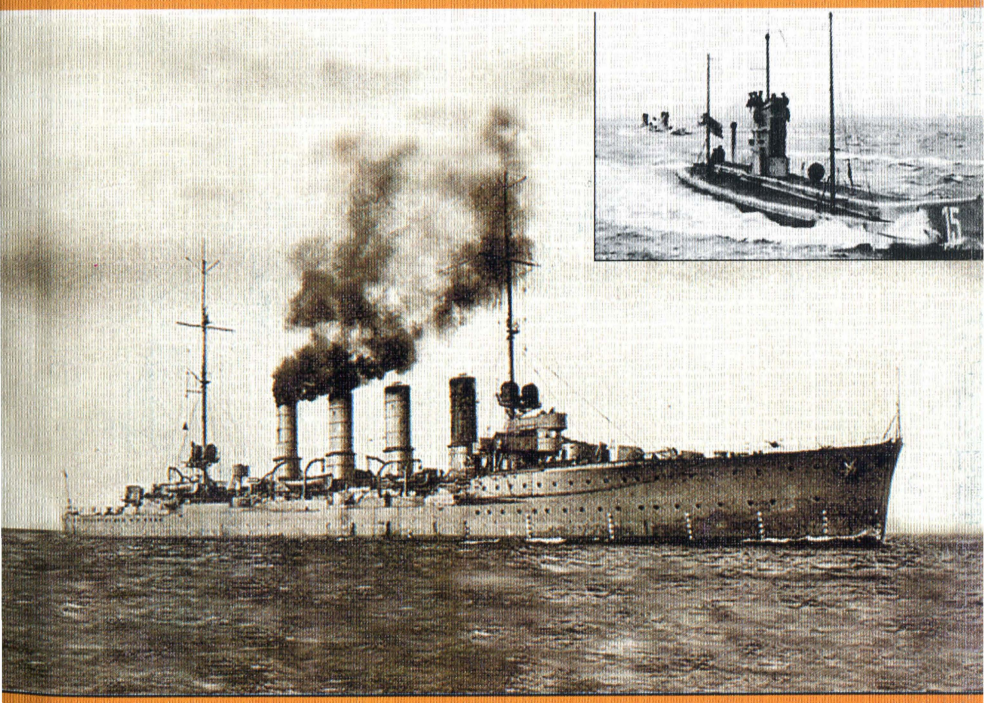
ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

НА ОКЕАНСКИХ ПРОСТОРАХ



А.БОЛЬНЫХ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

АЛЕКСАНДР БОЛЬНЫХ

МОРСКИЕ БИТВЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ
НА ОКЕАНСКИХ ПРОСТОРАХ

АСТ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва
2001

Сканировал и создал книгу - vmakhankov

ББК 39.42
Б79

Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А.Л. Кудрявцева

Больных А.

Б79 Морские битвы Первой мировой: На океанских просторах. — М.: ООО «Издательство АСТ», 2000. — 560 с. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-004429-1

Количественное превосходство Королевского Флота не позволяло Германии рассчитывать на победу в открытом сражении. Поэтому у немцев оставался один слабый шанс на успех — попытаться сокрушить систему морской торговли Великобритании. И тогда в океан вышли рейдеры...

Действиям рейдеров, а также британских и германских подводных лодок и посвящен данный том сериала «Морские битвы Первой мировой». Книга снабжена большим справочным аппаратом и станет настоящим подарком для всех любителей военной истории.

© А. Больных, 2000
© ООО «Издательство АСТ», 2000

ПРЕДИСЛОВИЕ

В третьем томе нашей работы мы рассмотрим борьбу Германии против британского торгового флота. Адмиралштаб, скорее всего, еще до начала войны понимал тщетность попыток дать бой Королевскому Флоту. Ведь даже пресловутая «теория риска» адмирала фон Тирпица открыто заявляла, что результатом генерального сражения будет уничтожение германского флота. Но войну начинают не для того, чтобы проигрывать бои. Поэтому у немцев оставался один слабый шанс на успех — попытаться сокрушить систему морской торговли Великобритании. Не просто уничтожить сотню — другую пароходов, а именно сломать всю систему. Но, пытаясь сделать это, адмирал Тирпиц начисто забыл вывод своего кумира и творца теории морской мощи — Мэхена: действия рейдеров, не подкрепленные действиями линейного флота, не могут принести успеха в войне.

Сначала Адмиралштаб попытался использовать традиционный метод — крейсерскую войну. Но корабли Германского Императорского Флота ничего серьезного сделать не сумели, прежде всего потому, что их было слишком мало. В океане находились Крейсерская Эскадра адмирала фон Шпее, «Эмден», «Карлсруэ», «Кёнигсберг». К ним присоединились несколько бывших лайнеров, так как сначала ставка делалась на скорость. Потом их сменили переоборудованные сухогрузы, которые больше полагались на скрытность. И лишь на последнем этапе

войны в ход пошли подводные лодки. Рискну высказать одну крамольную мысль. В годы Первой Мировой войны немцы использовали свои субмарины как обычные «истребители торговли», которые использовали способность погружаться лишь для прорыва через линию британских патрулей. Далее поведение каждой отдельно взятой лодки было словно списано с поведения обычнейшего рейдера. Впрочем, этому способствовали и союзники, которые лишь в самом конце войны, оказавшись на краю пропасти, соизволили отреагировать на появление качественно нового оружия. Но об этом ниже.

Система этапов

Немцы начали готовиться к ведению крейсерской войны задолго до 1914 года. Им предстояло решить 2 главные проблемы — организовать систему снабжения рейдеров углем и наладить руководство их действиями. Адмиралштаб прекрасно представлял, насколько трудно будет обеспечивать топливом корабли, находящиеся в колониях. Ведь еще до начала войны нетрудно было предположить, что порт Циндао будет быстро захвачен англичанами или японцами, и противник начнет систематический поиск германских рейдеров.

Решение было найдено в виде так называемой «*Etappen-Dienst*» — система этапов. Это слово было заимствовано из французского языка и в данном случае означало «база» или «зона». Океаны были разделены на районы, в центре которых находились узлы связи под командование офицеров флота. Часто такие центры создавались в больших городах, где Германия имела дипломатические представительства. Эта система позволяла передавать радиограммы из Науэна прямо на соответствующий корабль. Если конкретный передатчик был слишком слаб, использовалась цепочка передатчиков. Все корабли основных немецких судоходных компаний были оснащены радиостанци-

ями, и их командиры имели запечатанные конверты с приказами на случай войны или других чрезвычайных обстоятельств. Те корабли, которые должны были поступить в распоряжение Императорского Флота, получали описание системы этапов.

Эта система постоянно совершенствовалась. К моменту начала Первой Мировой войны она находилась в полной готовности. К несчастью для немцев, они не успели завершить строительство системы радиостанций, которая опоясывала бы весь земной шар, хотя во многом эффективность действия системы этапов зависела от эффективной связи. Поэтому предполагалось передавать приказы из Науэна через несколько мощных промежуточных станций. Центральная радиостанция в городке Науэн, примерно в 40 км западнее Берлина, вошла в строй летом 1907 года, и уже 3 октября того же года провела пробный сеанс связи с лайнером «Бремен», находившимся в Атлантике. Но такой успех был достигнут довольно дорогой ценой, например, для передающей антенны пришлось построить мачту высотой более 100 метров. В системе германской радиосвязи имелся еще один недостаток, который выявился только во время войны. Радиостанции фирмы «Телефункен» имели слишком характерный сигнал, который нельзя было спутать с работой станций системы Маркони, которые использовали союзники. Поэтому, как только германский корабль выходил в эфир, он сразу заявлял на весь мир: «Я здесь!» В то же время отличить передачи британских кораблей и, скажем, итальянских, было невозможно.

Ретрансляционные станции были построены в Камине (Того), Виндхуке (Германская Юго-Западная Африка), на острове Яп в южной части Тихого океана. Однако главные станции в Таборе (Германская Восточная Африка) и на острове Суматра в Голландской Ост-Индии еще не были закончены. Более слабые передатчики находились в Дуале (Камерун), Букобе, Муансе и Дар-эс-Саламе (Германская Восточная Африка), в Циндао, на ост-

рове Ангаур, в Рабауле, на острове Науру и в Апиа (Самоа). Эта сеть охватывала почти весь земной шар, хотя существовали зоны в Индийском океане и на юге Тихого, где связь была возможна лишь при благоприятных погодных условиях. У этой системы имелся и еще один недостаток, который англичане не замедлили использовать. Если станции, расположенные в Африке, можно было использовать довольно долго, то островные центры были крайне уязвимы. Для захвата острова или просто уничтожения радиостанции было достаточно маленькой канонерки или старого крейсера, что англичане и продемонстрировали, сразу уничтожив станцию на Яп и быстро захватив Самоа.

Когда началась Первая Мировая война, большое количество угольщиков сразу было направлено в условленные места, чтобы встретиться с военными кораблями в открытом океане. Немцы решили, что южноамериканские государства будут смотреть сквозь пальцы на мелкие нарушения нейтралитета, а потому угольщики смогут выполнять свои функции. В Аргентине, Бразилии, а особенно в Чили существовали многочисленные германские колонии, обладавшие значительным влиянием. В начале войны все было так, как планировал Адмиралштаб, но постепенно ситуация изменилась.

Организационными центрами являлись: Циндао, Китай, Япония, Манила, Батавия — Этап Юг; Сан-Франциско — Этап Северо-Западная Америка; Вальпараисо — Этап Юго-Западная Америка; Кальяо, Ла-Плата, Рио-де-Жанейро — Этап Бразилия; Карибское море — Этап Вест-Индия; Нью-Йорк — Этап Северная Америка; Дуала — Этап Западная Африка; Дар-эс-Салам — Этап Восточная Африка; Средиземноморье — Этап Средиземное море.

В составы этих этапов было включено так много торговых судов, что отследить их практически невозможно. Типичным примером будет деятельность секции Ла-Плата, которая в августе 1914 года контролировала 9 парохо-

дов различных германских компаний: «Санта Исабель», «Понтос», «Сильвия», «Жозефина», «Сиерра Кордоба», «Гота», «Элеонор Вюрманн», «Мера», «Муанза».

«Санта Исабель» был потоплен 8 декабря 1914 года в бою у Фолклендских островов британским крейсером «Бристоль». В январе 1915 года линейный крейсер «Австралиа» потопил в Магеллановом проливе «Элеонор Вюрманн». Вскоре после этого там же броненосный крейсер «Карнавон» захватил «Жозефину». Остальные пароходы, в конце концов, были интернированы, так как правительства южноамериканских стран после уничтожения эскадры фон Шпее, поняли, что опасаться более нечего и следует соблюдать нейтралитет более жестко. Тем более, что Англия использовала все свое влияние, чтобы склонить их к этому.

Когда часть стран Американского континента объявила войну Германии, система этапов рухнула окончательно. Трудности заправки рейдеров в 1914—15 годах, даже малых крейсеров, оказались так велики, что немцы были вынуждены перейти к использованию экономичных торговых судов вроде «Мёве» и «Вольфа».

Вероятные рейды германских линейных крейсеров

Выход германских линейных крейсеров в Атлантику в течение всей войны висел дамокловым мечом над головами лордов Адмиралтейства. Воображение рисовало ужасные картины разгрóма и опустошения, которые будут сеять стальные гиганты. Однако попробуем разобраться в этом вопросе спокойно и без ненужных эмоций, которые иногда захлестывают даже профессионалов. Итак, могли они выйти в Атлантику или нет? А если бы они вышли, что из этого получилось бы? Забудем пока, что Вильгельм II пытался беречь свои линкоры как зеницу ока и ни за что не дал бы разрешения на подобную операцию. Давайте допустим, что...

Некоторые авторы предлагают, и вполне разумно, разделить данный вопрос на три отдельных:

1. Было ли это технически осуществимо?
2. Имелась ли пригодная для этого система снабжения?
3. Имело ли это смысл?

Самым простым выглядит первый вопрос. Разумеется, германские линейные крейсера, как все корабли Флота Открытого Моря, проектировались для действий в пределах Северного моря и для боя в нем же. И все-таки они совершали переходы через океан.

11 мая 1912 года «Мольтке» покинул Киль, направился в Соединенные Штаты и прибыл в Хэмптон Роудз 20 мая. Вместе с легкими крейсерами «Штеттин» и «Бремен» линейный крейсер посетил различные порты Восточного Побережья, после чего 13 июня отправился назад в Германию. Это якобы доказывает, что германские линейные крейсера могли действовать в океане. В действительности это доказывает лишь одно — имея дальность плавания 4000 миль, можно пересечь Северную Атлантику. Впрочем, американские власти после этого визита впали в тихую панику, заподозрив, что немцы готовятся нанести удар по побережью США и даже собираются атаковать Панамский канал.

Другое дело, насколько германские корабли были приспособлены к плаванию в бурных океанских водах. Прежде всего следует отметить скверные условия жизни экипажа на борту германских линкоров и линейных крейсеров. При коротких выходах в море всего на 3—4 дня это не сказывалось. При продолжительном крейсерстве, длящемся несколько месяцев, это неизбежно приводило к лишнему утомлению экипажа и, как следствие, к снижению боеспособности корабля. Германские корабли имели большую метацентрическую высоту, что делало их устойчивой артиллерийской платформой. Но на океанской волне такие корабли страдали от короткой и резкой качки, что приносило большие неудобства экипажу. Заявления Грёнера, что «Мольтке» и «Гебен» показали

хорошие мореходные качества, спишем на национальную принадлежность автора. Всяк кулик свое болото хвалит. Хорошо известна фотография «Дерфлингера» на полном ходу. Кипящая вода на палубе юта прямо у барбета кормовой башни... Так в Атлантике не плавают.

И все-таки немцы весной 1914 года планировали послать «Мольтке» на Дальний Восток, чтобы он сменил «Шарнхорст» в качестве флагмана *Kreuzergeschwader*. Позднее возникло предложение отправить «Фон дер Танн» навстречу эскадре фон Шпее. Ни одно, ни другое предложение не было реализовано.

Но технически это было возможно. Если позднее торпедные катера своим ходом пересекали океан, то уж линейный крейсер это сделать мог без больших затруднений.

А вот на второй вопрос следует ответить категорическим «нет», хотя очень часто встречается противоположное утверждение. Всех зачаровывает работавшая, как машина, германская система «*Etappen-Dienst*» — система **этапов**. Она обеспечивала углем германские легкие и **вспомогательные** крейсера, из чего следует вывод, что и линейные крейсера она обеспечит.

Я хочу напомнить, что к концу 1914 года система этапов рухнула. Политическое давление Лондона на нейтралов было слишком сильным, и даже те страны, которые относились к Германии вполне доброжелательно, предпочли соблюдать нейтралитет более строго. Ставить возможность продолжения плавания в зависимость от того, встретится угольщик или нет, слишком рискованно. А бодрое заявление, что-де можно заправиться в портах Соединенных Штатов, вообще отнесем на счет лишней рюмки шнапса. Именно германские вспомогательные крейсера показали, что система этапов как раз **не обеспечивает** деятельность «пожирателей угля», какими оказались бывшие лайнеры. Огромный линейный крейсер в этом не сильно отличается от огромного трансатлантика.

И еще следует напомнить, что тому же «Мольтке» требовалось 3000 тонн угля, а не 1300, как «Карлсруэ». По-

грузка такого количества угля посреди океана, на сильной волне... Очень и очень сложно, а многократное и регулярное повторение этой процедуры просто невозможно. Ведь, если нужно погрузить втрое больше угля, то сложности возрастут в 9 раз. Если уж на то пошло, то при случайном ударе бортами бронированная туша линейного крейсера просто отправит на дно хрупкий угольщик. Если уж рассматривать рейд эскадры линейных крейсеров, то следует сразу отнести подобную идею к совершенно ненаучной фантастике.

Поэтому следует сказать, что в военное время длительное плавание крупного корабля с угольными котлами в контролируемых противником водах невозможно.

Вопрос третий, на который следовало бы ответить в первую очередь. До введения системы конвоев действия рейдеров не имели большого смысла. Даже потопление «Эмденом» и «Карлсруэ» трех десятков транспортов никак не сказалось на системе морских перевозок Британской Империи. Паника, вызванная «Эмденом» в Бенгальском заливе, была именно паникой, а не разумной реакцией на возникшую угрозу. Немного позднее англичане просто не обратили внимания на рейд «Вольфа» к берегам Австралии. Другое дело, что линейный крейсер мог попытаться действовать не на задворках мирового океана, а на важнейших коммуникациях в Северной Атлантике, но и здесь охота за единичными трампами была занятием неблагодарным. Так и видишь «Мольтке», уничтожающий какую-то полугнилую шхуну... Рейдеры просто физически не могли добиться серьезного результата, для этого их было слишком мало. Подводные лодки едва не поставили на колени Британию лишь потому, что действовали десятками и сотнями.

Можно посмотреть на этот вопрос под другим углом. Может ли такой рейдер оттянуть на себя значительные силы Королевского Флота и как-то повлиять на ситуацию в Северном море? Если вспомнить силы, выделенные англичанами для охоты за рейдерами, то бросается

в глаза одна особенность — отсутствие в них современных кораблей первой линии. Единственным исключением можно считать отправку крейсеров «Чатам», «Веймут» и «Фалмут» для охоты за «Кёнигсбергом». А что еще? Безнадежно устаревшие броненосные крейсера, вспомогательные крейсера, вычеркнутые из состава Гранд Флита легкие крейсера типа «Глазго». Ну, про «боевые единицы» вроде «Пегасуса» мы и говорить не будем. Ослабить группировку британских кораблей на главном театре немцы в Первую Мировую войну не сумели.

Однако в дело могли опять вступить психологические факторы. Адмиралтейство **наверняка** постаралось бы уничтожить «Мольтке», выйди он в океан. Даже несмотря на то, что эта охота имела бы не больше смысла, чем сам рейд. То есть ответ на третий вопрос выглядит необычно: да, имело, но не с теми целями, с которыми выходит обычный рейдер. Кроме того, в этом случае следует предположить почти наверняка, что рейдер погибнет. Однако **учет** столь тонких психологических факторов был выше **возможностей** адмиралов начала века.

А вот что немцы наверняка упустили — это возможность удара линейных крейсеров по системе британских патрулей в северных водах. И вспомогательные, и броненосные крейсера стали бы легкой добычей быстроходного гиганта. Возвращение назад, безусловно, представляло проблему, но намного более простую, чем возвращение рейдера из похода в Атлантику.

Часть историков воспринимает перспективы рейда германских линейных крейсеров в океан довольно скептически. С этим вполне можно согласиться. Но на войне слишком часто решения командования нельзя объяснить законами логики и даже законами военного искусства. Очень часто берут верх эмоции и вообще вступают в игру какие-то потусторонние силы. Во всяком случае, после введения системы конвоев британское Адмиралтейство при всей сомнительности подобного рейда готовилось к его отражению всерьез. 4 ноября 1918 года была выпуще-

на секретная инструкция, детально расписывающая способ отражения такой угрозы. План был согласован с командованием американского флота. Нет необходимости воспроизводить этот документ полностью. Он предусматривал перебазирование 3 американских дредноутов в Берехейвен для встречи конвоев. Точно так же на американском побережье несколько дредноутов должны были перейти в Галифакс для обеспечения безопасности конвоев в западной части океана. Старые броненосцы и броненосные крейсера, которые ранее сопровождали конвои почти до самых берегов Англии, после чего поворачивали, чтобы не подставляться под торпеды подводных лодок, теперь должны были находиться вместе с конвоем до особого приказа Адмиралтейства. Но, что самое интересное, все эти меры безопасности касались только конвоев, идущих **в Англию**. Конвои, идущие из британских портов на запад, были предоставлены собственной участи.

