bombs) три парохода – «Килкон» (Kilcoan) (416 т), «Линда Бланш» (Linda Blanche) (369 т) и «Бэн Кручэн» (Ben Cruachan) (3092 т) – все у ланкаширского побережья.

Пройдя к югу, она была атакована у Фишгарда (Fishguard) вооруженной яхтой «Вэндюэра» (Vanduaara), но случайно осталась невредима.

При проходе Дуврского пролива U-21 пришлось преодолеть лишь небольшие трудности. Положение сетей было обозначено их буями, и U-21 благополучно прошла; мины были избегнуты проходом через заграждения в малую воду, когда мины были близко к поверхности воды и благодаря этому видны.

Пока Херзинг находился в этом крейсерстве, U-19 действовала у голландского побережья; 21-го она потопила подрывными патронами пароход Дэруорд (Durward) (1301 т).

В Английском канале была U-20 (Дрешер). Она применяла другой метод потопления, стреляя торпедами без всякого предупреждения в ничего не подозревавшие жертвы.

Этим упрощенным методом она потопила 30-го пароходы «Эйкариа» (Icaria) (4335 т), «Токомару» (Tokomaru) (6048 т)

и «Ориоль» (Oriole) (1489 т), последний – с полным комплектом команды числом 21 чел.

Таково было начало длинного списка жертв – людей, не участвовавших в войне (non-combatant) и уничтоженных германскими подводными лодками. С этого времени, вплоть до февраля 1917 г. (когда началась «неограниченная» война без всяких претензий на гуманность), 27 % уничтоженных судов было потоплено без всякого предупреждения. Дрешер, как будто для того, чтобы подчеркнуть свои мрачные подвиги, в сумерки 1 февраля стрелял торпедой, но промахнулся, по большому госпитальному судну «Эстюриэс» (Asturias) (12 002 т), несмотря на то, что оно было ярко освещено и на его корпусе были накрашены согласно правилам белые и зеленые полосы, прерывающиеся красными крестами.

Кроме потопления U-16 пароходов «Дэлуич» (Dulwich) (3 289 т) и «Виль-де-Лилль» (Ville de Lille) (997 т) 15 февраля у Гавра (с гибелью 2 чел.), случаев хищничества больше не было, вплоть до официального открытия в 1915 г. войны против торговли. До этой даты (18 февраля 1915 г.) в общем было потоплено 11 британских пароходов и 1 союзный и поврежден 1 союзный пароход.

Немцы объявили, что будут атаковать многочисленные транспорта с войсками, выходящие из британских портов, применяя «все средства, имеющиеся в их распоряжении», но не достигли никакого успеха против этих судов.

Первая фаза закончилась. Немцы увидели у себя в руках

оружие, которым они могли наносить противнику удары с такой свободой, какая была недоступна надводным кораблям: подводные силы заставили Гранд-Флит отступить с якорных стоянок Северного моря. Немцы натолкнулись на средство борьбы с неприятельской торговлей. Подводные лодки доказали, что они обладают значительно большей способностью к длительным действиям в море (power of endurance), чем им приписывали. Германской стороной было сделано открытие, что в некоторых районах может устанавливаться периодически сменяющийся дозор (intermittent patrol); с британской стороны с самого начала войны было найдено возможным держать в Гельголандской бухте непрерывный, способный скрываться под воду дозор (diving patrol).

Быть может, неразумно немцы произвели после не задуманного заранее потопления парохода «Глитра» эксперимент с войной против торговли, носивший характер случайного. Эта первоначальная попытка показала, что в дальнейшей стадии мог быть нанесен гораздо более серьезный удар британскому союзному и нейтральному судоходству. Казалось, мало что могло быть сделано для предотвращения этого удара, если он вообще когда-нибудь должен был быть нанесен. В южной части Северного моря были поставлены минные поля, а в Дуврском проливе были установлены противолодочные дрейфующие сети (drifter nets). С другой стороны, возлагались надежды на успех патрульной службы, охранных завес для эскадр линейных кораблей и советов

капитанам торговых судов использовать скорость хода для уклонения от атак подводных лодок. 11 британских пароходов было потоплено, но 5 других спаслись бегством; более серьезными событиями были уничтожение 1 линейного корабля, 4 крейсеров, 1 легкого крейсера, 1 авианосца, 1 старой канонерской лодки и 1 подводной лодки. Немцы со своей стороны имели причиной для сожалений исчезновение 7 единиц из их немногочисленных подводных сил.