Английская блокада

Настало время поговорить об одном очень важном аспекте морской войны, которого мы до сих пор не касались потому, что он впрямую не был связан ни с одним из морских боев. Речь идет, разумеется, об английской морской блокаде Германии. Дело в том, что экономика Германии также в огромной степени зависела от импорта, более половины которого приходилось на морские пути. В 1913 году торговый флот Германии занимал второе место в мире после английского и составлял 10,9 % мирового тоннажа. В 1913 году в германские порты прибыло 27103 судна, что составляло в среднем 2258 судов в месяц. Однако германское верховное командование, рассчитывая закончить войну в самый короткий срок, не приняло никаких мер для организации морских перевозок в военное время. Адмиралштаб просто

приказал своим торговым судам укрыться в нейтральных портах и ждать. Когда выяснилось, что молниеносной войны не получилось, создавать систему прорыва морской блокады было уже поздно. А при соответствующей подготовке такая система могла оказаться очень эффективной. В годы Второй Мировой войны германские и итальянские блокадопрорыватели продолжали свои рейсы до 1943 года. В 1914 году союзники не имели радаров, авиации, авианосцев, так что блокадные линии британских крейсеров больше напоминали жидкий плетень, а не высокую бетонную стену.

Основой британской блокады явились положения Лондонской конференции 1909 года. На ней в очередной раз было подтверждено значение реальной блокады и отрицалась «бумажная» блокада, не подкрепленная достаточным количеством кораблей. Блокировать разрешалось только вражеское побережье. Блокада считалась законной, если о ней были своевременно извещены власти блокируемых портов и нейтральные державы. Лондонская декларация предусматривала деление грузов на абсолютную и условную контрабанду.

Абсолютной контрабандой признавались предметы, служащие для непосредственного снабжения армии и флота. Они подлежали захвату и конфискации. Условной контрабандой считались предметы «двойного назначения», как стали сейчас говорить, то есть пригодные к потреблению как войсками, так и гражданским населением. Но жизнь быстро опрокидывала старые постулаты. Например, каучук согласно тексту Лондонской декларации не являлся предметом контрабанды.

4 августа британское правительство опубликовало списки товаров, которые были отнесены к обязательной и условной контрабанде, а 20 августа заявило, что в целом согласно действовать в рамках Лондонской декларации. Но уже 29 октября был опубликован дополнительный список, согласно которому многие товары, ранее входившие в категорию условной контрабанды, были вклю-

чены в разряд абсолютной контрабанды. Это касалось, в основном, минерального сырья и цветных металлов.

Англия постаралась подкрепить свои действия рядом дипломатических мер. В декабре 1914 года было заключено соглашение с Голландией о сокращении внешней торговли этой страны до объема внутренних потребностей. Был создан Нидерландский заморский трест для посредничества во внешней торговле. Все товары, завозимые в Голландию, поступали в его распоряжение, а потом распределялись внутри страны. Но этот трест быстро превратился в орган британского контроля. Подобные акционерные общества в конце 1914 года были созданы в Швеции и Норвегии, а в феврале 1915 года — в Дании.

4 февраля 1915 года англичане еще раз увеличили список контрабандных товаров, а в марте 1915 года начали блокаду всех торговых путей, чтобы полностью изолировать Германию. В феврале 1916 года в Англии даже было создано специальное министерство блокады, которое координировало все блокадные действия.

Организацию блокады англичанам значительно облегчала сама география. Главные силы флота, базируясь на Скапа Флоу, контролировали выходы из Северного моря в океан. Кроме того, англичане имели базы в Кромарти, Розайте, Лох Ю, Лох Силли и в других пунктах. Перекрыть Ла-Манш и Дуврский пролив вообще не представляло никаких сложностей. Немцы довольно наивно ожидали, что Королевский Флот прибегнет к ближней блокаде и подставит свои корабли под удары противника. Однако Тирпиц совершенно забыл опыт русско-японской войны, когда японцы организовали блокаду Порт-Артура, базируясь на островах Эллиот в сотне миль от русского порта. Англичане организовали даже не дальнюю, а, по меркам XIX века, сверхдальнюю блокаду. Они постарались перекрыть доступ не к немецким портам, а в Северное море вообще.

Это была трудная задача, так как при средней дневной видимости от 6 до 9 миль требовалось держать на

блокадных линиях 20 — 25 кораблей. Поскольку ночью видимость сокращалась до полумили, при отсутствии радара блокада вообще превращалась в фикцию. Несение блокадной службы было возложено на 10-ю эскадру крейсеров, состоящую из старых кораблей типа «Эдгар», которой вскоре было придано значительное количество вспомогательных крейсеров и досмотровых судов. Например, в ноябре 1914 года к блокадным действиям были привлечены 24 вспомогательных крейсера. Кроме организации регулярного патрулирования на дозорных линиях, англичане часто проводили поиски в Северном море крейсерскими соединениями.

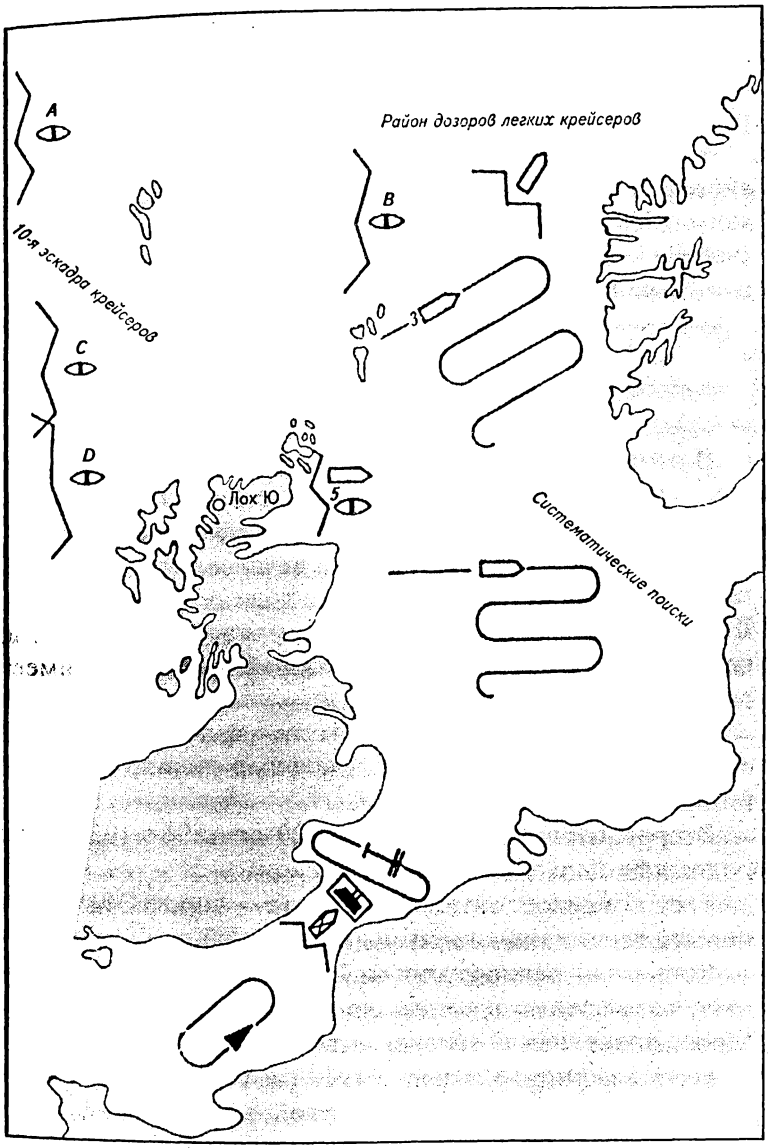
В первые месяцы войны все приходящие и уходящие суда досматривались в Даунсе (Дуврский пролив) и Керкуолле (Шотландия), причем 3/4 всех судов в этот период прошли через Даунс. Ежедневно туда прибывало около 100 транспортов, а всего с 1915 до конца 1917 года англичане проверили 121707 судов!

После того как стало ясно, что скорого окончания войны не следует ожидать, англичане начали все теснее стягивать блокадное кольцо. В начале ноября 1914 года зоной военных действий было объявлено все Северное море. Свободное плавание нейтральных судов отныне там было запрещено. Уинстон Черчилль в речи, произнесенной 9 ноября, заявил, что экономическое удушение Германии неизбежно, но требует времени, поэтому капитуляцию Германии следует ожидать примерно через год.

Из опасения атак подводных лодок англичане были вынуждены постепенно отодвигать блокадную линию на север. Когда патрулирование было организовано на линии Шотландия — Берген, английские корабли стали захватывать гораздо больше судов, шедших из Америки в порты Норвегии, Дании и Голландии. Так как разведка сообщила, что большое количество германских транспортов следует севернее Фарерских островов, пришлось направить группу кораблей и туда. С декабря 1914 года наблюдение за морем в районе к северо-западу от Геб-

ридских островов осуществлялось в основном вспомогательными крейсерами и досмотровыми судами на четырех линиях, условно обозначенных «A», «B», «C» и «D». Вся эта система в целом называлась Северным патрулем. Общая длина блокадных линий равнялась 480 милям, на них одновременно находились 9 — 12 кораблей. Вспомогательные крейсера располагались на расстоянии 30 — 40 миль друг от друга и ходили зигзагом со скоростью около 12 узлов. Обычно после 3-часового галса в одном направлении они одновременно поворачивали на обратный курс. Расстояние между линиями было выбрано так, что, если торговое судно проходило одну линию ночью, то вторую ему пришлось бы пересечь днем. Система блокады в начале 1915 года показана на схеме. В апреле 1916 года англичане начали держать 2 корабля в районе севернее Исландии. Блокадная деятельность 10-й эскадры крейсеров продолжалась до 1917 года, когда была введена система конвоев для нейтральных судов. Германских судов в океане просто не осталось, а после вступления в войну Соединенных Штатов Германия потеряла последнюю возможность импорта. Еще в 1916 году были организованы рейсы торговых подводных лодок, которые могли прорвать британскую блокаду, но эти походы имели больше пропагандистское значение.

Организовать действительное удушение германской экономики англичанам все-таки не удалось. Большое количество товаров импортировалось по суше из соседних нейтральных стран. Русское правительство наотрез отказалось организовать блокаду балтийского побережья Германии, поэтому важнейший путь импорта железной руды из Швеции действовал до последних дней войны. И все-таки уже в феврале 1915 года германское правительство было вынуждено взять под контроль снабжение населения продовольствием. Если армию еще удавалось кое-как снабжать, то в тылу постепенно наступал голод. С осени 1916 года прекратилась выдача картофеля, основным продуктом стала кормовая брюква. А в 1917 году средний



Система блокады в начале 1915 года

рацион сократился до 1700 калорий при необходимом минимуме 3000 калорий. Нехватка продовольствия вызвала волнения в тылу и в конечном счете привела к поражению. Германии.

Таким образом, можно сказать, что основной стратегический замысел британского командования, предусматривавший постепенное экономическое удушение Германии, в значительной мере оправдался, хотя он сработал далеко не так быстро, как планировалось.

Германская подводная война

В начале войны никто, даже сами немцы, не предполагал, что подводная лодка довольно быстро превратится в грозное оружие, имеющее стратегическое значение, причем гораздо более серьезное, чем все линкоры вместе взятые. Но это произошло уже в самом конце войны. Деятельность германских лодок в годы войны достаточно четко делится на 5 периодов, каждый из которых имеет свои характерные особенности.

Первый период: август 1914 года — февраль 1915 года: самостоятельные действия отдельных лодок, борьба с британским военным флотом.

Второй период: 4 февраля — 20 сентября 1915 года: подводная блокада.

Третий период: октябрь 1915 года — апрель 1916 года: попытки неограниченной подводной войны.

Четвертый период: апрель 1916 года — февраль 1917 года: совместные действия лодок с Флотом Открытого Моря, подводная крейсерская война.

Пятый период: 1 февраля 1917 года — 11 ноября 1918 года: неограниченная подводная война.

Первые операции своих лодок командование германского флота планировало, исходя из наивного предположения, что уже в самом начале войны британский флот ринется в Гельголандскую бухту. Действия против торговых судов от-

ходили на третий, если не четвертый план и должны были вестись строго в соответствии с положениями призового права. Но уже тогда командир 1-й флотилии подводных лодок Бауэр совершенно правильно предсказал:

> «Оборонительное применение подводных лодок в дневной сторожевой линии охранения, расположенной по дуге вокруг Гельголанда, не принесет никакой пользы. Очень мало вероятно, что противник подойдет к этой линии, и тогда сомнительно, чтобы подлодки имели успех. Лишь применения подлодок для наступления в большей степени увеличит вероятность успеха».

В то же время Бауэр писал:

> «Применение подлодок у неприятельских берегов представляет большие трудности, потому что сторожевые корабли, самолеты, наблюдательные посты и торговое судоходство очень быстро откроют присутствие **лодок.** А раз элемент внезапности отпадает, то корабли своевременно уклонятся от опасности.
>
> Иначе складываются условия при поисках в открытом море. Здесь противнику недостает вспомогательных береговых средств. Случайное обнаружение лодки может еще и не привести к неудаче, так как подлодка не привязана к определенному месту и может его менять. Недостатки поисков в море заключаются в том, что при недостаточном числе подлодок ничего нельзя будет найти, если не имеется определенных сведений о намерениях противника. Однако, рассчитывая на наличие английской сторожевой линии поперек Северного моря, перспективы операции в направлении на север могут быть более благоприятными».

Обратите внимание, говоря о действиях в открытом море, Бауэр подразумевает только **Северное** море, никак не Атлантику.

Первые походы германских лодок не принесли никаких успехов, зато погибли U-15 и U-13. Лишь в сентябре Отто Веддинген добился первого громкого успеха, потопив 3 британских броненосных крейсера. До конца года лодки продолжали действия в Северном море, проведя лишь несколько разведывательных походов к Шетландским и Оркнейским островам, которые тоже оказались безрезультатными.

Достигнутые лодками результаты показали, что борьба с вражеским флотом будет делом трудным и опасным. Определенные успехи можно было приписать внезапности и полной неготовности противника. Действительно, когда вы ниже увидите описания этих атак, может сложиться впечатление, что британские адмиралы сами старались погубить собственные корабли. При этом следует отметить, что не был потоплен ни один современный корабль, имеющий реальную боевую ценность. Лишь на Средиземном море австрийская лодка U-12 в декабре сумела повредить французский дредноут «Жан Бар». Но эта атака еще раз подтвердила то, что уже было очевидным. 450-мм торпеды слишком слабы, чтобы реально угрожать современным линкорам, а залп из 2 торпед слишком мал. Самой же главной неудачей германских лодок в этот период оказалась их неспособность помешать перевозке британского экспедиционного корпуса во Францию.

Торговая война началась в октябре 1914 года с потопления подводной лодкой U-17 парохода «Глитра». Интересно отметить, что возня с выполнением всех пунктов призового права заняла у лодки целых 4 часа! Это было непозволительно много. Немцы в это время уже разрабатывали планы подводной блокады. Подводная лодка не подходила для ведения крейсерской войны по призовому праву в открытом океане. Она не могла принять на борт команду и пассажиров потопленного судна, не могла выделить людей для призовой команды. Подводная лодка могла лишь **уничтожить** встреченное судно, приняв те или иные меры для безопасности экипажа. В ко-

мандовании германского флота разгорелись споры: начинать блокаду или нет? В конце концов решили немного подождать, так как у Германии просто не было достаточного количества лодок для эффективной блокады всех Британских островов.

Вторая фаза началась с опубликования 4 февраля 1915 года декларации за подписью адмирала фон Поля: «военной зоной» был объявлен весь район вокруг Британских островов. Англичане в ответ ускорили создание системы патрулей. К несению военной службы были привлечены более 100 вооруженных траулеров. 13 февраля началось создание знаменитого Дуврского барража. Началось вооружение торговых пароходов. И все-таки англичане оказались в сложном положении, несмотря на малую численность противостоящих им германских лодок. Как писал британский историк Корбетт,

> «отныне английскому командованию приходилось считаться, пожалуй, с одним из наиболее сильных стратегических последствий подводной активности противника. Главные силы минных флотилий вместо того, чтобы принимать участие в наступательных операциях вместе с Гранд Флитом и содействовать господству на Северном море, вынуждены были постоянно выделять отряды для охоты за подводными лодками. Роль эти флотилий должна была свестись исключительно к противолодочной охране отечественных вод».

Немцы развернули спешное строительство малых подводных лодок серий UB-I и UC-I, пригодных для действий в Северном море и Ла-Манше. Увеличение численности подводного флота привело к созданию 2 новых флотилий. На Средиземном море дивизия подводных лодок превратилась сначала в отдельную флотилию, а потом — в целых две.

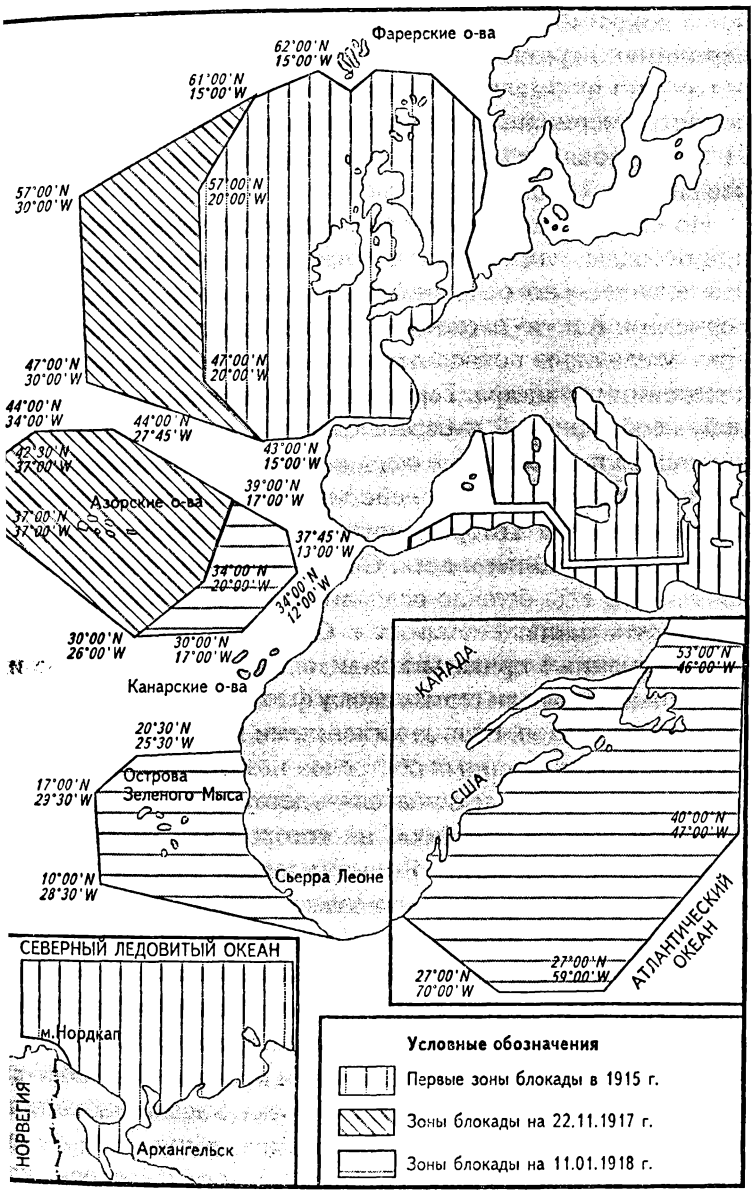
Приступая к торговой войне, германский флот сразу сделал ставку на безжалостный террор. Хотя декларация

и обещала некоторые гарантии нейтральным судам, в ней же делалась многозначительная оговорка насчет возможных «ошибок». Адмиралштаб выпустил инструкцию, которой должны были руководствоваться командиры подводных лодок:

> «Безопасность подлодок стоит на первом месте. Ввиду этого всплытия для осмотра судов придется избегать, ибо, не говоря уже об опасностях от возможных неожиданностей со стороны неприятельских судов, — нет гарантии, что и при наличии нейтральных знаков судно не окажется неприятельским. Таким образом, наличие у судна нейтрального или отличительного знаков не говорит еще о его принадлежности к нейтральной державе. Уничтожение такого судна явится правильным, если не будет налицо еще и дополнительных обстоятельств, говорящих о его нейтральности».

Таким образом, командиры подводных лодок получили индульгенцию, разрешающую потопление **любого** судна в зоне военных действий. Разбираться, нейтральное оно или нет, госпитальное или военное, — не входило в задачу командира субмарины.

В ответ на опубликованные документы поступил резкий протест со стороны Соединенных Штатов, требовавших обеспечить свободу американской торговли и безопасность американских граждан. Немцы попытались надавить на США, чтобы те оказали влияние на Англию и добились соблюдения последней всех пунктов Лондонской декларации 1909 года. Когда это не получилось, 18 февраля была дана новая директива, ограничивающая атаки нейтральных и госпитальных судов. Но в ней опять содержался пункт, оправдывающий возможные ошибки командира лодки. 22 февраля правительство Соединенных Штатов вручило Германии и Англии ноту. В ней Германии предлагалось вести подводную войну по призовому праву, а Великобритания должна была разрешить ввоз



Границы блокадных зон, объявленных Германией

продовольствия и предметов первой необходимости в Германию. Германия выполнять эти требования не собиралась, но формально согласилась с нотой. Англия выполнять американские требования тоже не собиралась и 11 марта объявила об ужесточении блокады, включив в нее даже нейтральные порты.

Но едва немцы приступили к организации ограниченной блокады, как случились несколько инцидентов, которые значительно осложнили международное положение Германии. Как-то неожиданно выяснилось, что большинство командиров подводных лодок вполне могут оказаться клиентами психиатра. Германские подводники с непонятной, необъяснимой и бессмысленной жестокостью обрушились на пассажирские суда, которые не играли никакой роли в ведении военных действий. 5 мая была потоплена «Лузитания», на которой погибли более 1000 человек, в том числе женщины и дети. Среди погибших были американцы, что еще больше осложнило и без того непростые взаимоотношения Германии с Соединенными Штатами. Непродуманные приказы командования и безоглядное их выполнение создали германскому флоту жуткий образ прибежища людоедов. Ведь за линейными крейсерами Хиппера после бессмысленных обстрелов незащищенных портов уже давно тащилась мрачная слава детоубийц. В августе был потоплен лайнер «Арабик», на котором тоже находились американцы. Президент Вильсон заявил резкий протест, после чего 30 августа командованию германского флота пришлось отдать приказ не топить пассажирские суда, не предоставив спасения команде и пассажирам.

За этот период германские лодки добились некоторых успехов. Например, в течение 5 дней августа U-38 капитан-лейтенанта Валентинера, действуя в проливе Св. Георгия, Бристольском заливе и возле острова Уэссан, потопила 22 парохода, 5 траулеров и 3 парусника общим водоизмещением около 70000 тонн. Но в целом итоги 7 месяцев оказались неутешительными для немцев. Хотя было потоплено около 784000 тонн, это составляло не более 5 % общего

тоннажа торгового флота Англии и не могло повлиять на снабжение Британских островов. За этот же период немцы потеряли 22 подводные лодки из имеющихся 70, то есть около 1/3. Германия не имела плана масштабного строительства лодок, да и время постройки отдельной лодки составляло около 1,5 лет, что было слишком долго, поэтому сложилась ситуация, близкая к кризисной.

Кардинальные изменения начали происходить лишь в 1916 году. 7 января начальник Адмиралштаба адмирал фон Хольцендорф представил меморандум, в котором высказывалось предположение, что если начать неограниченную подводную войну, то удастся сломить сопротивление Англии к осени того же года, или «к жатве», как почему-то любили говорить немецкие военные. 21 февраля кайзеру был представлен еще один доклад Адмиралштаба, в котором излагались мнения экспертов по экономике. Они утверждали, что неограниченная подводная война предоставляет последний и единственный шанс Германии добиться победы. После совещания в ставке 24 февраля 1916 года было разрешено топить без предупреждения лишь транспорты с войсками и вооруженные пароходы.

Однако военное положение Германии продолжало ухудшаться. Сражение под Верденом, начатое 12 февраля, принесло чудовищные, неслыханные доселе потери, но не дало никаких успехов[1]. Поэтому 4 марта на совещании верховного командования уже армейский Генеральный Штаб потребовал начала неограниченной подводной войны. На утверждение кайзера была представлена следующая резолюция:

> «Неограниченная подводная война против Англии, единственно могущая обеспечить полный успех, является, по военным соображениям, с 1 апреля неизбеж-

[1] Потери в этом сражении для каждой из сторон превысили миллион человек.

ной. До этого времени канцлеру надлежит, с целью обеспечения нам свободы действий, использовать все политические и дипломатические меры, чтобы дать Америке возможность уяснить себе наше положение. До этого продолжать подводную войну согласно распоряжениям, отданным 1 марта».

Кайзер попытался уговорить президента Вильсона оказать давление на Англию, чтобы ослабить блокаду, но потерпел неудачу. И не успел германский подводный флот перейти к активным действиям, как случился очередной инцидент, который почти на год приостановил торговую войну. 24 марта в Ла-Манше подводная лодка UB-29 атаковала пароход «Сассекс», на котором находилось около 500 пассажиров, в том числе американцы. На запрос из Америки немцы ответили, что он подорвался на мине. Однако пароход не затонул, и на нем были найдены осколки германской торпеды. В результате 20 апреля из Вашингтона поступила очень резкая нота, фактически ультиматум, в котором Соединенные Штаты угрожали разрывом дипломатических отношений. И кайзер снова отступил, приказав свернуть подводную войну. При этом следует отметить, что германские лодки в этот период, несмотря на значительное увеличение численности, опять не сумели добиться больших успехов, так как использовались для решения множества второстепенных задач. Систематическую и целеустремленную войну против британского торгового флота развернул лишь адмирал Дениц 25 лет спустя.

25 апреля 1916 года состоялся боевой дебют адмирала Шеера на посту командующего Флотом Открытого Моря. Германские линейные крейсера совершили набег на Ярмут и Лоустофт. В операции должны были участвовать несколько германских подводных лодок. Именно они и добились кое-каких результатов, тогда как крейсерские силы германского флота лишь произвели некоторый шум. Подводная лодка UB-29 в 20 милях от Ярмута повредила

торпедой легкий крейсер «Пенелопа», а UB-18 потопила британскую подводную лодку Е-22. Однако в ходе операции немцы потеряли UB-13. Так начался недолгий период совместных действий подводных лодок с главными силами флота.

Еще более масштабными стали действия лодок во время Ютландского боя. Шеер планировал развернуть 16 подводных лодок на подходах к английским базам, а еще 8 лодок Фландрской флотилии должны были занять позиции в южной части Северного моря. Подводные заградители U-72, U-74 и U-75 должны были поставить заграждения у Розайта, Кромарти и Оркнейских островов. Преуспела лишь последняя из них, которая выставила свои мины 28/29 мая. Через неделю на ее заграждении погиб броненосный крейсер «Хэмпшир», на котором находился военный министр лорд Китченер, направлявшийся в Россию. Но штабная неразбериха, британские патрули и плохая погода свели к нулю тщательную подготовку подводных сил. Их действия завершились полным и оглушительным провалом.

Утром 31 мая U-32 атаковала легкие крейсера завесы Флота Линейных Крейсеров адмирала Битти, но промахнулась. Однако лодка сообщила о замеченных ею британских линкорах. Такое же донесение отправила U-66, заметившая главные силы английского флота. Вечером 31 мая командующий подводными лодками передал по радио приказ:

> *«Находящимся в готовности лодкам и U-67 <стоявшей возле Терщеллинга> немедленно выйти на север. В 6 утра сообщить свое место».*

Но U-67 этот приказ не получила, так как лежала на грунте. Из Эмса вышли только U-19, U-22 и U-64, которые безнадежно опоздали. Заранее выдвинутые к английскому побережью лодки тоже ничего не добились. 1 июня в 11.30 лодка U-46 обнаружила и атаковала поврежден-

ный линкор «Мальборо», который шел в сопровождении всего 1 эсминца. Торпеда прошла мимо, но командир лодки не попытался повторить атаку, хотя «Мальборо» не мог развить более 12 узлов. В тот же день U-51 атаковала поврежденный линкор «Уорспайт», который шел вообще без охраны. Обе торпеды прошли мимо, и линкор увеличил скорость до 22 узлов, одновременно радировав в Розайт о происшествии. Через 2 часа на пути «Уорспайта» оказалась U-63, однако она из охотника стала дичью и лишь с большим трудом увернулась от тарана линкора. На этом и закончилось участие германских подводных лодок в Ютландском бою. И все-таки не следует безоговорочно заносить эту операцию в пассив немцам. Они попытались управлять подводными лодками по ходу операции и перемещать завесы согласно плану.

Несмотря на победные реляции ставки кайзера, опубликованные в газетах, командование флота трезво оценило результаты Ютландского боя. Ни о какой победе не могло идти речи. В своем донесении кайзеру Шеер писал:

> «За исключением «Дерфлингера» и «Зейдлица», Флот Открытого Моря в середине августа будет готов для нанесения новых ударов противнику. Хотя при благоприятном исходе предполагаемых к тому времени операций противнику и могут быть нанесены чувствительные потери, не может быть сомнений, что даже наиболее благоприятные результаты боя в открытом море не приведут в этой войне Англию к миру.
>
> Невыгоды нашего географического положения, сравнительно с этим островным государством, и большое материальное превосходство врага не смогут быть уравновешены флотом в такой степени, чтобы мы могли сломить блокаду, направленную против нас, или держать в блокаде Британские острова. Так будет даже и в том случае, если наши подлодки будут полностью предоставлены для решения военных целей.

Скорое и победоносное окончание войны может быть достигнуто лишь посредством подрыва экономической жизни Англии, то есть применением подлодок против английской торговли.

Выбор для этой цели половинчатых мер я должен, по моему убеждению и долгу службы, как и раньше, отсоветовать не только потому, что всякое ограничение действия этого оружия противоречит самому существу его, не соответствует тому риску, которому подвергаются подлодки, и не приносит надлежащей пользы, но и потому, что, несмотря на полное сознание командиров, что в английских водах существенное значение имеют и американские интересы, — невозможно избегнуть прецедентов, которые, если мы не можем идти на действия с полной резкостью, принудят нас к унизительным уступкам».

Хотя заключение Шеера о необходимости возобновления неограниченной подводной войны отвечало желаниям военной верхушки, было решено попытаться еще раз использовать лодки для чисто военных операций. Такой случай представился 19 августа во время выхода в море германского флота. Снова командующий лодками находился на одном из кораблей флота, только на сей раз Бауэр вместо крейсера «Гамбург» выбрал линкор «Принц-регент Луитпольд». В операции должны были участвовать 24 лодки, из которых формировались 4 завесы.

Как мы уже знаем из первого тома, встреча германского и британского флотов не состоялась. Зато германские лодки сумели потопить 2 современных крейсера. Сначала U-66 повредила 2 торпедами «Фалмут», который остался на плаву. Через несколько часов U-52 потопила «Ноттингем». А утром 20 августа поврежденный «Фалмут», который еле полз со скоростью 2 узла, был обнаружен U-63 и потоплен ею.

Итоги действий лодок выглядят так: 7 лодок имели соприкосновение с противником и 5 смогли атаковать

его; было выпущено 18 торпед, из которых 5 попали в цель; англичане потеряли 2 легких крейсера.

Несмотря на этот успех, Шеер продолжал настаивать на возобновлении беспощадной подводной войны против торгового судоходства. На совещании германского верховного командования в замке Плесс 3 сентября было признано, что неограниченная подводная война становится единственным средством достижения победы. Но ее начало было отложено, пока главнокомандующий германской армией фельдмаршал фон Гинденбург не сочтет момент наиболее благоприятным.

Чуть ранее германский подводный флот провел довольно необычную операцию. 23 июля из Киля в Америку вышла торговая подводная лодка «Дойчланд» с грузом красок, почты и драгоценных камней. 9 июля она прибыла в Балтимор, простояла там до 2 августа и вернулась в Бремен с грузом цинка, серебра, меди и никеля. Так как лодка не имела вооружения, после осмотра американские власти признали ее торговым судном. Однотипная лодка «Бремен» погибла во время перехода по неизвестной причине.

17 сентября в море вышел подводный крейсер U-53 и в начале октября прибыл к берегам Америки. Он потопил 3 английских парохода, 1 голландский и 1 норвежский на глазах у американских эсминцев, которым оставалось лишь подобрать экипажи. Заправиться в Нью-Йорке лодке не дали, и ей пришлось отправляться в обратный путь. 25 октября U-53 прибыла в Вильгельмсхафен, пробыв в плавании 48 дней и пройдя 7550 миль. Таким образом была доказана возможность начала подводной войны и у берегов Соединенных Штатов.

8 октября был отдан приказ о возобновлении пока еще ограниченной подводной войны. Но при этом резко расширялся район действий лодок. 3-я флотилия должна была начать операции в Северном Ледовитом океане.

В конце 1916 года потери британского торгового флота начали стремительно расти. Хотя пока они еще не до-

стигли опасного уровня, тенденция вырисовывалась исключительно угрожающая. Британскому Адмиралтейству пришлось принять ряд радикальных мер. Самой решительной из них стало возвращение из Средиземного моря всех британских броненосцев для укомплектования командами этих кораблей строящихся легких крейсеров и эсминцев, которые планировалось использовать для борьбы с подводными лодками.

Итак, даже если бы немцы и не хотели, сама логика развития событий подтолкнула бы их к неограниченной подводной войне. Но начальника Адмиралштаба фон Хольцендорфа не нужно было упрашивать. Он уже не раз пытался склонить Вильгельма II к такому шагу. И все-таки канцлер фон Бетман-Гольвег надеялся обойтись без крайних мер. Он попытался прозондировать почву относительно начала мирных переговоров. Но выступление фон Бетман-Гольвега в рейхстаге 12 декабря 1916 года было встречено отрицательно в странах Антанты. А через неделю после этого выступления президент США Вильсон заявил, что «не предлагает мира» и «даже не предлагает посредничества». Жребий был брошен.

В декабре адмирал в очередной раз фон Хольцендорф представил фон Гинденбургу меморандум, требуя начала неограниченной подводной войны. Он доказывал, что германские лодки в самом скором времени сумеют уничтожить значительную часть британского торгового флота. Для Германии морская блокада была подобна обручу гарроты, медленно сжимающему горло, что вело к затяжной мучительной смерти от удушья. Для Англии морская блокада означала перерезанное горло и мгновенную гибель. Именно на это делал ставку фон Хольцендорф. 9 января в Плессе состоялось новое совещание по этому вопросу, и канцлер фон Бетман-Гольвег, который до сих пор возражал против начала неограниченной подводной войны, уступил нажиму военных. Вильгельм IIприказал своему флоту с 1 февраля 1917 года приступить к ведению неограниченной подводной войны против Англии и ее союзников.

31 января 1917 года посол Германии в Вашингтоне граф фон Бернсторф уведомил американское правительство, что на следующий день начинается неограниченная подводная война. В ответ 3 февраля президент Вильсон сообщил конгрессу о разрыве дипломатических отношений с Германией, и фон Бернсторфу был вручен его паспорт.

Это оказалось неожиданностью для фон Хольцендорфа, который в своих совершенно правильных расчетах не принимал во внимание возможность вступления в войну Соединенных Штатов. Ошибочный расчет на завершение войны в течение 5 — 6 месяцев отрицательно повлиял на развертывание массового строительства подводных лодок, что требовалось для ведения действительно **неограниченной** подводной войны.

К февралю 1917 года Германия значительно увеличили численность своего подводного флота, теперь она имела 111 исправных лодок. Они сковали огромные силы союзников. Против германских лодок действовали около 3000 боевых и вспомогательных кораблей, то есть каждой лодке противостояли около 27 кораблей. Но этого оказалось недостаточно.

В феврале 1917 года было потоплено 540000 тонн торговых судов, в марте — 590000 тонн, в апреле потери достигли чудовищной цифры 880000 тонн. Потери союзников превысили самые радужные ожидания германских адмиралов. Перед Англией действительно замаячил призрак поражения. Вдобавок фон Хольцендорф неожиданно нашел очень влиятельного союзника в стане противников. Это был адмирал сэр Джон Джеллико. Он изо всех сил противился введению системы конвоев, которая всегда считалась самым надежным способом защиты торговых судов. Мэхен восклицал: «Даже неохраняемый конвой лучше, чем вообще никакого!» И все-таки Первый Морской Лорд стоял насмерть. Даже в изданной после войны книге «Подводная опасность» он отрицательно отзывается о конвоях. Это было страшное, роковое за-

блуждение, на фоне которого провал в Ютландском бою выглядит не то чтобы детской шалостью, а чем-то еще более мелким, вообще не заслуживающим упоминания.

27 апреля Джеллико подал премьер-министру меморандум, из которого следовало, что Королевский Флот впервые в своей многовековой истории не в состоянии выполнить свои обязанности перед страной. Флот больше не мог обеспечить безопасность морских коммуникаций Англии. Джеллико ряд мер по изменению системы морских перевозок. Он предложил переориентировать экономику на ввоз товаров из Северной Америки, а не из многочисленных британских колоний, рассеянных по всему миру. Это вело к значительному сокращению длины коммуникаций и высвобождало тоннаж.

Но в итоге, как немцы были вынуждены начать неограниченную подводную войну, так и Джеллико был вынужден согласиться с введением системы конвоев. 10 мая из Гибралтара вышли 10 пароходов в охранении вспомогательных судов. В условленном месте конвой встретили эсминцы и провели в английские порты. Но потери британского торгового флота, хотя и немного снизились, все еще оставались нетерпимо высокими. До августа 1917 года немцы ежемесячно топили более 500000 тонн.