Гибель не была восполнена окончанием постройки 3 или 4 новых подводных лодок. Однако был сделан заказ на постройку 20 больших и 33 малых прибрежных лодок и подводных заградителей. У германского морского командования не было больше сомнений в действительной боевой ценности своих подводных лодок.

Глава II. Опыт и ошибка. Первый период войны против торговли (февраль – сентябрь 1915 г.)

I

Когда идея ведения войны против торговли подводными лодками впервые появилась у немцев? Ответ на эту загадку открыл бы многое, остающееся до сих пор неясным. Как определенно утверждал покойный сэр Джолиан Корбетт⁹, до войны считали, что Германия не постесняется использовать подводные лодки против неприятельских торговых судов. Такой образ действия расходился бы с германскими призовыми правилами. Эти правила в согласии с морским международным правом устанавливали следующий принцип: захваченное судно может быть уничтожено на месте только в том случае, если окажется невозможным или практически невыполнимым доставить приз в порт. Это уничтожение не должно предприниматься, «пока все люди, находящиеся на

⁹ Корбетт Ю. Операции английского флота в мировую войну. Т. II, стр. 146 (J. Corbett. Naval operations, v. II, p. 132) (здесь, видимо, недоразумение, у Корбета сказано наоборот – «посоветятся». – Прим. ред.).

судне, не будут доставлены в безопасное место, если возможно — с их вещами и имуществом».

Как могло случиться, что столь гуманные принципы подверглись сомнению или оказались нарушенными? Чтобы ответить на этот вопрос, следует вкратце рассмотреть, каким образом возникла идея использования подводных лодок против торговли. Но прежде чем заняться этой темой, следует предварительно сказать несколько слов о развитии противолодочной борьбы. Через 3 года после заказа первых британских подводных лодок подводные лодки принимали участие в Спитхэдских маневрах 1904 г., когда в качестве противолодочных средств уже существовали сигнальные сети (indicator nets) и тралы. Известно, что во время этих испытаний погибла лодка А-1. Эта катастрофа заставила отложить на время все изыскания и применение противолодочных средств борьбы. В 1910 г. был учрежден Комитет для рассмотрения мер защиты против подводных лодок, в числе которых были дымовые завесы, плавание зигзагообразными курсами (zigzagging), маскирующая окраска (deceptive painting) корпуса судов, мины, ручные гранаты (hand-grenades), буксируемые мины (towing-charges), выслеживание подводными лодками (stalking by submarines) и вооружение подводных лодок артиллерией¹⁰. Нужно заметить, что англичане были против установки орудий на подводных лодках, и действительно, не известно ни одного случая, ко-

¹⁰ Brassery's Naval Annual, 1919, стр. 131.

гда подводная лодка была бы уничтожена орудийным огнем другого подводного корабля.

Все перечисленные меры были рассмотрены применительно к нападению подводных лодок на военные корабли, одиночные или в составе соединений; подводная война против торговых судов не обсуждалась. Однако к концу 1913 г. лорд Фишер совместно с капитаном С.С. Холлом составили записку, в которой предсказывалось, что немцы будут использовать свои подводные лодки для нападения на торговые суда. Эта новая идея казалась настолько уродливой, что и Первый лорд¹¹ и Первый морской лорд¹² заявили, что записка «испорчена (murred) этим предположением». На британских морских маневрах 1913 г. подводные лодки оказались замечательно эффективными; в то же время немцы на морских маневрах, производившихся весной 1914 г., проработали план совместных операций подводных лодок и эскадр линейных кораблей. Маневры прошли так успешно, что была подвергнута рассмотрению идея «дурацких ловушек» (booby traps).

По словам Гайера, была доказана способность подводных лодок эффективно проводить операции совместно с надводными кораблями или против них, и что эти результаты сильно повлияли на операции подводных лодок в первый период войны. Германские лодки базировались на Гель-

¹¹ Уинстон Черчилль.

¹² Адм. принц Луи Баттенбергский (позднее маркиз Милфорд Хевен).