Однако еще 6 апреля Соединенные Штаты объявили войну Германии. Если на ходе военных действий это пока не сказывалось, экономическая и политическая ситуация изменилась резко. В июне США накладывают эмбарго на вывоз продовольствия в Скандинавские страны, откуда оно попадало в Германию. Швеция и Норвегия были вынуждены допустить американских контролеров, чтобы следить за перевозками. 27 августа США накладывают общее эмбарго на любой экспорт в страны, граничащие с Германией. Это полностью перекрыло возможности реэкспорта продуктов и сырья из Скандинавии и вообще резко сократило германский импорт.

Благодаря принятым мерам, с сентября 1917 года потери торгового тоннажа союзников начали сокращаться,

хотя все еще оставались очень большими. Англичане расширяли минные заграждения у берегов Германии, провели операции по закупорке Остенде и Зеебрюгге, чтобы парализовать деятельность Фландрской флотилии подводных лодок. Но все эти меры не принесли бы результата, если бы не расширение системы конвоев, которое происходило под давлением американцев. И германские подводные лодки проиграли битву конвоям. В составе конвоев под охраной британских кораблей было проведено около 90000 судов, из которых погибли только 436 или 0,5 %. Вот против чего протестовал Джеллико. Воистину: простота хуже воровства! А в 1918 году начала сказываться промышленная мощь Соединенных Штатов, которые развернули массовое строительство торговых судов. Впрочем, до штамповки транспортов типа «Либерти» за 2 недели еще оставалось 25 лет. В середине 1918 года впервые с начала войны строительство нового тоннажа превысило потери, и это значило, что последняя карта Германии бита. Первая Мировая война была ею проиграна окончательно и бесповоротно. Наступление союзников на Западном фронте осенью 1918 года явилось лишь запоздалым фактическим оформлением разгрома Германии.

Das Boot

Попытка рассказать историю создания и развития класса подводных лодок в годы Первой Мировой войны на паре страниц была бы просто несерьезной, тем более, что на эту тему написано много толстых книг. Поэтому мы лишь кратко остановимся на тех типах, которые можно было бы назвать «белыми слонами».

Самыми первыми, разумеется, должны идти знаменитые подводные крейсера. Просто удивительно, как высоко ценились эти огромные, неуклюжие, трудно управляемые лодки. После войны чуть ли не каждая страна отдала должное гигантомании и в области подводного кораблестро-

ения, что завершилось созданием французского «Сюркуфа» и японских лодок типа I-400. Стремление экономить торпеды привело к появлению на лодках 150-мм орудий. Расчет внешне был правильным. Имея такое вооружение, можно было отправить на дно любой транспорт точно нацеленными 2 — 3 снарядами. Предполагалось, что транспорт не сумеет оказать лодке достойного сопротивления. К 1917 году, когда были заказаны подводные крейсера UK, уже почти все пароходы британского торгового флота имели защитное вооружение, хотя оно и ограничивалось орудиями калибра 57 — 76 мм. Но на всякий случай на подводных лодках появилось бронирование. Надводная часть прочного корпуса выполнялась из хромоникелевой стали толщиной 25 мм, а рубка имела броню 30 мм.

Но здесь делалось одно неявное допущение — транспорт не должен был следовать в составе конвоя. Ведь любой эсминец являлся гораздо более удобной артиллерийской платформой, чем заливаемая любой волной палуба субмарины. В результате оказалось, что подводные монстры строились из совершенно ложного предположения. И если отнять у такой лодки возможность действовать артиллерией, то на первый план выйдут ее недостатки. Немаловажным фактором была большая трудоемкость и повышенный расход материалов на строительство таких лодок. Словом, это были скорее подводные **крейсера**, чем **подводные** крейсера.

Весьма оригинальным конструкторским решением стало размещение мин на прибрежных заградителях всех трех серий UC. Они находились в наклонных шахтах, проходящих сквозь прочный корпус лодки в ее носовой оконечности. Лодка ставила мины как бы «под себя», что было связано с риском подрыва, что, например, произошло с UC-12 возле Таранто. Позднее эту лодку подняли итальянцы. И все-таки эта конструкция была признана удовлетворительной и была повторена на более чем 150 прибрежных заградителях. Но для океанских подводных заградителей типа UE немцы приняли систему размещения мин в горизонтальных коридорах, предложенную русским ин-

женером Налетовым. Но если налетовский «Краб» оказался крайне неудачной лодкой, то о заградителях типа U-71 можно было слышать лишь восторженные отзывы.

Интересную трансформацию претерпели прибрежные лодки серий UB. Все началось с однокорпусной малютки серии UB-I. Предельно простая и дешевая лодка, названная германскими подводниками «швейной машинкой», неплохо поработала в Ла-Манше и Адриатике. Однако она имела ряд недостатков, прежде всего — только один вал, поэтому лодки серии UB-II были чуть ли не вдвое крупнее и имели уже 2 независимые машинные установки, работающие на 2 вала. Лодки серии UB-III уже ничем не напоминали малюток, с которыми формально состояли в одном классе. Их водоизмещение выросло уже в 3 раза, они имели мощное торпедное вооружение — 4 носовых и 1 кормовой аппарат калибра 500 мм. На этих лодках появились сначала 88-мм, а потом и 105-мм орудия. Всего немцы заложили 202 лодки этой серии, что сделало их самыми массовыми лодками Второй Мировой войны....

Простите, оговорился. Разумеется, **Первой** Мировой войны. Но эта оговорка вполне простительна, ведь лодка серии UB-III послужила прототипом знаменитой серии VII, которая во Второй Мировой тоже чуть не поставила Англию на колени. Вот ведь какая ирония — не грозные подводные крейсера, а скромная прибрежная лодка дважды чуть-чуть не принесла победу Германии. Если же к 200 лодками серии UB-III прибавить 750 лодок серии VII, то посчитайте, сколько получится. Чуть ли не больше, чем всех остальных дизельных лодок за всю историю подводного кораблестроения.

Игрушки адмирала Фишера

Столь ехидное название лучше всего характеризует отношение к подводным лодкам консервативных британских адмиралов. И слишком часто в годы войны эта кличка

оправдывалась. Английские конструкторы с самого начала пошли своим путем, который оказался кривым и путанным. Если первые лодки типов «C» и «D» представляли собой довольно обычные лодки первого поколения со всеми типичными достоинствами и недостатками, то уже основная британская лодка Первой Мировой — тип «E» — оказалась в некоторых отношениях более чем необычной.

За основу был взят довольно удачный тип «D», но размеры лодки были увеличены, чтобы разместить 2 дополнительных траверзных аппарата. Объяснение выглядело логично: в условиях плохой видимости Северного моря у лодки может не оказаться достаточно времени, чтобы разворачиваться носом к противнику, поэтому следует дать ей возможность немедленно выстрелить при любом курсовом угле. В результате группа E-1 имела 1 носовой, 2 траверзных и 1 кормовой аппараты. Она могла стрелять куда угодно, но в любом направлении «залп» был безнадежно слабым — 1 торпеда калибром 457 мм. Подводники не раз проклинали это решение отдела кораблестроения Адмиралтейства, так как потопить одной торпедой что-либо было очень трудно, а вот на разворот лодки для второго выстрела у них действительно не оказывалось времени. Появление второго носового аппарата на лодках группы E-9 проблему не решило. Лишь на лодках типа «J» появились 4 носовых аппарата, но эти лодки были построены слишком поздно.

Совершенно необычными оказались лодки типа «K». Несмотря на откровенный провал попытки использовать лодки совместно с надводными кораблями во время боя у Гельголанда в 1914 году, командование Гранд Флита не оставляло идеи таких операций. Поэтому весной 1915 года адмирал Джеллико потребовал создать лодку, имеющую надводную скорость 24 узла, что позволило бы ей действовать совместно с линкорами. Однако британские дизеля не позволяли лодкам развить ее, поэтому Адмиралтейство предложило установить на лодках... паровые турбины! Сказано — сделано. Фирма «Виккерс» подгото-

вила проект, и в июне были заказаны К-3 и К-4. Даже в этом данная серия была необычной — ведь К-1 была заказана только в августе.

Лодки оказались неудачными практически во всех отношениях. Они были очень «мокрыми», и уже после постройки пришлось переделывать носовую часть и надстройку. Попытка расположить в надстройке поворотный спаренный торпедный аппарат тоже взывала нарекания. Он находился слишком близко к ватерлинии, и использовать его было почти невозможно. Хотя конструктора добились того, что дымоходы 2 котлов Ярроу перекрывались за 30 секунд, — самый маленький предмет, попавший под автоматическую захлопку, мог привести к гибели лодки при погружении. Кроме того, есть основания сомневаться в том, что лодкам удалось развить требуемую скорость. Установленные на палубе 102-мм орудия пришлось переставлять на надстройку. Во время ходовых испытаний К-13 села на мель, еще раз подтвердив дурную репутацию «чертовой дюжины». Поэтому Адмиралтейство, отремонтировав лодку, на всякий случай переименовало ее в К-22. В 1918 году была заказана серия «улучшенных К», которые имели 6 носовых аппаратов 533 мм, вместо 4 аппаратов 457 мм на лодках первой группы. Но концепция «эскадренной лодки» оказалась порочной в принципе, что и было доказано в «битве у острова Мэй» в январе 1918 года, о которой вы еще прочитаете.

Еще более экстравагантными были подводные мониторы типа «М». Довольно часто эти лодки называют переделанными лодками типа «К», но это совсем не так. Подводные мониторы не имеют ничего общего с турбинными лодками. В действительности заказ на строительство лодок К-18 — К-21 был аннулирован, и вместо них в феврале 1916 года были заказаны лодки М-1 — М-4. Предполагалось использовать эти лодки для обстрела германских батарей на побережье Фландрии. Утверждение, что их планировали для уничтожения кораблей сопровождения конвоев, выглядит несерьезным. Каких конвоев? Чьих?

Сначала обсуждалась перспектива вооружения лодок орудиями средних калибров, например, установить 2 — 190-мм орудия в бронированной башне (или каземате). Но потом появилась идея использовать старые 305/23 мм орудия, причем установить их на носу и корме лодки. Однако командующий подводными силами коммодор С. Хэлл предложил использовать более современные орудия с высокой начальной скоростью. Иногда встречается утверждение, что подводные мониторы были вооружены 305-мм орудиями, снятыми с разоруженных броненосцев типа «Маджестик». Это тоже ошибка. В свое время Адмиралтейство создало большой запас резервных 305/40 мм орудий для броненосцев типа «Формидебл», и сейчас флот просто обратился к своим арсеналам. Орудие было установлено в герметичной рубке, его можно было заряжать и наводить на цель в подводном положении. Оно имело герметическую пробку на конце ствола, которая убиралась с помощью электропривода изнутри лодки. Проводились даже эксперименты по стрельбе с перископной глубины. Как обычно получалось у англичан, лодки оказались похожими, но не одинаковыми. М-1 и М-2 были вооружены 457-мм торпедами, но М-3 имела более длинный корпус, и за счет этого ее вооружили 533-мм торпедами.

Заслуживает упоминания еще один проект, который слишком опередил свое время. Мы говорим об ударных лодках типа «R». Они сразу проектировались как специализированные противолодочные подводные лодки. Лодки имели веретенообразный корпус с одним винтом, очень напоминающий корпуса современных атомных лодок. Мощная электрическая батарея позволяла им развивать под водой скорость 15 узлов, что было выше, чем их надводная скорость. Лодки первыми в Англии получили 6 носовых торпедных аппаратов, хотя малые размеры вынудили ограничиться калибром 457 мм. В носовом отсеке этих лодок были установлены необычно мощные гидрофоны (гидролокаторов тогда еще не существовало). Лодки типа «R» имели рекордно малое время погруже-

ния. Кроме того, на них был установлен маломощный электромотор для бесшумного подкрадывания к цели. Можно лишь пожалеть, что им не удалось принять участие в боевых действиях. После войны они были достаточно быстро отправлены на слом из-за слабых торпед, ведь теперь стандартом стали 533 мм.

И, наконец, следует сказать пару слов о лодках типа «L», благо одна такая лодка попала в руки советских моряков. Разумеется, мы говорим о погибшей на мине L-55. Эти лодки стали развитием типа «E», и первая пара даже получила бортовые номера E-57 и E-58. Однако в их конструкцию было внесено столько изменений, что лодки были переименованы в L-1 и L-2. На первой серии этих лодок были еще сохранены траверзные аппараты, но на последующих сериях они были убраны. Интересны же эти лодки вот чем. Вы обращали внимание на 102-мм орудия, которые подняты аж на мостик? Все английские источники совершенно справедливо утверждают, что такое расположение артиллерии позволяло лодке вести огонь при любом волнении, даже в открытом океане. Но ведь лодки строились в 1918 году, для действий против немцев в Северном море! L-12 даже успела потопить германскую лодку UB-90 у побережья Норвегии. Но мы уже как-то упоминали, что еще в 1915 году Адмиралтейство начало рассматривать планы войны против Франции, так, может быть, эти океанские лодки были материальным свидетельством вероломства британцев, которые уже ждали новой войны со своими бывшими союзниками? А с Францией или Соединенными Штатами — ответа на этот вопрос мы, скорее всего, так и не узнаем.

Русская химера

Рассказывать о подводных лодках начала века, наверное, не имеет смысла. Они полностью утратили свое военное значение к 1914 году и могли рассматриваться в

лучшем случае как учебные корабли, но скорее всего — лишь как музейные экспонаты. При таком подходе вполне резонно будет даже исключить из рассмотрения лодки типа «Акула», которые явились базой для последующих проектов, но сами серьезной роли в ходе военных действий не сыграли. Зато следует более серьезно поговорить о знаменитых «Барсах» И.Г. Бубнова и альтернативных проектах фирмы «Голланд», а также о подводном заградителе «Краб».

Конструктор русских лодок И.Г. Бубнов за основу брал, чаще всего, абсолютно правильные идеи, но вот реализация их была очень далека от совершенства. Характерным примером является установка в качестве главных двигателей мощных дизелей. Они оказались настолько громоздкими, что свободных проходов у двигателей со стороны бортов не осталось. После установки всех вспомогательных устройств нормальное обслуживание и ремонт дизелей из-за страшной тесноты в машинном отделении тоже были невозможны.

Крупным недостатком этих лодок явилось большое время заполнения концевых цистерн главного балласта — около 3 минут. Между прочим, отсюда следует грустный вывод: приводимое в справочниках время погружения лодок, мягко говоря, не верно. Если за 3 минуты заполняются цистерны, это не значит, что лодка погрузится за 3 минуты. Вдобавок при заполнении цистерн помпами вверх поднимались 2 фонтана воды высотой около 10 метров, которые демаскировали лодку.

Решетчатые аппараты Джевецкого, благодаря которым «Барсы» имели неслыханно мощное торпедное вооружение, можно расценить двояко. Вроде бы их меткость не уступала меткости обычных трубчатых аппаратов, но русские лодки провели слишком мало атак, чтобы это можно было утверждать наверняка. Они ограничивали предельную глубину погружения, так как давление воды могло деформировать торпеды, но у «Барса» рабочая глубина составляла 50 метров, поэтому такое огра-

ничение было несущественным. На лодках Балтийского завода эти аппараты располагались слишком низко над ватерлинией. Поэтому и сами аппараты, и торпеды легко повреждались волнами и тем более льдом, даже мелкобитым. На лодках, строившихся на верфи Ноблесснера, этот недостаток исправили, разместив аппараты на верхней палубе.

Но самым крупным недостатком конструкции лодок типа «Барс» было отсутствие водонепроницаемых переборок. В результате непотопляемость лодки оказалась совершенно не обеспечена. Наглядным доказательством абсолютно ничтожной живучести бубновских лодок послужил трагикомический эпизод, случившийся 31 мая 1931 года. Две подводные лодки типа «Барс» — № 4 (бывшая «Леопард») и № 9 (бывшая «Ерш») — находились в совместном плавании в Финском заливе. Ночью начался шторм, и лодки потеряли друг друга из вида, хотя продолжали следовать предписанным курсом. Командир лодки № 4 попытался найти лодку № 9 и пристроиться к ней в кильватер. Он увеличил скорость, но в темноте не заметил головную лодку, в результате чего произошло столкновение. Ограждением носовых рулей лодка № 4 таранила лодку № 9 в левый борт с кормы. Пробоина в прочном корпусе была просто ничтожной по размерам — не более ладони. Однако она находилась в недоступном для заделки месте: ее закрывали главная судовая и дифферентовочная магистрали, расположенные по левому борту. В этом же месте находилась соединительная муфта левого дизеля с электродвигателем.

Поступающая в пробоину вода начала разливаться по всему трюму. Были пущены в ход помпы, но их производительность оказалась недостаточной. При отсутствии водонепроницаемых переборок остановить затопление оказалось невозможно. Вскоре вода залила электродвигатели, и лодка потеряла ход. Поступление воды продолжалось, и лодка вскоре затонула с большим дифферентом на корму.

Голландовские лодки типов «Нарвал» и АГ имели значительно более совершенные обводы. При меньшей мощности двигателей они развивали более высокую скорость, чем бубновские лодки. Наличие водонепроницаемых переборок резко повышало живучесть лодок. Подводные лодки типа «Нарвал» были первыми быстропогружающимися лодками русского флота, так как могли скрыться под водой менее чем за минуту. О прекрасных качествах голландовских лодок говорит тот факт, что лодки типа АГ состояли на вооружении сначала русского, а потом советского флота более 30 лет и на Черном море даже участвовали в боевых действиях в годы Великой Отечественной войны.

Крайне сложно говорить о подводном заградителе «Краб». Инженер Налетов начал работу над первым заградителем еще в 1905 году в осажденном Порт-Артуре. После войны работы были продолжены, и 12 августа 1912 года в Николаеве на воду был спущен первый в мире подводный заградитель «Краб». Но с ним дело обстояло еще хуже, чем с лодками Бубнова. Кроме самой идеи подводного заградителя и размещения мин в горизонтальных коридорах, все остальное в «Крабе» было плохим как по конструкции, так и по исполнению. Разве можно всерьез называть подводной лодкой корабль, имеющий время погружения 20 минут?! Скорее уж следовало бы говорить о «погружающемся малом заградителе».

«Краб» имел столько недостатков, что после первой же попытки испытаний, он был отправлен обратно на верфь. Перестройка затянулась до лета 1915 года. Потерявший терпение командующий флотом подписал приказ числить «Краб» в составе флота 25 июня, а приемный акт комиссия подписала только в июле. К этому времени в Северном море уже погиб германский подводный заградитель UC-2. Повторилась история с «Делаваром» и «Дредноутом». Формально первыми подводными заградителями стали германские лодки серии UC-I, вошедшие в строй в мае 1915 года. Немцы слишком спешили, и

конструкция этих лодок была очень далека от совершенства. Но качество работы германских заводов помогло преодолеть все недостатки, и эти лодки воевали. А «Краб» совершил только 3 похода, в которых его команде пришлось очень и очень туго. После постановки минного заграждения у Варны осенью 1916 года дальнейшего участия в боевых действиях он не принимал.

Противолодочное оружие

Хотя более справедливо было бы говорить о полнейшем отсутствии такового. В начале века еще никто не представлял ясно, что такое подводная лодка и как с ней бороться. В памяти невольно возникает 1904 год, русско-японская война. Наверное, именно тогда был выпущен первый приказ о способах борьбы с подводной угрозой.

Приказ № 12

Вследствие известия, что у неприятеля имеются подводные лодки, объявляю к исполнению следующее:

1) На каждом судне нарисовать силуэт видимой части подводной лодки: а) в непогруженном состоянии, б) в состоянии полупогружения, когда видна башня, в) когда из воды видна одна труба перископа.

2) Объяснить сигнальщикам и вообще всем нижним чинам, чтобы они ознакомились с видом подводных лодок, дабы могли их распознавать.

3) Способ действия против подводных лодок не выяснен еще, но, очевидно, надо по ней стрелять, и если паровой катер или миноносец увидит таковую, то таранить.

4) Если лодка без движения, то надо сейчас же завязать за носовую часть ее конец и брать его на паровой катер, чтобы не давать ей идти, направляя ее нос в сто-

рону от наших судов. Лодки стреляют преимущественно по носу. Есть однако же лодки с аппаратами Джевецкого, которые стреляют по всем направлениям.

5) Если лодка не сдастся, то лучше всего паровым катером снести ей трубу перископа или хоть завязать его, чтобы в трубу ничего не было видно.

6) Если за нос захватить лодку нельзя, то завязать конец за корпус и запутывать винт.

7) Если есть опасение, что лодка вырвется из рук, то стрелять по ней, чтобы потопить

Степан Осипович Макаров, подписывая этот приказ 29 февраля 1904 года, не подозревал, что становится пионером противолодочной борьбы, которая вскоре превратится в важнейший раздел военно-морского искусства. И я говорю это без тени иронии. Чтобы, ничего не зная о противнике, не имея никаких средств борьбы с ним, все-таки попытаться устранить подводную угрозу, — здесь требуется незаурядная смелость мышления, которая позволяет ломать закоснелые стереотипы.

В этом отношении Макаров выгодно отличается от британского Адмиралтейства, которое 10 лет спустя не считало подводную лодку серьезной угрозой военным кораблям и торговым судам. И это при том, что в составе Королевского Флота уже числились вполне приличные лодки типа «Е». В результате Адмиралтейство совершило нетривиальный поступок — после начала войны распустило комитет по подводным лодкам.

Получив несколько болезненных ударов, Их Лордства неохотно согласились, что были не совсем правы, и 8 декабря 1915 года сформировали Комитет по борьбе с подводными лодками, состоящий всего лишь из 5 офицеров. Не приходится удивляться, что на заседаниях комитета рождались уже совершенно бредовые предложения, на фоне которых детальный приказ Макарова выглядит просто гениальным. Чего стоит одна идея дрессировать чаек, чтобы те искали перископы! Еще хлеще смотрится пред-

ложение отбирать самых сильных пловцов и вооружать их кирками на предмет пробития корпусов подводных лодок. Это не тифозный бред, это серьезный документ британского Адмиралтейства.

В итоге все вернулось к той точке, с которой начинал Макаров много лет назад. Командование военно-морской базы в Портсмуте вооружило дозорные катера парусиновыми мешками для надевания оных на перископ и кувалдами для разбития помянутого перископа.

Лишь в конце 1915 года появились первые глубинные бомбы с гидростатическим взрывателем, еще очень далекие от совершенства. Первый успех бомбы принесли 22 марта 1916 года, когда судно-ловушка «Фарнборо» потопило UB-68 у берегов Ирландии. Здесь следует сказать об одной несомненной заслуге адмирала Джеллико. Он сумел наладить массовый выпуск глубинных бомб, и к 1917 году Королевский Флот мог расходовать их в любых количествах. Распространение получили тралы с подрывными патронами, но их ценность сомнительна. К концу войны англичанам удалось создать приличные антенные мины, но ведь недаром на последние 2 года войны приходится 2/3 потопленных лодок. В 1914 году это был противник, для борьбы с которым имелось лишь одно средство — побыстрее удрать.

Средства обнаружения подводных лодок тоже не соответствовали задаче. Сети, которые тащил за собой траулер, очень долго оставались лучшим и единственным средством обнаружить лодку. Если та соизволит в сеть попасться. Гидрофон в лучшем случае извещал о присутствии подводной лодки, но никак не помогал установить ее местонахождение.

* * *

И перед тем как непосредственно приступить к описанию военных действий, хочется сделать несколько об-

щих замечаний. В первой части книги довольно часто будет встречаться бразильский остров Тринидад. Не следует путать его с британской колонией Тринидад и Тобаго. Речь идет о маленьком скалистом островке, расположенном почти в центре Южной Атлантики, и его название в ряде случаев даже пишется немного иначе — Тринидади.

Совершенно обязательно требуется разъяснить одну тонкость в системе званий германского флота. В третьем томе нашей работы появятся фрегаттен-капитаны и корветтен-капитаны вместо привычных капитанов 2 и 3 рангов. Дело в том, что я сам довольно долго пребывал в заблуждении относительно этих чинов. Все наши историки, ничтоже сумняшеся, транслируют эти звания в российскую табель о рангах именно так. Но на самом деле все гораздо сложнее. В описаниях боя на Доггер-банке говорится, что броненосным крейсером «Блюхер» командовал **капитан 2 ранга** Эрдманн. Это сундуком в 16000 тонн с более чем тысячей человек команды?! Вот тогда я впервые заподозрил, что дело обстоит немного иначе. И почему командиры «Эмдена» и «Кёнигсберга» тоже носят звание капитана 2 ранга? Во всех остальных флотах командир крейсера, как правило, — капитан 1 ранга. При более детальном изучении вопроса оказалось, что фрегаттен-капитан — это капитан 1 ранга, имеющий старшинство в чине менее 3 лет! Соответственно, капитан цур зее имеет старшинство более 3 лет, а корветтен-капитан — это обычный капитан 2 ранга.

Вообще система званий — не только офицерских — иностранных флотов заслуживает отдельного разговора. Например, в том же Королевском Флоте действительно существуют звания коммодора 1 и 2 рангов, хотя нигде в литературе это различие не фигурирует. Даже сами англичане всюду пишут просто «коммодор», так как это различие скорее должностное. И как наиболее точно перевести звание «петти-офицер» и «уоррент-офицер»? Как-нибудь мы обязательно вернемся к этому увлекательно-

му предмету, а пока обратимся непосредственно к событиям Первой Мировой войны.

Название нашей работы определило некоторую специфику книг. Мы сознательно не стали рассматривать некоторые очень важные аспекты морской войны. Например, практически полностью исключено описание минной войны в 1914 — 18 годах. Безусловно, действия минных заградителей и тральщиков крайне интересны и важны, но они как-то не слишком соответствуют громкому названию «Морские битвы».

НА ОКЕАНСКИХ ПРОСТОРАХ

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЭПИЗОД

На Дальнем Востоке и Тихом океане Германия имела не то чтобы обширную, но все-таки приличную колониальную империю: Марианские, Каролинские, Маршалловы и Соломоновы острова, архипелаг Бисмарка, Новая Гвинея, Самоа, область Цзяочжоу на Шандуньском полуострове. Было совершенно ясно, что судьба колоний будет решена на полях Европы, однако союзники с неприличной поспешностью бросились расхватывать все, что плохо лежало. Причем делалось это даже в ущерб действительно необходимым операциям. Вспомните постоянные причитания британских адмиралов относительно слабости флота на Тихом океане перед угрозой эскадры Шпее. А в это время корабль, который мог в одиночку истребить всю германскую эскадру, — линейный крейсер «Аустралиа» — занимался сопровождением транспортов с войсками к Новой Гвинее и Самоа. Естественно, германская колониальная полиция не могла оказать сопротивления регулярной армии, и колонии были оккупированы союзниками. Острова севернее экватора отошли к Японии; все, что находилось южнее, прибрала Англия руками австралийцев.

Однако немцы располагали на Тихом океане и одним укрепленным пунктом. Речь идет о крепости Циндао. 15 августа Япония предъявила Германии ультиматум, в котором требовала немедленно отозвать из японских и китайских вод все военные корабли, а всю арендуемую у

Китая территорию Цзяочжоу передать в течение месяца Японии без всяких условий и компенсаций. Для ответа была предоставлена одна неделя. Ультиматум был составлен в таких выражениях, что принять его немцы просто не могли. Это позволяло Японии вполне благородно объявить войну. 23 августа германский посланник был отозван из Японии[1]. И уже 23 августа был обнародован императорский рескрипт об объявлении войны Германии.

Германия намеревалась закончить войну в Европе за 2—3 месяца, и крепость Циндао должна была это время продержаться. Она имела 2 линии обороны на сухопутном фронте и 8 береговых батарей, прикрывающих крепость с моря. Первая линия обороны, расположенная в 6 км от центра города, представляла собой 5 фортов, окруженных широким рвом с проволочным заграждением на дне. Вторая линия обороны опиралась на стационарные артиллерийские батареи. Всего на сухопутном фронте насчитывалось до 100 орудий и 21 орудие на морском фронте. Гарнизон мирного времени состоял из 75 офицеров и 2250 солдат. Командовал им капитан 1 ранга Мейер-Вальдек, который по совместительству являлся и губернатором. Таким образом, в его руках находилась вся полнота власти, и никаких разногласий просто не могло возникнуть. История Порт-Артура не повторилась. В целом можно сказать, что крепость Циндао строилась для отражения атак русских, французских или английских экспедиционных отрядов. На серьезную борьбу с японской армией она не была рассчитана.

Китай на всякий случай спешно объявил о своем нейтралитете и одновременно обратился к великим держа-

[1] Обратите внимание на интересную терминологическую тонкость. В Японии великие державы имели не ПОСЛОВ, а ПОСЛАННИКОВ. Традиционно сложилось, что титул посла и полномочного министра имели иностранные представители в Лондоне, Берлине, Париже, Петербурге, Вене. По традиции в этот список попал Мадрид, а вот Токио там не числился. *А.Б.*

вам с просьбой не переносить на его территорию военных действий. Естественно, это было проигнорировано. И тут же совершенно неожиданно о своем нейтралитете объявила Австро-Венгрия. 24 августа пришел приказ разоружить крейсер «Кайзерин Элизабет» и отправить команду по железной дороге в Тянцзинь. Но 25 августа Австрия объявила войну Японии, и все вернулось на круги своя. 310 австрийских моряков вернулись в Циндао, но 120 человек так и остались в Тянцзине. Мейер-Вальдек спешно мобилизовал добровольцев, и общая численность гарнизона крепости достигла 5000 человек. На подходах к порту были выставлены мины.

Для штурма крепости японцы выделили усиленную 18-ю пехотную дивизию. Ей были приданы 2 английских батальона из Вейхайвея, которые, впрочем, не имели не только артиллерии, но даже пулеметов. Общая численность осадной армии достигла 32000 человек, для ее перевозки были привлечены более 50 транспортов. Прикрывал перевозку десанта и осуществлял морскую блокаду крепости 2-й флот вице-адмирала барона Камимуры. Эскадрой, действующей в районе Циндао, командовал вице-адмирал Като, ее состав приведен ниже.

Память о чудовищных гекатомбах Порт-Артура была еще свежа, и лавры генерала Ноги не прельщали командовавшего экспедиционным корпусом генерал-лейтенанта Камио Мицуоми. Поэтому он действовал с исключительной осторожностью. Высадка десанта началась 2 сентября в бухте Лункоу на территории нейтрального Китая примерно в 180 километрах от Циндао. Только 25 сентября японцы подошли к границам германской концессии, где произошли первые стычки с германскими частями. 28 сентября крепость была плотно обложена и началась подготовка к штурму.

Но первое столкновение на море имело место гораздо раньше. 21 августа 5 британских эсминцев заметили вышедший из порта миноносец S-90 и погнались за ним. Вперед вырвался наиболее быстроходный эсминец «Кен-

нет», который в 18.10 завязал перестрелку. Хотя английский корабль имел гораздо более мощное вооружение (4 орудия 76 мм против 3 орудий 50 мм на германском миноносце), в самом начале боя он получил попадание под мостик. 3 человека были убиты и 7 ранены, в том числе командир «Кеннета», который позднее скончался. S-90 сумел завлечь своего противника в зону огня береговых батарей, но после первых же их залпов «Кеннет» вышел из боя.

В ночь с 30 на 31 августа эсминец «Сиротаэ» выскочил на мель у острова Лентао. Повреждения оказались слишком велики, и команда была снята другим эсминцем. Немцы использовали подарок судьбы. 4 сентября в море вышла канонерка «Ягуар» и под прикрытием береговых батарей артогнем окончательно уничтожила японский эсминец.

Вообще флот принимал довольно активное участие в боях за Циндао. Броненосцы неоднократно обстреливали позиции немцев. Но только один раз корабли пострадали от огня береговых батарей. 14 октября броненосец «Трайэмф» получил попадание 240-мм снарядом и был вынужден уйти в Вейхайвей на ремонт. Интенсивные тральные работы дорого стоили японцам. На минах подорвались и затонули тральщики «Нагато-мару № 3», «Коно-мару», «Коё-мару», «Нагато-мару № 6».

Германские корабли поддерживали огнем свой левый фланг, пока японцы не подвезли тяжелые орудия. После этого даже в бухте Киаочао канонерки не могли действовать свободно. Самым ярким эпизодом в ходе действий на море стал прорыв миноносца S-90.

Даже заниматься сравнением сил противников на море не хочется, настолько велико было преимущество японско-английской эскадры. И все-таки немцы сумели больно ужалить своих противников. В сложившейся ситуации единственной реальной боевой единицей был эсминец S-90 капитан-лейтенанта Бруннера. Ни «Кайзерин Элизабет», ни канонерки не могли сделать абсолютно ниче-

го. S-90 был старым угольным миноносцем, по случаю войны повышенным в звании до эсминца. Но все-таки он имел какие-то шансы на проведение успешной торпедной атаки. Сначала планировалось атаковать японские корабли во время обстрела ими береговых позиций, но командование быстро пришло к правильному заключению о безнадежности дневной торпедной атаки одиночным кораблем. Поэтому к середине октября был выработан новый план.

Капитан-лейтенант Бруннер должен был ночью незаметно выскользнуть из гавани и постараться пройти незамеченным первую линию дозоров. Связываться с эсминцами противника не было никакого смысла. Он должен был атаковать один из крупных кораблей на второй или третьей блокадных линиях. После этого S-90 должен быть прорываться в Желтое море и уходить в один из нейтральных портов, например в Шанхай. Там можно было попытаться дозаправиться углем, чтобы снова атаковать блокадные силы, на сей раз со стороны моря.

17 октября в 19.00, после наступления темноты, S-90 вышел из гавани, хотя волнение было довольно сильным.

Миноносец прошел между островами Дагундао и Ланьдао и повернул на юг. Через 15 минут справа по носу были замечены 3 силуэта, которые двигались на пересечку на запад. Бруннер немедленно повернул вправо. Так как S-90 следовал средним ходом, ни искры из труб, ни бурун его не выдали. Германский корабль прошел под кормой группы японских эсминцев. Бруннер сумел проскочить сквозь первую линию блокады.

В 21.50 S-90 повернул на запад в надежде встретить какой-либо из крупных кораблей. Скорость немцы по-прежнему не повышали. В 23.30 Бруннер повернул на обратный курс, чтобы еще до наступления рассвета вернуться в гавань, двигаясь под берегом со стороны полуострова Хайси, если только не будет встречи с противником.

18 октября в 0.15 на расстоянии 20 кабельтов был замечен большой силуэт корабля, следующего контркурсом. S-90 повернул на параллельный курс. Цель двигалась со скоростью не более 10 узлов. Так как вражеский корабль имел 2 мачты и 1 трубу, Бруннер решил, что встретил броненосец береговой обороны. В действительности это был старый крейсер «Такатихо», который в эту ночь вместе с канонерской лодкой «Сага» нес дозорную службу на второй блокадной линии.

Бруннер чуть отвернул к югу, дал полный ход и с дистанции 3 кабельтова выпустил 3 торпеды с интервалом 10 секунд. Первая из них попала в носовую часть крейсера, вторая и третья — в середину. Японцы были застигнуты врасплох. Прогремел ужасный взрыв, который буквально разорвал крейсер на куски. Погиб 271 человек, в том числе командир корабля.

S-90 повернул на юг. Хотя «Такатихо» не успел сообщить по радио об атаке, огромный столб пламени был виден очень далеко. Бруннер не сомневался, что японцы бросятся в погоню, и не стал пытаться прорываться обратно в Циндао. Он взял курс на юго-запад, примерно в 2.30 разошелся с японским крейсером, спешившим на север. Рано утром миноносец выбросился на камни возле мыса Тауэр примерно в 60 милях от Циндао. Бруннер торжественно спустил флаг, после чего команда высадилась на берег и пешим строем двинулась в направлении Нанкина, где и была интернирована китайцами.

Генерал Камио вел осаду крепости медленно и методично. Японцы расчищали себе дорогу массированным огнем осадных батарей. За время 7-дневной бомбардировки, начатой 4 ноября, было выпущено 43500 снарядов, в том числе 800 снарядов калибра 280 мм. Пользуясь относительной слабостью береговой обороны, флот союзников подвергал крепость неоднократным обстрелам с моря, но их результаты оказались более чем сомнительны. Большой процент снарядов не разрывался, пря-

мых попаданий почти не было зафиксировано. 6 ноября японцы пробили проходы через ров у центральной группы фортов и приготовились к штурму, но его не последовало. Рано утром 7 ноября Мейер-Вальдек отдал приказ о прекращении сопротивления. На фортах были подняты белые флаги, что стало абсолютной неожиданностью для японцев. Еще до капитуляции немцы взорвали все укрепления крепости и затопили военные корабли и торговые суда.

Последнюю потерю японцы понесли уже после сдачи крепости. 11 ноября подорвался на мине и затонул миноносец № 33.

Морские силы японцев

Броненосцы «Суво», «Ивами», «Танго», броненосцы береговой обороны «Окиносима», «Мисима», броненосные крейсера «Иватэ», «Токива», «Якумо», легкие крейсера «Тонэ», «Могами», «Оёдо», «Титосэ», «Акаси», «Акицусима», «Тиёда», «Такатихо», канонерки «Сага», «Удзи», эсминцы «Сираюки», «Новакэ», «Сиротаэ», «Мацукадзэ», «Аянами», «Асагири», «Исонами», «Уранами», «Асасио», «Сиракумо», «Кагэро», «Мурасамэ», «Усои», «Нэнохи», «Вакаба» «Асакадзэ», «Югурэ», «Юдати», «Сирацую», «Микадзуки»

Транспорты и вспомогательные суда

Британская эскадра

Броненосец «Трайэмф», эсминцы «Кеннет», «Уск»

Германо-австрийские морские силы

Крейсер «Кайзерин Элизабет», канонерки «Ягуар», «Илтис», «Тигер», «Лукс», эсминцы S-90, «Таку»

Англо-японское морское сотрудничество в годы Первой Мировой войны

Тимоти Д. Саксон

Командир подводной лодки умело маневрировал и достиг полной внезапности, атаковав союзный конвой возле Крита. Он подкрался к цели буквально на 200 метров и выпустил торпеду. Она попала в эсминец между передними трубами и разворотила носовую часть корабля. Его экипаж собрался в носовых кубриках на обед и потому понес огромные потери. Взрыв и начавшийся пожар унесли жизнь 67 моряков и командира эсминца. Но, несмотря ни на что, корабль остался на плаву и добрался до Пирея.