голанд, чтобы находиться поблизости к Флоту Открытого моря, совместно с которым они должны были действовать; с другой стороны, они должны были содействовать и отражению всякого мощного британского удара против германского побережья Северного моря, в особенности против Боркума (Borkum) и Сильта (Sylt). Перед войной немцы проводили упражнение, известное под названием «траление перископа» («periscope trawling»); предполагалось, что при этом использовался один из видов подрывного трала (explosive sweep), буксируемого эскадренными миноносцами.

К.-адм. Шпиндлер категорически отрицает, что до войны Германия замышляла операции подводных лодок против торговых судов¹³. Однако было сделано одно крайне симптоматичное и интересное признание. Гайер, рассматривая довоенные соображения о боевой ценности подводных лодок, говорит: «Правда, перед началом войны один из лучших технических знатоков этого боевого средства, старший лейтенант Блюм, подсчитал число подводных лодок, необходимых для ведения крейсерской войны против Англии, и установил

¹³ «До начала войны в 1914 г. в Германском флоте не делалось никаких приготовлений к использованию подводных лодок против неприятельской торговли. Германское морское командование не разрабатывало плана операций, согласно которому противник – Англия – должен был подвергнуться нападению на его морскую торговлю, и таким образом не подготовилось к использованию оружия, которое было бы очень действительно для удара по жизненному нерву «Островной империи»». Spindler, «The value of submarine in warfare» (К.-адм. Шпиндлер «Значение подводных лодок в морской войне»). United States Naval Institute Proceedings, май 1926, стр. 837.

это число в 200 единиц¹⁴. Этот расчет впоследствии оказался замечательно точным. В связи с этим возникает вопрос, составил ли Блюм свой доклад по официальному поручению или с какой-нибудь другой целью. Если он сделал это по распоряжению свыше, то отрицание Шпиндлером существования заранее разработанных планов вызывает сомнение. Однако следует помнить, что такой высокий авторитет, как покойный адм. Шеер, отрицает наличие подобных приготовлений, заявляя, что «столь агрессивные идеи были совершенно чужды нашей морской политике»¹⁵.

Гайер пишет, что еще в сентябре 1914 г. вопрос об операциях против британских торговых судов обсуждался и был отвергнут. Отклонение основывалось отнюдь не на соображениях человечности, но на том, что наличное число подводных лодок не соответствовало масштабам подобной кампании. Первое определенное требование войны против торговли исходило от Флота Открытого моря и было выдвинуто в ноябре 1914 г. после потопления «Глитры» (Glitra). Когда Фельдкирхнер на U-17 вернулся в базу, опасались, что поступок встретит осуждение, но вместо порицания его образ действия получил официальное одобрение. Начали открыто и активно выступать в пользу ведения каперской войны подводными лодками против британского торгового флота.

¹⁴ Gayer, United States Naval Institute Proceedings, апрель 1927 г., стр. 622.

¹⁵ Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg (*Шеер*. Флот Открытого моря), стр. 224.

«Поскольку Англия совершенно пренебрегает международным правом, нет ни малейшего основания для нас ограничивать себя в наших приемах ведения войны. Мы должны использовать это оружие и сделать это путем, наиболее соответствующим его особенностям. Следовательно, подводные лодки не могут щадить команды пароходов, но должны отправлять их на дно вместе с их судами. Торговое мореплавание может быть предупреждено, и вся морская торговля с Англией прекратится в течение короткого времени»¹⁶.

Приписываемое Британии нарушение международного права, о котором здесь упоминается, заключалось в мерах, принятых против проникновения в Германию контрабанды, на каких бы судах она ни провозилась – неприятельских или нейтральных. Имелись сведения (ошибочные), что германское правительство взяло в свои руки контроль над снабжением продовольствием; поэтому последнее было объявлено контрабандой и не допускалось к ввозу в случае направления в чрезмерном количестве в голландские и датские порты¹⁷.

Обвинение, выдвинутое Германией против Британии, заключалось в том, что Британия прибавила к списку контра-

¹⁶ Scheer, Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg, стр. 222. Выдержки из записки, поданной командованием флота начальнику Морского Генерального штаба адм. ф. Полю в ноябре 1914 г.