На первый взгляд, 11 июня 1917 года имела место обычная атака подводной лодкой U-27 союзного конвоя, которая ничем не выделяется среди множества подобных стычек. Тем не менее, оба противника узнали, с кем имели дело, лишь много лет спустя. Союзники думали, что торпеду выпустила германская лодка, но лодка была австрийской. Австрийцы полагали, что торпедировали британский эсминец, но это был корабль Японского Императорского Флота «Сакаки».

В годы войны Япония оказала Великобритании огромную, просто неоценимую помощь, самым важным эпизодом которой стали действия первой и последней Средиземноморской эскадры японского флота. Это соединение, о котором долгие годы ничего не говорили, сражалось рядом с кораблями союзников в критический период подводной войны в 1917 — 18 годах.

Особенно удивительными после этого выглядят высказывания многих английских историков, которые называют действия Японии в годы войны поступками шакала, который крадет куски добычи у льва, никак не помогая тому в охоте. Документы говорят обратное. Действия японских кораблей на Средиземном море значи-

тельно помогли союзникам в самые мрачные дни 1917 года. Столь же важной была роль Японии и за пределами этого театра. Без ее помощи Великобритания потеряла бы контроль над Индийским и Тихим океанами. Немцы могли изолировать важнейшие британские доминионы Австралию и Новую Зеландию и помешать им участвовать в боях в Европе. Впрочем, и другие британские колонии от Адена и Индии до Гонконга и Сингапура могли оказаться в опасном положении. И, несмотря на это, отношение к Японии не изменилось. В 1914 году Великобритания смотрела на Японию с подозрением и неверием, а в 1918 году союзники уже откровенно презирали и опасались ее.

Более спокойному взгляду на роль Японии мешают те приобретения, которые она получила в результате войны. Япония вступила в войну отнюдь не из альтруистических побуждений, но ведь Великобритания, Франция и Россия тоже были далеко не бескорыстны. Территории, которые Япония захватила в Китае и на Тихом океане, вполне сравнимы с новыми территориями, которые захватили Англия, Франция, Италия и британские доминионы. Япония участвовала в войне как союзник Великобритании, но одновременно преследовала свои собственные экспансионистские цели. И ее приобретения вполне сопоставимы с затраченными усилиями и понесенными потерями.

Как Японский Императорский Флот взаимодействовал с Королевским Флотом в годы Первой Мировой войны? Хотя это и не требовалось по условиям англо-японского договора 1902 года, Япония объявила, что поддержит Великобританию в войне против Германии, и отправила ультиматум в Берлин, требуя отзыва германских кораблей из японских и китайских вод. Япония помогла установить контроль над Индийским и Тихим океанами в начале войны, захватив германскую крепость и военно-морскую базу Циндао. Она захватила германские колонии на Тихом океане: Каролинские, Мар-

шалловы и Марианские острова. Японский флот помог британскому изгнать германские крейсера с Тихого океана. В начале войны вице-адмирал Максимилиан граф фон Шпее имел 6 крейсеров, находившихся на Каролинских островах. После объявления войны Японией он был вынужден направиться к берегам Южной Америки, где его поход завершился боями у Коронеля и Фолклендов. Японский флот помог союзникам сохранить контроль над Индийским и Тихим океанами, патрулируя эти районы, когда британский флот был вынужден покинуть их. В 1917 году японцы освободили американские корабли для действий в Европе. Японские корабли конвоировали транспорты с войсками и военными грузами в Европу из британских доминионов на Дальнем Востоке. Японцы строили военные корабли и передали союзникам значительное число торговых судов, так как судостроительная промышленность союзных держав, несмотря на предельные усилия, не справлялась со своими задачами. Наконец, Япония оказала прямую военную помощь на Средиземном море в 1917 — 18 годах, когда союзники под усилившимся давлением германских подводных лодок всерьез рассматривали вопрос об уходе с этого театра. Истоки этого сотрудничества нужно искать в прошлом.

Англо-японский союзный договор 1902 года был заключен потому, что продвижение России в направлении Индии, Кореи и Манчжурии стало представлять угрозу обоим государствам. Первый Лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль, как и его предшественники, полагал естественным, что в случае войны в Европе Япония окажет помощь в Индийском и Тихом океанах. Напряженность в отношениях между Германией и Великобританией росла, и британский флот был реорганизован в соответствии с изменившимися требованиями. Теперь все британские линкоры были сосредоточены в Европе, на Тихом океане остались только старые корабли. После русско-японской войны дислокация

Королевского Флота приобрела ярко выраженный антигерманский характер. Черчилль с первого дня своего пребывания в Адмиралтействе активно проводил эту политику. Британские силы на Дальнем Востоке сократились с 5 броненосцев и 1 броненосного крейсера в марте 1904 года до 2 броненосцев, 1 линейного крейсера и 2 крейсеров в марте 1914 года.

Отстаивая такое решение, Черчилль в марте 1914 года во время выступления в палате общин заявил, что поражение главных сил британского флота в Европе сделает маленькую эскадру на Тихом океане беспомощной. Любая британская эскадра в этом районе неизбежно будет уступать главным силам флота европейских противников. Черчилль заявил, что «2 или 3 дредноута в австралийских водах будут бесполезны после поражения британского флота в отечественных водах».

Такая политика вела к росту зависимости Великобритании от союзников. Франция взяла на себя ответственность за Средиземное море, а Япония должна была сыграть главную роль в защите китайских морей. В отношении Франции эта политика сработала нормально, так как все колониальные разногласия были урегулированы, и Великобритания подписала с ней договор о «Сердечном Согласии» — Антанту. Однако отношения между Великобританией и Японией были довольно прохладными, так как растущие имперские амбиции последней вызывали тревогу в Англии. Обе стороны немало поработали для разрушения англо-японского союза. Экспансия Японии в 1913 — 14 годах вызвала серьезные опасения у британского министра иностранных дел сэра Эдуарда Грея.

Грей был против участия Японии в войне, опасаясь, что она расширит свои владения сверх всяких пределов. Несмотря на все возражения Адмиралтейства, он пытался помешать вступлению Японии в войну. 1 августа 1914 года Грей сообщил своему японскому коллеге Като, что Великобритании потребуется помощь только в слу-

час атаки дальневосточных колоний. Грей опасался не только японской экспансии, но и реакции Австралии, Новой Зеландии и Соединенных Штатов на такую экспансию. Однако давление Первого Морского Лорда, требовавшего активных действий против Германии по всему миру, сломило сопротивление Грея.

11 августа 1914 года Черчилль, опасаясь, что Грей все-таки выступит против участия Японии в войне или постарается ограничить такое участие, заявил ему: «Я думаю, что вы можете окончательно расхолодить их. Я не вижу середины между их участием и неучастием. Если они вступят в войну, мы должны приветствовать их как товарищей. Ваша последняя телеграмма в Японию почти враждебна. Я боюсь, что просто не понимаю хода ваших мыслей, и в этом аспекте не могу следовать вашим намерениям. Эта телеграмма заставляет меня трепетать. Мы все составляем единое целое, и я хотел бы оказывать всемерную поддержку вашей политике. Но я категорически возражаю против препятствий японцам. Вы легко можете нанести смертельный удар нашим отношениям, последствия которого будут ощущаться еще слишком долго. Шторм вот-вот разразится». Выступление Черчилля помогло изменить позицию Грея.

Правительство принца Ямагата Аритомо 15 августа предъявило Германии ультиматум, требуя отзыва германских войск с Тихого океана. От немцев требовали вывести корабли из Циндао, взорвать укрепления порта и передать Японии Шантунгский полуостров. Японцы также требовали передачи им германских островных владений, рассеянных по Тихому океану. Германия не ответила, и Япония формально объявила ей войну 23 августа 1914 года. И тут подозрения Грея относительно намерений Японии начали оправдываться. Япония вступила в войну ради расширения своих владений в Китае и на Тихом океане. Она также стремилась занять место в ряду великих держав (вспомните посла и посланника). Более того, японское правительство уже

начало вспоминать неравноправные договоры, навязанные европейскими державами в 50-х годах XIX века. Однако эти мотивы вступления в войну были не лучше и не хуже, чем у остальных ее участников. Однако что искренне возмущало европейцев — это неспособность японцев относиться с отеческой заботой к тем, кто им уступал. Перечитайте повнимательней прекрасное стихотворение Киплинга «Бремя белого человека». В начале войны отношение к Японии было враждебным и оно серьезно не изменилось к концу военных действий, несмотря на помощь Японии союзникам. Расовая неприязнь еще более усугубила противоречия, и союзники очень быстро забыли о вкладе Японии в их военные усилия.

Совместная экспедиция против Циндао

Англо-японское военное сотрудничество на Дальнем Востоке началось с дрязг. Сразу после вступления в войну Япония решила захватить порт Циндао, известный как «германский Гибралтар Востока». Шантунгский полуостров, где находилась германская военно-морская база Циндао, в мирное время служил базой германской Дальневосточной эскадры. Като сообщил англичанам, что Япония вернет Циндао Китаю, но за плату. Он также сообщил, что Японии не нужна британская помощь, но Грей пропустил мимо ушей это предупреждение и прислал Южно-Валлийских пограничников и сикхский батальон под командованием бригадного генерала Н.У. Барнардистона. Маленькая британская эскадра участвовала в блокаде Циндао, которая началась 27 августа 1914 года.

Англо-японские силы прибыли к Циндао 26 августа. Главные силы германской эскадры покинули Циндао за несколько дней до объявления войны Японией. В порту остались только устаревший австрийский крейсер «Кай-

зерин Элизабет», 5 канонерок и 2 эсминца. Слабость германской эскадры позволила японцам использовать в операции только устаревшие корабли. Циндао блокировали 3 бывших русских броненосца, 2 бывших русских броненосца береговой обороны, 7 крейсеров, 16 эсминцев и 14 вспомогательных кораблей. Британская эскадра состояла из броненосца «Трайэмф», эсминца и госпитального судна.

2-й флот барона Камимуры Хиконодзё доставил японские и британские войска, которые должны были вести осаду. Первая высадка японцев была проведена в Лунгкоу 2 сентября. 18 сентября японские десантники захватили бухту Лао Шао северо-восточнее Циндао, чтобы использовать ее как передовую базу для дальнейших операций против крепости. 24 сентября в Китай прибыли британские войска. Англо-японская эскадра организовала плотную блокаду Циндао и занялась тралением мин. Гидросамолеты с транспорта «Вакамия» начали вести разведку. Они также провели первую в истории успешную «атаку авианосной авиации», потопив германский минзаг в Циндао. В течение всей осады войска постоянно требовали помощи корабельной артиллерии и гидросамолетов.

18 октября японский флот получил ощутимый удар, когда старый германский миноносец S-90 проскользнул мимо патрульных эсминцев и потопил устаревший крейсер «Такатихо» двумя торпедами. Во время осады Циндао японский флот также потерял эсминец «Сиротаэ», миноносец и 3 тральщика. При этом погибли 317 моряков и 76 были ранены, в основном на «Такатихо». Германский гарнизон из 3500 солдат регулярных войск и 2500 резервистов, к которым присоединился экипаж «Кайзерин Элизабет», героически сопротивлялся. Японцы постарались сделать все, чтобы британские войска не участвовали в боях. 7 ноября 1914 года германо-австрийский гарнизон капитулировал. Британские войска, не участвовавшие в штурме, узнали о захвате Циндао пост-

фактум. Захваченные немцы и австрийцы до конца войны находились в лагерях в Японии. Японская армия потеряла 414 человек убитыми и 1441 ранеными.

Японцы сохранили контроль над Циндао и постепенно прибрали к рукам весь Шантунгский полуостров, продвигаясь вдоль построенной немцами железной дороги. В результате первой совместной англо-японской операции Япония установила контроль над обширным районом Манчжурии, а трения между двумя государствами резко усилились.

Эскорт и патрулирование

Пока 2-й флот барона Камимуры помогал захватить Циндао, корабли 1-го флота присоединились к британским и австралийским кораблям в поисках эскадры фон Шпее. Сразу после начала войны вице-адмирал Тамин Ямая послал линейный крейсер «Конго» к Мидуэю, чтобы контролировать коммуникации, проходящие через этот район. Броненосный крейсер «Идзумо», находившийся у берегов Мексики, получил приказ защищать союзное судоходство у берегов Америки. 26 августа адмирал Тамин направил броненосный крейсер «Ибуки» и легкий крейсер «Тикума» в Сингапур, чтобы усилить флот союзников в Юго-Восточной Азии. «Тикума» принял участие в поисках крейсера «Эмден», которые велись в Голландской Ост-Индии и Бенгальском заливе. Адмирал Мацумура Тацуо вместе с линкором «Сацума» и крейсерами «Яхаги» и «Хирадо» патрулировал на морских коммуникациях, ведущих в Австралию.

Более неотложные задачи заставили «Ибуки» выйти из Сингапура. Действия германского крейсера «Эмден» в Индийском океане вынудили командование направить крейсер в Веллингтон (Новая Зеландия). Там он первым из японских кораблей принял участие в сопровождении

транспортов с войсками АНЗАКа[1] на Средний Восток. «Ибуки» и другие японские корабли, как правило, сопровождали транспорты до Адена. Японцы также обеспечивали перевозку французских войск из Индокитая.

В октябре 1914 года японская эскадра адмирала Точиная Сёдзиро, усиленная британскими кораблями, искала германские рейдеры в Индийском океане. В распоряжении адмирала находились крейсера «Токива», «Якумо», «Ибуки», «Икома», «Ниссин», «Тикума», «Хирадо», «Яхаги». 1 ноября 1914 года японцы согласились с просьбой англичан ввести патрулирование зоны к востоку от 90-го меридиана. Большая часть эскадры адмирала Точиная и прибывшие из Циндао корабли до конца месяца охраняли указанный район. После прибытия в Гонолулу германской канонерки (или малого крейсера, если угодно) «Гейер» броненосец «Хидзен» и крейсера «Асама» подошли к порту и находились там, пока 7 ноября «Гейер» не был интернирован американскими властями. Потом «Хидзен» и «Асама» вместе с «Идзумо» начали прочесывать берега Южной Америки, пытаясь найти германские корабли.

Использование японских кораблей спровоцировало нервную реакцию правительств Австралии и Новой Зеландии. Они вполне соглашались с тем, что японцы прикрывают их войсковые конвои, но резко выступили против захвата Японией Маршалловых, Каролинских и Марианских островов. После захвата Джалуита на Маршалловых островах эскадра адмирала Тамина 12 октября появилась в прекрасной гавани Трука на Каролинских островах. Эскадра контр-адмирала Тацуо Мацумуры 1 октября захватила принадлежащий Германии порт Рабаул на острове Новая Британия. 7 октября она прибыла на остров Яп (Каролинские острова), где встретила германскую канонерку «Планет». Экипаж поспешно затопил

[1] Австралийско-новозеландский корпус.

крошечный корабль, чтобы он не попал в руки японцев. Сам остров был оккупирован японцами без инцидентов. В конце 1914 года 4 японских корабля стояли в гавани Сува на Фиджи, а 6 базировались на Труке.

Японское и британское правительства к концу 1914 года с трудом урегулировали вопрос о захвате германских владений на Тихом океане. Японцы оставили за собой Марианские, Каролинские и Маршалловы острова. Новозеландские войска высадились на Самоа под самым носом у японцев и прочно завладели этим стратегически важным островом. Чтобы избежать новых инцидентов, англичане согласились, что британские войска не будут действовать севернее экватора.

В 1914 году Королевский Флот мало что мог противопоставить своему сильнейшему союзнику на Тихом океане. Англичане просто разрывались в попытках защитить свои торговые пути, проходящие по всему земному шару. Более того, они желали, чтобы японцы приняли участие в военных действиях на европейском театре. 6 августа 1914 года сэр Эдуард Грей обратился к японскому правительству с официальной просьбой о помощи. Но все кончилось перебазированием японских кораблей в Сингапур, о чем мы уже говорили. Позднее англичане просили отправить японские корабли сначала на Средиземном море, потом на Балтику, но оба раза получили отказ. В Японии армейское командование имело значительно больший вес, чем флотское. На англо-германскую войну эти два вида вооруженных сил смотрели с прямо противоположных точек зрения. Японская армия была построена по прусскому образцу и обучена германскими офицерами. Японский флот создавался с помощью Великобритании и обучался на английский манер. Все это служило источником постоянных споров в японском руководстве. В феврале 1915 года японский флот нашел новую форму сотрудничества с англичанами, когда в Сингапуре вспыхнул мятеж индийских частей. С кораблей эскадры адмирала Цучия

Мацуканэ (крейсера «Цусима» и «Отова») был высажен десант морской пехоты, который вместе с британскими, французскими и русскими войсками подавил мятеж. В том же 1915 году японский флот оказал большую помощь в охоте за германским крейсером «Дрезден». Он также охранял принадлежащий американцам порт Манила, чтобы германские корабли не могли им воспользоваться. В течение всего года японские корабли, базирующиеся в Сингапуре, патрулировали в Южно-Китайском море, море Сулу и у берегов Голландской Ост-Индии.

В феврале 1916 года сэр Эдуард Грей снова запросил помощи у японцев. После гибели нескольких судов на минах, поставленных германскими вспомогательными крейсерами, требовалось увеличить число кораблей, охотящихся за этими рейдерами. Японское правительство отправило в Сингапур флотилию эсминцев, чтобы охранять имеющий огромное значение Малаккский пролив. Для патрулирования в Индийском океане была выделена дивизия крейсеров. Корабли японского 3-го флота патрулировали в Индийском океане и у Филиппин. Крейсера «Яхаги», «Сума», «Ниитака», «Цусима» и флотилия эсминцев патрулировали в Южно-Китайском море, море Сулу и у берегов Голландской Ост-Индии. В нескольких случаях японские корабли выходили к острову Маврикий и к берегам Южной Африки. Наиболее сильные и современные легкие крейсера «Тикума» и «Хирадо» сопровождали войсковые конвои из Австралии и Новой Зеландии.

Япония действует вполсилы

Несмотря на самое широкое участие японских кораблей в защите союзного судоходства, в конце 1916 года адмирал сэр Джон Джеллико весьма скептически отозвался о действиях японцев. В письме адмиралу Дэвиду

Битти он назвал их «не вполне удовлетворительными». Джеллико предполагал, что более эффективным действиям японцев мешает антипатия к Соединенным Штатам. Джеллико высказал подозрение, что японцы вынашивают идею создания «великой Японии, включающей в себя часть Китая, Юго-Восточной Азии, Голландскую Ост-Индию, Сингапур и Малайские государства». Он полагал, что японское правительство действовало на основе ложной уверенности в непобедимости германской военной машины. Но последние поражения на Сомме и под Верденом могли развеять эту уверенность. Его заявление, что «кроме продажи части вооружения русским и нам, Япония никак не участвует в войне», весьма точно отражало растущее недовольство Великобритании отказами японцев принять участие в войне в Европе. Британские морские офицеры всегда считали, что Японии «нельзя верить до конца», даже когда она оказала Англии помощь в критический момент на Средиземном море.