¹⁷ Лондонская декларация не была официально ратифицирована британским правительством и поэтому не имела силы для Англии. Освобождая от конфискации частную собственность на море предметов снабжения противника, она сделала бы почти невозможной эффективную блокаду.

банды предметы, не идущие на удовлетворение военных надобностей, и в целях собственной выгоды «злоупотребляла доктриной “конечного назначения”» (ultimate destination). Далее, германские власти заявили, что мы захватывали германскую собственность на нейтральных судах, а также задерживали немцев военнообязанных возрастов. Противник заявил также, что, объявив Северное море военной зоной, мы установили блокаду нейтральных берегов.

Вследствие решения приступить к войне против торговли покойный гр. – адм. Тирпиц, государственный секретарь по морским делам, дал американскому журналисту ф. Виганду интервью, в котором намекал на то, что в ближайшем будущем может быть начата энергичная кампания против торговли при помощи подводных лодок. Этот «пробный шар» был попыткой узнать мнение США относительно этой формы морской войны. В то же время «интервью Виганда» явилось для противников Германии предупреждением о предстоявших событиях. Против политики, начертанной Тирпицем, как выразителем крайнего мнения, выступили люди более здравых взглядов с имперским канцлером Бетман-Гольвегом во главе. Таким путем началась длинная и тяжелая ссора между морскими и военными властями – с одной стороны, и дипломатами и экономистами – с другой, причем каждая сторона искала поддержки у личного штаба кайзера.

В первой схватке успех выпал на долю канцлера. 27 декабря он заявил, что хотя он признает законность предпола-

гаемой торговой войны, но время для введения столь крутых мер еще не наступило. Более выгодное время, по его словам, наступит, когда положение Германии на континенте будет безусловно упрочено: после этого никто из нейтральных не рискнет затевать ссору с государством, столь подавляюще могущественным, как Германия. Парадоксально, что морское командование настаивало на том, что успех на суше может быть достигнут только беспощадной войной на море.

Между тем произошло одно событие, оказавшее глубокое влияние на эти разногласия. 24 января совершавшие набег линейные крейсера Хиппера были перехвачены у Доггер-Банки линейными крейсерами Битти, прогнавшими их в базы, причем немцы потеряли «Блюхера» (Blucher). В результате этой неудачи главнокомандующий Флотом Открытого моря адм. Ингеноль был заменен начальником Морского Генерального штаба Полем. 4 февраля кайзер сделал смотр флоту в Вильгельмсхафене, и ему были представлены командиры подводных лодок. После этой церемонии стало известно, что он собирается подписать приказ, объявляющий территориальные воды вокруг Британских островов военной зоной.

В тот же день было опубликовано ожидавшееся сообщение нижеследующего содержания:

1. Воды вокруг Великобритании и Ирландии, включая весь Английский канал, объявляются находящимися в военной зоне. С 18 февраля всякое торговое судно, встреченное в

военной зоне, будет уничтожено, и при этом не всегда можно будет устранить опасность, которой подвергаются команда и пассажиры.

2. Нейтральные суда будут также подвергаться опасности в военной зоне, так как ввиду злоупотреблений нейтральным флагом, имеющих место в результате предписания Британского правительства от 31 января, и вследствие случайностей морской войны, не всегда будет возможно избавить нейтральные суда от нападений, направленных против неприятельских. Судам к северу от Шетландских островов, в восточной части Северного моря и в полосе шириной 30 морских миль вдоль голландского побережья опасность не угрожает.

Начальник Морского Генерального штаба Гуго фон Поль.

Упоминание здесь злоупотреблений нейтральным флагом имело в виду действия капитана пассажирского парохода линии Кьюнард «Лузитания» (Lusitania) во время набега германского флота в Ирландское море в январе. Имея на борту очень много пассажиров американцев, он поднял флаг Соединенных Штатов – прием совершенно легальный, к которому в прежнее время часто прибегали многие нации во время войны.