Если посмотреть на все это глазами японцев, то роль Японии в Первой Мировой войне будет выглядеть совсем иначе. Если японские вооруженные силы сразу разошлись в мнении, какую из сторон следует поддержать, то средний японец не понимал, зачем вообще нужно воевать. Никакой угрозы со стороны Германии в Японии не чувствовал никто. Поэтому японское правительство, поддерживая Антанту, старалось не давать обществу слишком много информации о войне.

Один из британских офицеров, находившийся в Японии во время войны, подтверждает существование такой странной политики. Малькольм Кеннеди, посетивший японскую глубинку, был поражен тем, что крестьяне, с которыми он беседовал, даже не подозревали, что их страна ведет войну. Но такое положение изменилось в 1918 году, когда в Японии начались волнения. Рост доходов не успевал за инфляцией, подстегнутой военными расходами. Поэтому в августе 1918 года в Осаке, Кобе и Нагое имели место рисовые бунты.

Серьезно осложняло японское участие в войне и то, что гордость японцев была ущемлена серьезной дискриминацией, которой подвергались японские жители Сингапура. В торговле с Австралией и Новой Зеландией Япония тоже находилась на положении государства второго сорта. Просьбы англичан о помощи стали более настойчивыми в конце 1916 и начале 1917 года, когда ситуация на морских театрах резко ухудшилась. Германские рейдеры продолжали успешно действовать в Индийском океане. Во время своего плавания рейдер «Вольф» не только уничтожил торговые суда вместимостью 120000 GRT, но и связал огромное количество британских, французских и японских кораблей. За ним охотились 21 крейсер, 14 эсминцев, 9 шлюпов. Японское правительство в обмен на свою помощь потребовало признать захват Шантунгского полуострова и островных владений Германии. В ответ на возражения англичан японцы заявили, что просят не больше русских, которым был обещан Константинополь. Британское правительство долго обсуждало эту проблему, опасаясь негативной реакции со стороны американцев.

В феврале 1917 года японцы согласились расширить свое участие в войне и распространить зону патрулирования своего флота до мыса Доброй Надежды. Японский флот также включился в защиту судоходства у восточных берегов Австралии и Новой Зеландии. В этих операциях участвовали крейсера «Идзумо», «Ниссин», «Тонэ», «Ниитака», «Акаси», «Якумо», «Касуга», «Тикума», «Сума», «Ёдо» и 3 флотилии эсминцев.

Япония также оказала значительную помощь союзникам поставками вооружения в Европу в 1914 году. В 1914 году Япония вернула России 2 броненосца и крейсер, захваченные во время русско-японской войны. Японские заводы поставляли оружие и боеприпасы Великобритании и России. В 1917 году Япония за 5 месяцев построила для Франции 12 эсминцев типа «Каба». Японские моряки привели эти корабли на Средиземное море

и передали французам. В декабре 1916 года Великобритания приобрела у Японии 6 торговых судов вместимостью 77500 GRT. В мае 1917 года англичане попросили японцев доставить в Европу завербованных китайских рабочих. Немного позднее Япония и Соединенные Штаты пришли к соглашению о строительстве на японских верфях торговых судов общей вместимостью 371000 GRT для американского Комитета по судоходству. Хотя война закончилась раньше, чем они были построены, Япония все-таки достроила их. Кроме того, Япония передала в распоряжение союзников часть своего торгового флота.

И лишь в одном вопросе Англии не удалось добиться от Японии уступок. Постоянные попытки Великобритании приобрести некоторые японские военные корабли для возмещения потерь своего флота вызывали раздражение японцев и задевали их гордость. В середине 1917 года адмирал Джеллико предложил приобрести в Японии 2 линейных крейсера. Он сомневался, что можно убедить японцев просто передать эти корабли под оперативное командование Гранд Флита. «Если даже они согласятся, сомнительно, чтобы эти корабли смогли сражаться с германскими линейными крейсерами, имея японские экипажи», — писал он. Японское правительство наотрез отказалось продавать или передавать англичанам какие-либо корабли. Позднее действия японской эскадры на Средиземном море заставили Джеллико изменить свое мнение относительно эффективности японских экипажей.

В свете последующих событий любопытно выглядят взаимоотношения Японии с Соединенными Штатами. По просьбе англичан американцы перебазировали часть кораблей с Тихого океана в Атлантику, чтобы помочь Королевскому Флоту. Но сделать это можно было лишь потому, что американцам оказал помощь новый союзник — Япония.

Вступление Соединенных Штатов в войну потребовало от американцев полностью пересмотреть свою мор-

скую стратегию и кораблестроительную политику. Ведь до 1917 года преобладало мнение, что после разгрома союзников на Америку сразу обрушатся объединенные силы Японии и Германии. Вскоре после вступления США в войну британская морская миссия во главе с Артуром Бальфуром попросила американцев изменить кораблестроительную программу. Раньше она предусматривала строительство большого числа линкоров. В апреле — мае 1917 года Бальфур имел ряд секретных встреч с американскими представителями, в том числе с личным посланником президента Вильсона полковником Хаузом. Англичане предложили начать массовое строительство эскортных кораблей в обмен на обещание британской помощи в случае японо-американского конфликта. Но такое соглашение не было подписано из опасений вызвать раздражение Японии, которая в это время являлась важным союзником Великобритании. Тем не менее, сам факт ведения этих переговоров показывает глубину недоверия англо-американцев. Американские лидеры смотрели на проблемы взаимоотношений с Японией через призму китайского вопроса и расового превосходства. Как позднее ехидно заметили журналисты, знаменитая серия военных планов американского флота вместо названия «Оранжевый» должна была бы называться «Желтый». Американцы постоянно требовали проведения в Китае политики «открытых дверей», и все это вместе взятое порождало сильные антияпонские настроения в американском обществе. Американские лидеры обвиняли Японию в нечестном поведении, попытках добиться политических и территориальных преимуществ в Китае, о чем рассказывали многочисленные американские миссионеры.

Вступление Соединенных Штатов в войну привело к изменениям в японо-американских отношениях. Как и Великобритания в начале войны, Соединенные Штаты обнаружили, что зависят от благожелательного отношения Японии и ее помощи на Тихом океане. Японская

миссия в Вашингтоне, которую возглавлял Исии Кикудзиро, заключила соглашение, которое позволило американцам перевести часть кораблей в Атлантику на помощь англичанам. По секретному соглашению японские корабли патрулировали гавайские воды до конца войны. В октябре 1917 года броненосный крейсер «Токива» заменил самый крупный американский корабль на Гавайях — броненосный крейсер «Саратога». В августе 1918 года крейсер «Асама» сменил «Токиву» и обеспечивал безопасность Гавайских островов до своего возвращения в Японию в феврале 1919 года.

Несмотря на помощь японцев, американцы относились к территориальным захватам Японии так же, как англичане. Японцы ответили им тем же, и вскоре после окончания войны японо-американские противоречия приняли неразрешимый характер. Попытка японской экспансии в Сибири в 1918 году подлила масла в огонь, ведь американцы сами зарились на эти территории. Но уже в 1917 году Япония, числившаяся в союзниках Соединенных Штатов, официально считалась «наиболее вероятным противником».

Операции на Средиземном море

В начале 1917 года Япония, наконец, направила свои силы на европейский театр военных действий. 11 марта первые японские корабли под командованием адмирала Сато Кодзо покинули Сингапур. Сато повел на Мальту легкий крейсер «Акаси» и эсминцы «Умэ», «Кусуноки», «Каэдэ», «Кацура», «Касива», «Мацу», «Суги» и «Сакаки», которые все вместе составляли 10-ю и 11-ю флотилии эсминцев. По пути через Индийский океан соединение приняло участие в поиске германских рейдеров и прибыло в Аден 4 апреля. 10 апреля Сато в ответ на настоятельные просьбы англичан согласился отконвоировать британский войсковой транспорт «Саксон». Он вы-

шел из Порт-Саида на Мальту в сопровождении «Умэ» и «Кусуноки». Остальные корабли японской эскадры последовали за ними и начали действия против германских и австрийских подводных лодок, которые угрожали транспортам союзников на Средиземном море.

10-я и 11-я флотилии прибыли на Мальту в самый плохой для союзников период. В апреле 1917 года на Средиземном море союзники потеряли 218000 тонн, что составило 7 % потерь за все время войны. Союзникам отчаянно не хватало транспортов, и они всерьез рассматривали идею сократить количество судов, идущих через Средиземное море, направив их вокруг мыса Доброй Надежды, и эвакуировав британские войска из Салоник.

Прибытие 1 крейсера и 8 эсминцев адмирала Сато не могло переломить ситуацию на Средиземном море. Тем не менее, японцы получили важнейшую задачу — сопровождать войсковые транспорты, которые везли подкрепления во Францию. Французская армия была обескровлена после бесплодных наступлений под Аррасом и в Шампани. Появление японских кораблей на Мальте позволило союзникам ускорить отправку транспортов. Японские корабли сопровождали транспорты из Египта прямо во Францию. На Мальту они заходили только, если конвои формировались на этом острове.

Эсминцы «Сакаки» и «Мацу», а также другие японские корабли 4 мая 1917 года участвовали в драматическом спасении солдат с транспорта «Трансильвания». Во время этой трагедии у берегов Франции погибли 413 человек, но японские, французские и итальянские корабли сумели спасти почти 3000 солдат, несмотря на опасность новых торпедных атак. Британское Адмиралтейство отправило телеграмму с благодарностями и поздравлениями японскому адмиралу за прекрасные действия во время спасательных работ.

В июне 1917 года крейсер «Акаси» был отозван. Его заменил старый броненосный крейсер «Идзумо». Вместе

с ним на Мальту прибыли эсминцы «Каси», «Хиноки», «Момо» и «Янаги». Так как подводные лодки на Средиземном море действовали все активнее, японскими моряками были временно укомплектованы 2 британские канонерки, названные «Токио» и «Сайкио», и 2 эсминца, названные «Канран» и «Сэндан». Численность японской эскадры на Средиземном море достигла максимума и равнялась 17 кораблям.

К концу лета все сомнения британских адмиралов относительно уровня подготовки и эффективности японских экипажей рассеялись. 21 августа контр-адмирал Джордж Э. Баллард, командовавший морскими силами на Мальте, сообщил в Адмиралтейство, что японцы со дня прибытия на Мальту оказали неоценимые услуги по конвоированию войсковых транспортов. Он напомнил Адмиралтейству, что до прибытия японских эсминцев у союзников не хватало кораблей для этой цели. В отношении эффективности японцев Баллард писал:

> «Французские стандарты эффективности ниже британских, однако итальянские стандарты еще ниже. С японцами все обстоит иначе. Эсминцы адмирала Сато содержатся в совершенно исправном состоянии и проводят в море столько же времени, сколько и наши корабли. Оно значительно больше, чем у французских и итальянских кораблей любых классов. Более того, японцы совершенно независимы в вопросах командования и снабжения, тогда как французы ничего не станут делать самостоятельно, если эту работу можно переложить на других. Эффективность японцев позволяет их кораблям проводить в море больше времени, чем любому другому британскому союзнику, что увеличивает эффект присутствия японских кораблей на Средиземном море».

Помощь японцев оказалась особенно важна, когда немцы в 1918 году начали весеннее наступление на За-

падном фронте. Англичанам пришлось перебросить большое количество войск со Среднего Востока в Марсель. Японские корабли в критические месяцы апрель и май помогли переправить через Средиземное море более 100000 британских солдат. Кризис завершился, и японские корабли занялись обеспечением перевозки войск из Египта в Салоники, где союзники готовили осеннее наступление. До конца войны японская эскадра провела через Средиземное море 788 транспортов союзников и помогла перевезти более 700000 солдат. Японская эскадра имела 34 столкновения с германскими и австрийскими подводными лодками, в которых получили повреждения эсминцы «Мацу» и «Сакаки».

Японские корабли оставались в европейских водах до мая 1919 года. После перемирия Вторая Специальная Эскадра адмирала Сато присутствовала при сдаче германского флота. Крейсер «Идзумо» и эсминцы «Хиноки» и «Янаги» вышли с Мальты в Скапа Флоу, чтобы охранять германские корабли и отвести в Японию 7 трофейных подводных лодок, выделенных Японии.

Сато отправил эсминцы «Кацура», «Мацу», «Сакаки», «Каэдэ» в Бриндизи, чтобы помочь в процедуре капитуляции германских и австрийских кораблей на Средиземном море. В декабре 1918 года он направил броненосный крейсер «Ниссин» вместе с 8 эсминцами в Константинополь. Оставив там эсминцы «Касива», «Канран» и «Сэндан» (последние два следовало вернуть Королевскому Флоту в 1919 году), эскадра вернулась на Мальту. Там она получила приказ сопровождать в Японию переданные ей в качестве репараций германские подводные лодки. Сато отправил «Умэ» и «Кусуноки» патрулировать в Адриатике и направился в Англию, собирая по дороге остальные японские корабли.

5 января 1919 года японская эскадра покинула Портленд. К флоту Сато присоединились «Идзумо», «Хиноки», «Янаги» и 7 германских подводных лодок. В конце марта на Мальте к ним присоединились «Умэ» и «Ку-

суноки». Плавучая база «Кванто» обеспечивала базирование лодок на Мальте. Вместе с крейсером «Ниссин» и 2 флотилиями эсминцев она повела лодки в Японию. Все корабли без происшествий прибыли в Йокосуку 18 июня 1919 года. «Идзумо» и последняя группа эсминцев покинули Мальту 10 апреля, чтобы совершить небольшое плавание по Средиземному морю. Они посетили Неаполь, Геную, Марсель и несколько других портов и вернулись на Мальту 5 мая. Через 10 дней последние японские корабли направились домой и 2 июля 1919 года благополучно прибыли в Йокосуку.

Бог благословит наш союз, и он будет долгим

Британские лидеры были просто обязаны благодарить японскую Средиземноморскую эскадру, когда та уходила домой. Общее мнение выразил Уинстон Черчилль, который сказал: «Я не думаю, что японская эскадра сделал хотя бы одну глупость». Губернатор Мальты лорд Метуэн, проводя смотр японских кораблей в марте 1919 года, также благодарил японский флот «за его великолепную работу в европейских водах». Он выразил надежду, что «Бог благословит наш союз, скрепленный кровью, и он будет долгим».

Действия японских кораблей на Средиземном море заслуживают самой высокой оценки. Японские эсминцы провели в море 72 % времени, что является самым высоким показателем для всех воюющих флотов. Англичане проводили в море только 60 % времени, французы и греки — не более 45 %. Британские офицеры считали, что японские корабли действовали очень хорошо, по крайней мере, они не отклонялись от плана. Послевоенные заявления, что японцы «действовали хуже наших моряков», когда сталкивались с неожиданной ситуацией, являются предвзятыми и не подтверждаются документами. Мы имеем примеры чисто японского понима-

ния долга. Несколько японских командиров совершили харакири, когда погибли сопровождаемые ими транспорты.

Так почему же англичане столь быстро забыли вклад японцев в общее дело союзников? Почему Великобритания позволила англо-японскому союзу рухнуть в 1921 году? Самым простым объяснением является тот факт, что война резко упростила ситуацию на Тихом океане. Отсутствие общего врага подорвало основы союза. После того, как Германия перестала угрожать тихоокеанским владениям, а Россия — Индии, Великобритания больше не нуждалась в союзе с Японией. Американское давление подтолкнуло англичан к пересмотру отношений с Японией, новые территории которой изолировали принадлежащие американцам Филиппины и Гуам. Довоенные расовые и политические трения между Соединенными Штатами и Японией, временно забытые в 1917 — 18 годах, после войны вспыхнули с новой силой. Ни один западный историк не отметит вклад Японии в победу союзников.

Японские политики резко отреагировали на отношение к Японии в годы войны и во время переговоров в Версале. Уже в апреле 1917 года они представили англичанам меморандум для опубликования в газетах. Многие помнили, что союзники пытались выступить в роли верховных судей при рассмотрении спора Японии с Китаем из-за Шантунга. Явно враждебное отношение к Японии после войны заставило японцев поверить, что англо-американский заговор против Японии имеет расовую почву. Разрыв англо-японского союза подтолкнул Японию на сближение с Германией. Прибытие трофейных германских подводных лодок открыло первую страницу долгого сотрудничества германского и японского флотов. Германское влияние и технологии быстро заменили английские. Множество японских морских офицеров учились в Германии в 20-х и 30-х годах.

Англичане имели раскинувшуюся по всему миру империю. Соединенные Штаты заявили о своих претензиях в виде «доктрины Монро», но обе страны обвиняли Японию в экспансионизме. После 1918 года ни одна из этих стран не собиралась поддерживать тесное сотрудничество с Японией, которая так им помогла в годы войны. Теплые отношения сменились отчужденностью. И в результате все это привело к нападению Японии на британские и американские владения на Дальнем Востоке через 23 года после того, как Япония, Великобритания и Соединенные Штаты были союзниками в «войне, которая покончит с войнами».

ГРОЗНЫЕ КРЕЙСЕРА

Самый знаменитый рейдер

Этот корабль был утвержден к постройке как «Военный корабль 4-го класса, малый бронепалубный крейсер «Эрзац-Пфейль». Строился он долго, во всяком случае, однотипный «Дрезден» был заложен позже, но вошел в строй раньше «Эмдена». Вооружен он был, как и все первые немецкие «города», 105-мм орудиями. По штату кораблю также полагались 8 — 52-мм орудий, и на фотографиях «Эмдена» перед уходом на Дальний Восток они видны. Однако ни в одном из рапортов военного времени эти орудия не упоминаются. Нет их и на снимках разбитого крейсера. Скорее всего, они были оставлены на берегу в Циндао, так как представлялись совершенно бесполезными во время реальных боевых действий. «Эмден» не отличался большой скоростью. На испытаниях он немного превысил 23 узла и лишь однажды на мерной миле у Нойкруга развил 24,014 узла. Наиболее экономичная крейсерская скорость «Эмдена» равнялась 8 узлам, но оптимальной крейсерской скоростью считались 12 узлов.

После вступления в строй «Эмден» был послан в Циндао, чтобы заменить в составе *Kreuzergeschwader* легкий крейсер «Ниобе». Весной 1910 корабль отправился на Дальний Восток. По пути он должен был посетить Буэнос-Айрес, чтобы принять участие в празднованиях по

случаю годовщины основания Аргентинской республики. На корабль была переведена часть экипажа старого крейсера «Аркона», и утром 12 апреля 1910 года «Эмден», блистая свежеокрашенными бортами, двинулся в путь. Командовал им корветтен-капитан Вольдемар Фоллертун.