Важно учитывать, что между лондонским и вашингтонским правительствами часто имели место резкие противоречия во взглядах, причем аргументы, приводившиеся пресой обеих стран, мало помогали и много мешали взаимно-

му пониманию. Первое затруднение наступило, когда некий американский немец купил пароход линии Гамбург – Америка «Дация» (Dacia), нагрузил его хлопком в Гальвестоне (Galveston) и 31 января отправил его в нейтральный порт Роттердам (Rotterdam). Эта сознательная попытка испортить англо-американские отношения была ловко парирована тем, что захватить этот пароход англичане предоставили французам. 27 февраля «Дация» была захвачена французским вспомогательным крейсером «Эроп» (Europe) у островов Силли¹⁸. Уже в ноябре 1914 г. импорт в соседние с Германией нейтральные страны достиг небывалой величины. Например, меди ввозилось в эти государства в 5 раз больше, чем в 1913 г. Тем не менее продовольствие было объявлено контрабандой только в феврале; перехватываемые грузы направлялись в британские порты, меняя таким образом только свое назначение. Когда 25 января германское правительство определенно заявило о том, что с 1 февраля оно берет в свои руки все снабжение пищевыми продуктами – вопрос стал ясным. Уступая требованиям США, внушенным влиятельной группой южных предпринимателей, англичане ис-

¹⁸ Лондонская декларация предлагала освобождение от захвата неприятельского тоннажа в случае его перерегистрации в собственность нейтрального судовладельца. Это нововведение встретило решительные возражения британских военных и коммерческих кругов, вразрез с политическими и юридическими взглядами. Подобные передачи не были признаны Британией, Францией, Германией и Россией, хотя Британия и Америка допускали законность акта, если передача происходила *bona fide*.

ключили хлопок из списка контрабанды.

Немедленно после объявления войны против торговли США заявили энергичный протест против предполагаемого нарушения прав нейтральных; в то же время Англии была послана нота относительно приписываемого ей злоупотребления флагом Соединенных Штатов. Английское объяснение было принято, и в несколько напряженных отношениях между Лондоном и Вашингтоном немедленно наступило значительное улучшение. С другой стороны, германский посол в Вашингтоне граф Бернсторф намекнул 15 февраля, что Германия ликвидирует подводную кампанию, если продовольствие для гражданского населения будет объявлено не подлежащим захвату. Однако еще за 30 лет до того сам Бисмарк оправдывал «голодную блокаду», заявляя, что «цель сокращения войны оправдывает всякие средства, если они будут беспристрастно применяться по отношению ко всем нейтральным судам».

Покойный адм. Тирпиц был против объявления военной зоны вокруг Британских островов, он предпочитал значительно менее широкий план – более умеренную блокаду одной только Темзы. Ему чрезвычайно не понравились «фанфары и трубы» Поля. Недовольство статс-секретаря по морским делам было, вероятно, вызвано тем, что его не запросили о его мнении относительно объявления «военной зоны». Не говоря о его долголетней и выдающейся службе, Тирпиц как главный начальник снабжения несомненно имел право

высказать свой взгляд на столь важную перемену в морской политике.

Для командиров подводных лодок была издана следующая инструкция:

«Важнейшим соображением является безопасность лодки: ради нее следует избегать всплытия на поверхность для осмотра судна, так как помимо опасности возможного нападения со стороны неприятельских судов, нет никакой гарантии того, что не имеешь дело с неприятельским судном, даже если оно идет под нейтральным флагом. То обстоятельство, что на пароходе поднят нейтральный флаг, еще не является гарантией, что он действительно – нейтральное судно. Поэтому потопление его будет оправдано, если его нейтральность не подтверждается другими обстоятельствами».

Шеер считал, что проект с самого начала обречен на неудачу ввиду содержащегося в нем намек на уважение прав нейтральных и попытки убедить их подчиниться установленным Германией новым условиям. Такая недостаточно энергичная политика содержала обещания будущих уступок. 14 февраля было объявлено, что судам, идущим под нейтральным флагом, гарантируется неприкосновенность, если не будет несомненно установлена их принадлежность враждебной нации. 15-го числа в последнюю минуту был издан приказ, откладывавший начало кампании впредь до особого распоряжения кайзера. Приказ вышел слишком поздно;

U-30 уже вышла в западные воды, чтобы приступить к выполнению операций по новому плану.

Гайер говорит, что перед объявлением блокады подводные лодки получили пушки для двоякого использования: против торговых судов в слабо охраняемых районах и для нападения на корабли вне дистанции действительного торпедного выстрела. Это добавочное вооружение потребовало подкрепления палуб подводных лодок и устройства погребов для размещения боевых припасов. Офицеры и команды прошли специальную подготовку для выполнения новых задач; их предупреждали о возможном использовании противником торговых судов как ловушек для лодок, внушая им необходимость соблюдать крайнюю осторожность даже в момент гибели жертвы. Они получили указание не оставаться поблизости к медленно тонущему или горящему судну, потому что такое судно будет привлекать к себе подводные или надводные неприятельские корабли. Далее было указано, что чем дольше лодка действует в пределах ограниченного района, тем большая должна соблюдаться осторожность.

Прием посылки вновь назначаемых командиров в тренировочное плавание на одной из лодок, находившихся под командой уже получивших опыт командиров, оказался очень полезным, хотя был связан с риском потери сразу двух командиров лодок. Но было учтено, что новые лодки с неопытными командирами более подвержены риску гибели. Другим нововведением было включение в личный состав лодок

«лоцманов военного времени» («war pilot»). Они назначались из торгового флота и могли давать компетентные советы относительно встречаемых судов. Возможно, что самый большой недостаток испытывали в квалифицированных радиотелеграфистах.

Испытания новых лодок и подготовка новых командиров и команд занимали много времени; прежде чем лодка выходила в первое крейсерство, она тщательно испытывалась и проходила специальные погружения, дававшие возможность удостовериться в том, что она не оставляет масляных пятен на поверхности воды. В позднейший период войны лодки столь спешно принимались и вводились в строй, что корпуса иногда не получали полной водонепроницаемости.

Ввиду угрозы нападения на суда, в особенности на транспорты, поддерживавшие сообщение через Английский канал, были приняты спешные меры для отражения германской угрозы. Патруль западной части канала был реорганизован, и в промежуток времени с 4 по 16 февраля, за 2 дня до начального срока войны против торговли, было поставлено новое минное поле, простиравшееся к северу от Дюнкерка до буя Эльбоу (Elbow Buoy) близ Бродстэйре (Broadstairs) к юго-западу от существовавшего поля у Остэнде.

Мины, видимо, оказались недействительными, так как либо тонули, либо сносились прочь. 13-го в Дуврском проливе было поставлено 17 миль дрейфующих сетей, охраняемых траулерами и эскадренными миноносцами: другие сети бы-

ли приготовлены для каналов Северного (North Channel) и Св. Георга (St. George's Channel). Вместе с тем было заказано тысяча миль проволочных сетей, с ячейками от 6 до 10 фут. Поддерживаемые стеклянными буями, эти сети должны были буксироваться дрейфтерами, с расчетом затратить подводную лодку и запутать ее в своих ячейках, после чего вооруженные патрульные суда должны были подходить и уничтожать лодку. В теории идея была проста, но на практике оказалась очень неудовлетворительной. Сети сносило, или они зацеплялись за обломки потонувших судов; стеклянные или капковые поплавки наполнялись водой или намокали, выкладывающиеся храпцы, освобождающие сеть после поимки подводной лодки, действовали плохо. Несмотря на все описанные недостатки, сетями продолжали пользоваться и в некоторых случаях несомненно не без успеха. Наконец около 50 угольщиков флота (fleet colliers) и малых транспортов (coasters) получили артиллерию, и все паровые яхты были реквизированы.

В течение нескольких первых недель кампании лодки использовали путь через Дуврский пролив. Они либо проходили ночью в надводном положении, либо ложились на грунт, пока течение не изменялось в их пользу, облегчая им проход к северу от банки Рюйтинген (Ruytingen Sand). К британским минам относились с пренебрежением.

18 февраля подводные лодки получили приказание топить все неприятельские суда, но щадить нейтральные и гос-

питательные (кроме случаев, когда последние явно использовались для перевозки войск, а также пароходы организации «Помощь Бельгии»; при этом указывалось, что «если, несмотря на соблюдение должной осторожности, произойдет ошибка, командир лодки не будет нести ответственности». Когда наступил ожидавшийся день, имелось готовых к использованию 20 подводных лодок, но они могли работать только в три смены. U-30 была уже на своей позиции, а U-8 (Шток) вышла из Гельгоlanda для действий в Английском канале; U-20 и U-27 отплыли только 25-го. С этими четырьмя лодками и начали крупную азартную игру. U-30, пройдя к северу от Шотландии, появилась в Ирландском море и потопила пароходы «Кэмбэнк» (Kambank) (3112 т) и «Дауншир» (Downschire) (337 т): первый был потоплен торпедой 20-го, без предупреждения, у мыса Ляйнэс (Point Lynas), причем погибло 4 человека. Эта подводная лодка вернулась благополучно, но едва избежав гибели: 23-го она запуталась в сетях рыболовного траулера «Элекс Хэсти» (Alex Hastie) в 100 милях к востоку от островов Фарн (Farn Islands) и была ошибочно сочтена опрокинувшейся и уничтоженной. Поход U-8 также едва не окончился катастрофой. Проходя 26-го через новое минное поле, она попала в сети у банки Варн (Varne); она прорвала их и вошла в Английский канал, где потопила пять пароходов у мыса Бичи Хэд (Beachy Head), причем на них погибло 3 чел. 24-го она пыталась также потопить госпитальное судно «Эндрю» (Andrew) (2528 т), но это

небольшое судно спаслось бегством. Всего было атаковано 11 британских судов, из коих 7 потоплено. 28-го одно из судов – небольшой угольщик «Тордис» (Thordis) в бурную погоду таранил подводную лодку у Бичи-Хэд. Берлин признал, что лодка была повреждена, однако она благополучно вернулась в базу. Кроме того, было повреждено одно французское судно, а норвежский наливной пароход «Белридж» (Belridge) с нефтью из Америки для голландского правительства был подорван торпедой U-8 у Дувра без предупреждения, но был отбуксирован в порт. Последний инцидент произвел сильное впечатление в Вашингтоне. Эти две лодки (U-8 и U-30) были заменены U-20 и U-27, вышедшими из р. Эмс 25 февраля. На следующий день U-27 установила рекорд дальности радиопередачи с подводной лодки, разговаривая с крейсером «Аркона» (Arkona), стоявшим в р. Эмс на расстоянии в 140 миль. В течение всего похода проводились специальные опыты по приему и передаче таких сигналов. U-20 прошла Английским каналом для действий против торговли в Бристольском канале и Ирландском море, в то время как вторая лодка обошла Шотландию с севера, чтобы действовать в районе вокруг острова Мэн (Isle of Man). Эта пара каперов потопила 5 или 6 пароходов; среди их жертв был вооруженный пароход (armed merchant-cruiser) «Бэяно» (Bayano), потопленный U-27 у Уигтауншира (Wigtownshire) 11 марта, причем погибло много людей. В результате набега лидер «Фалкнор» (Faulknor) и 6 эскадренных миноносцев были выделе-

ны адм. Джеллико для усиления патруля Ирландского моря, хотя они были очень нужны Гранд-Флиту.

Однако картина имела и оборотную сторону. U-8 снова вышла из Зеебрюгге, чтобы возобновить свои набеги. 4 марта, вскоре после полудня, она была замечена эскадренным миноносцем «Викинг» (Viking) в 5 милях на ОНО от северо-восточного буя Варн (Varne). Час спустя дрейфтер «Роберн» (Roburn) заметил быстро движущийся к осту сигнальный буй. Море было спокойно, при легком тумане. Дивизион эскадренных миноносцев немедленно начал погоню, и, как только был замечен перископ, «Викинг» взорвал подрывной трал в том месте, где перископ появился. В течение следующего часа, кроме вторичного появления перископа, ничего не произошло. Затем эскадренный миноносец «Маори» (Maori) снова увидел перископ дальше в Английском канале. После этого «Гурка» пробуксировал свой трал наперерез курса, которым видимо пошла подводная лодка, и в 17 час. трал взорвался с драматическим для лодки результатом: корма U-8 показалась на поверхности почти в вертикальном положении и была встречена беглым огнем с «Гурка» и «Маори». Видя, что спасение невозможно, команда подводной лодки в составе 4 офицеров и 25 чел. команды вышла из своего погибавшего корабля и сдалась. 10 минут спустя U-8 затонула.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.