18 мая «Эмден» вместе с крейсером «Бремен» прибыл в Буэнос-Айрес. После окончания праздников он двинулся дальше, прошел Магелланов пролив и 11 июня прибыл в Вальпараисо. Заправившись углем, крейсер пошел на Таити, куда прибыл 12 июля. Зайдя в Апиа (Самоа), «Эмден» встретился с броненосным крейсером «Шарнхорст», на котором держал флаг тогдашний командир Крейсерской Эскадры контр-адмирал Гюлер. Лишь 17 августа 1910 года «Эмден» прибыл в Циндао. Элегантный силуэт быстро принес «Эмдену» прозвище «Лебедь Востока». 23 ноября 1911 года корветтен-капитан Ресторфф сменил Фоллертуна в качестве командира крейсера, но и сам уступил этот пост в конце мая 1913 года фрегаттен-капитану Карлу фон Мюллеру.

20 июня 1914 года вице-адмирал граф фон Шпее увел *Kreuzergeschwader* в большое плавание по Тихому океану. После этого командир «Эмдена» фрегаттен-капитан Карл Фридрих Макс фон Мюллер оставался старшим морским офицером китайской станции. В его распоряжении имелись 2 большие канонерки типа «Илтис», стоящая в доке канонерка «Корморан» и старый миноносец S-90. Когда началась война, фон Мюллер приказал командам речных канонерок, базирующимся в Китае, затопить корабли и пробиваться по суше в Циндао. Вскоре в Циндао пришел допотопный австрийский крейсер «Кайзерин Элизабет», который мог послужить только в качестве плавучей батареи. Фон Мюллер уже получил приказ адмирала: «В случае усиления напряженности «Эмден» должен прикрыть выход угольщиков из Циндао, но не быть заблокированным в порту. Угольщикам следовать на Паган. «Эмден» должен стремиться соединиться с эскадрой».

Он исполнял этот приказ, когда 1 августа Берлин сообщил: «Война с Великобританией, Францией и Россией неизбежна». Оставив старые корабли в распоряжении губернатора Циндао капитана 1 ранга Мейер-Вальдека, 31 июля в 19.00 фон Мюллер вывел свой крейсер в море и направился в Корейский пролив.

И сразу же «Эмден» захватил свой первый приз и вообще первый приз Германского Императорского Флота в Первой Мировой войне. 1 августа в 4.15 наблюдатели крейсера заметили какой-то пароход. Фон Мюллер приказал перехватить его. Когда видимость улучшилась, обер-лейтенант Юлиус Лаутербах сказал, что это русский почтовый пакетбот, идущий во Владивосток. Фон Мюллер дал 2 холостых выстрела, но пароход и не подумал останавливаться. Наоборот, из его трубы повалил густой дым, а по радио раздались призывы о помощи. Фон Мюллер приказал своему радисту заглушить передачу. «Эмден» увеличил скорость до 19 узлов и начал быстро нагонять пароход. Старший артиллерист крейсера капитан-лейтенант Эрих Геде открыл огонь боевыми снарядами. Десятый из них взорвался в нескольких метрах за кормой жертвы, засыпав ее осколками. И тогда пароход остановился. Лаутербах во главе абордажной партии из 20 вооруженных матросов отправился для досмотра.

Это оказался пароход русского Добровольческого Флота «Рязань», построенный в Германии в 1908 году. На борту у него находилось около 80 пассажиров, включая женщин и детей. Погоня за «Рязанью» оказалась неожиданно долгой. По оценке фон Мюллера, пароход сумел развить скорость до 17 узлов. Он мог стать хорошим вспомогательным крейсером, и фон Мюллер решил отвести его в Циндао. Между прочим, корабли Добровольческого Флота строились именно с таким прицелом, поэтому «Рязань» имела специальные подкрепления палубы для установки орудий. На обратном пути произошел трагикомический эпизод. Немцы были замечены французски-

ми броненосными крейсерами «Монкальм» и «Дюпле». Но французы решили, что перед ними «Шарнхорст» и «Гнейзенау», и поспешно бежали.

6 августа трофей прибыл в Циндао. Там пароход был вооружен 8 орудиями калибра 105 мм и 2 прожекторами, снятыми с «Корморана». Он вошел в состав германского флота как вспомогательный крейсер «Корморан II». Но в качестве вспомогательного крейсера этот корабль ничего не добился. 14 декабря 1914 года из-за нехватки угля «Корморан» зашел на Гуам, где и был интернирован американцами. 7 апреля 1917 года они попытались захватить корабль, однако немцы сумели его затопить, хотя при этом погибли 7 человек команды «Корморана».

«Эмден» покинул Циндао вечером 6 августа и направился на Паган. Поскольку Адмиралтейство отозвало корабли Джеррама в Гонконг, крейсер вместе со вспомогательными крейсерами «Принц Эйтель Фридрих» и «Йорк» и 8 угольщиками выскользнул из Циндао незамеченным и соединился 12 августа с фон Шпее на германских Марианских островах. 4 его угольщика пошли на Яп, что оказалось серьезной ошибкой. Джеррам получил приказ уничтожить германскую радиостанцию, расположенную там, и угольщики были уничтожены. 12 августа британский адмирал отправил «Ярмут» и «Дюпле» караулить Циндао — но слишком поздно!

Во время стоянки на Марианских островах фон Шпее провел совещание на борту «Шарнхорста».

> «Когда у командиров спросили их мнение, я <фон Мюллер> сказал, что опасаюсь, что эскадра во время долгого плавания по океану практически ничего не добьется, и спросил, стоит ли придавать такое большое значение доктрине «fleet in being». Если заправка всей эскадры углем в восточно-азиатских, австралийских и индийских водах представляет большие трудности, мы можем отделить один легкий крейсер для действий в Индийском океане».

Фон Шпее принял решение практически не раздумывая. «Одиночный легкий крейсер, который расходует гораздо меньше угля и может при необходимости заправиться с захваченного парохода, сможет действовать в Индийском океане гораздо дольше, чем целая эскадра. На этом театре можно захватить большое количество призов». Рано утром 14 августа германская эскадра пошла на восток из Пагана, а «Эмден» вместе с угольщиком «Маркоманния» повернул на запад. На прощание фон Мюллер передал: «Я благодарю ваше превосходительство за оказанное мне доверие». И он совершил очень много, чтобы оправдать это доверие.

Этот крейсер прославился больше, чем любой другой германский корабль, участвовавший в Первой Мировой войне. Фон Мюллеру исполнился 41 год, и он имел душу капитана французского капера XVIII века. Высокий блондин с тонкими чертами лица и спокойными манерами, он был лучшим образцом прусского офицера, сочетая личное мужество с блестящим умом и подлинной рыцарственностью. 23 судна, которые фон Мюллер захватил в течение 70 дней, лишь тусклое отражение его успехов. «Эмден» также обстреливал британские порты, вынудив Уайтхолл приказать своим торговым судам оставаться в гаванях. Это нанесло тяжелейший удар торговле союзников в Индийском океане. Фон Мюллер заставил союзников выделить на поиски большие силы, в то время как эти корабли были отчаянно нужны на других театрах. Союзникам пришлось отправлять войсковые конвои из Австралии и Новой Зеландии под сильным прикрытием.

Сначала фон Мюллер пошел в Ост-Индию, где на Тиморе принял уголь. Затем «Эмден» прошел вдоль северного побережья островов Сумбава. Поставив фальшивую четвертую трубу, чтобы напоминать «Ярмут», он, неузнанный, 28 августа проскользнул между Бали и Ломбоком. Неделю спустя он впервые чудом ускользнул от преследователей. «Эмден» остановился, чтобы принять

уголь на якорной стоянке на восточном побережье острова Сималур, где всего сутки назад проходил «Хэмпшир». 9 сентября «Эмден» начал свой опустошительный рейд по Бенгальскому заливу.

Вечером этого дня после недолгой погони крейсер остановил греческий пароход. Абордажной партией снова командовал Лаутербах. Хотя формально «Понтопорос» являлся нейтральным судном, его груз состоял из 6500 тонн индийского угля, принадлежащего британскому правительству. Так как греческому капитану было совершенно безразлично, для кого возить уголь, «Понтопорос» вошел в состав «эскадры» «Эмдена». Для поддержания дисциплины у него на борту остались Лаутербах и несколько вооруженных матросов.

Утром 10 сентября наблюдатели «Эмдена» увидели странный пароход, на палубе которого громоздились непонятные белые надстройки. Корабль шел под Синим Флагом британского вспомогательного флота, и вполне мог оказаться вспомогательным крейсером. «Эмден» осторожно приблизился, но никаких признаков орудий на судне не было замечено. На мачте крейсера взвился германский флаг, прогремел холостой выстрел. Пароход послушно остановился. Абордажная партия сообщила, что это пароход «Индус», следующий из Бомбея в Калькутту в балласте. Пароход был арендован индийским правительством для перевозки войск. Странные сооружения на палубе оказались стойлами для кавалерийских лошадей.

Во второй половине дня с «Индуса» было снято все, что могло пригодиться немцам, и пароход был подготовлен к уничтожению. Были открыты кингстоны, и крейсер с близкого расстояния выпустил 6 снарядов в ватерлинию жертвы. Но пароход затонул не сразу. Прошло довольно много времени, прежде чем «Индус» повалился на правый борт и затонул носом вперед. Уже на следующий день фон Мюллер перехватил и потопил пароход «Лорат». Он решил, что может уничтожить маяки Калькутты, что сильно затруднит англичанам использование

этого порта. Фон Мюллер еще обсуждал вопрос о маяках со своими офицерами, когда на горизонте показались огни очередного приза. Вскоре после 22.00 пароход «Кабинга», получив приказ прожектором, послушно остановился. Хотя пароход был английским, он следовал из Калькутты в Нью-Йорк с грузом джута, принадлежащим американцам. Фон Мюллер не захотел осложнять отношения с Соединенными Штатами, кроме того, он не захотел подвергать риску женщин и детей во время ночной пересадки с корабля на корабль. Поэтому «Кабинга» просто получил приказ присоединиться к каравану в качестве плавучей тюрьмы. Этот пароход был отпущен 14 сентября.

Едва корабли дали ход, как была замечена новая жертва. «Эмден» бросился в погоню, и вскоре груженый углем пароход «Киллин» стал собственностью Германской империи. Но после захвата «Понтопороса» фон Мюллер не нуждался в угле, поэтому утром 13 сентября «Киллин» был затоплен. Это были самые счастливые денечки «Эмдена». Старший помощник фон Мюллера капитан-лейтенант фон Мюкке писал:

> «В течение следующих нескольких дней наш бизнес процветал. Едва мы успели остановить один пароход, показавшийся вблизи, и послали офицера и 10 матросов к нему на борт, чтобы подготовить его потопление, как тут же на горизонте появились мачты следующего. Иногда мы собирали по 5—6 судов возле себя. От одного уже виднелись только верхушки труб, другой погрузился до палубы, третий пока сидел нормально, но уже раскачивался с борта на борт, медленно принимая воду».

Сразу после потопления «Киллина» на горизонте показался очередной дым. Это оказался самый крупный из призов «Эмдена» — пароход «Дипломат». Офицеры «Эмдена» так и не успели закончить ланч, так как началась погоня. «Дипломат» только что покинул Калькутту с грузом в несколько тысяч тонн прекрасного цейлонского

чая, но традиционные файв-о-клоки британских джентльменов были несколько подпорчены. Фон Мюллер опасался, что такой большой пароход будет тонуть слишком долго, и приказал минному офицеру обер-лейтенанту Роберту Витгефту заложить подрывные заряды. Однако груз в трюмах был уложен так плотно, что Витгефт не сумел разместить заряды ниже ватерлинии. Они вырвали большой кусок левого борта «Дипломата», но этого оказалось достаточно, чтобы пароход затонул, оставив после себя целый ворох тюков с чаем.

После этого «Эмден» заметил еще несколько дымов. Но на сей раз немцам не повезло. Это оказались итальянские пароходы «Лоредано» и «Дандоло». Италия формально числилась союзником Германии, однако у нее было гораздо больше противоречий с другим немецким союзником Австро-Венгрией, чем с Великобританией. Командир абордажной партии принц Франц-Иосиф фон Гогенцоллерн заявил фон Мюллеру, что не верит капитану «Лоредано», хотя тот и дал честное слово не сообщать англичанам о встрече с германским крейсером. Принц оказался прав. Как только «Лоредано» встретил британский пароход «Сити оф Рангун», шкипер Чиакопелло тут же предупредил англичан о присутствии «Эмдена». Англичанин немедленно повернул обратно в порт, чтобы известить об этом власти. Это спасло несколько пароходов, которые могли столкнуться с рейдером.

Захватив такое большое количество призов, фон Мюллер решил, что настала пора сменить район охоты, и с маршрута Калькутта — Коломбо он перебрался на маршрут Мадрас — Калькутта. Вечером 14 сентября «Эмден» захватил и потопил пароход «Траббох». На борту плавучей тюрьмы скопилось слишком много людей, и фон Мюллер отпустил «Кабингу». «Пассажиры» этого судна на прощание прокричали троекратное «ура» в честь благородного командира рейдера.

Практически тут же на «Эмдене» заметили огни еще одного судна. Крейсер бросился в погоню, но на сей раз

жертва оказалась упрямой. Пароход пускал ракеты и давал гудки, пока разорвавшийся снаряд не подсказал шкиперу, что пора кончать гонку.

«Что за корабль?» — спросили в мегафон с «Эмдена».

«Клан Мэтьюсон».

«Английский?»

«БРИТАНСКИЙ!» — желчно огрызнулся шкипер-шотландец.

«Клан Мэтьюсон» был нагружен железнодорожными локомотивами и автомобилями. Так как «Эмден» во всем этом потребности не испытывал, пароход был пущен на дно.

Фон Мюллер правильно рассудил, что этот район имеет интенсивное судоходство и почти безопасен для него. Адмиралтейство не знало, где он находится, до 14 сентября, а потом англичанам пришлось остановить все торговое судоходство в Бенгальском заливе и прекратить движение по маршруту Коломбо — Сингапур. Это лишило фон Мюллера новых призов, однако ему не следовало огорчаться: он уже целый месяц ускользал от союзников, захватил или потопил 9 судов и обеспечил себя углем на много дней вперед. Но теперь за охоту на «Эмден» взялись всерьез.

Приведем мнение Джеррама, высказанное им после вступления Японии в войну:

> «Я знал, что австралийская и новозеландская эскадры и французский броненосный крейсер «Монкальм» находятся к востоку от Австралии, сопровождая экспедиции на Самоа и Новую Британию. Лучшие корабли ост-индской станции сопровождали войсковые конвои из Индии на запад, а единственными британскими кораблями на торговых путях между Австралией, Сингапуром и Коломбо были «Фокс» и шлюп «Эспигль» возле Коломбо и «Пайонир» возле Фримантла. Учитывая возможность появления немцев в голландской Ост-Индии

с катастрофическими последствиями для нашей торговли, решение было очевидным — сильное соединение должно действовать из Сингапура».

Пати подтвердил это решение. Он считал, что германская эскадра движется к Южной Америке, но можно ожидать появления вражеских вспомогательных крейсеров на торговых путях между Китаем и Австралией, где они причинят гораздо больше вреда, чем фон Шпее на Тихом океане. Адмиралтейство также думало, что фон Шпее направляется в Южную Америку. Британские консулы из Вальпараисо и Буэнос-Айреса сообщили, что германские суда, груженые углем и продовольствием, вышли из чилийских вод в направлении Магелланова пролива. Поэтому у Джеррама запросили:

«Какова диспозиция китайской эскадры? Уничтожение «Шарнхорста» и «Гнейзенау» имеет первостепенную важность. Выполняйте эту задачу, используя «Минотавр», «Хэмпшир» и «Дюпле», и держите связь с Пати, который занимается тем же самым».

Трудно сообразить, чему следует удивляться больше всего: очевидному игнорированию Адмиралтейством диспозиции Джеррама, отсутствию любых признаков «выполнения этой задачи» или его слепому заблуждению, будто Пати уже ищет фон Шпее. Действительно, сложно представить, что такое сообщение вышло из стен Морского Генерального штаба. Оно глубоко любительское, а фразеология — типично черчиллевская, похоже, его явно отправил Первый Морской Лорд. Хотя последствия этой директивы оказались не слишком серьезными, мы еще увидим новые примеры пагубного желания Адмиралтейства взять на себя оперативное руководство соединениями в разных частях мирового океана.

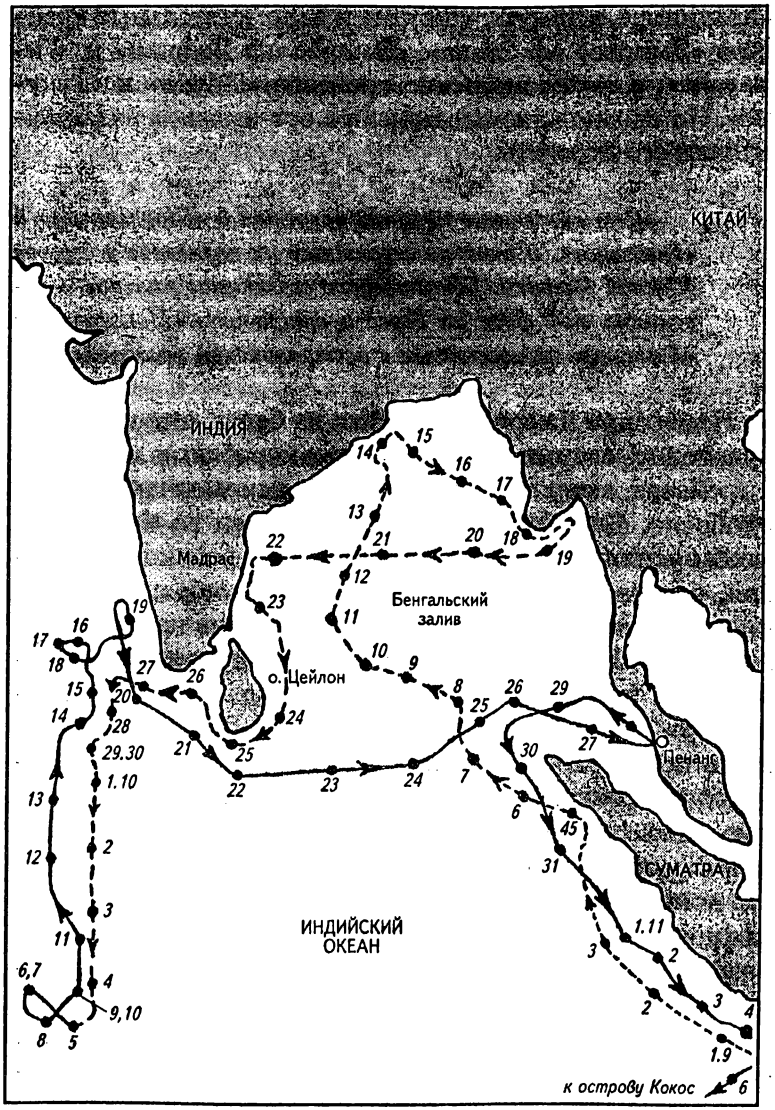
Веря, что германская эскадра направляется в Яванское море, Джеррам отправился туда, имея «Минотавр»,

«Хэмпшир», «Ярмут», «Дюпле» и вспомогательные крейсера «Эмпресс оф Эйша», «Эмпрес оф Джапан» и «Гималайя», а также японские крейсера «Ибуки» и «Тикума». Но предполагаемые поиски в ост-индских водах вынудили его передать:

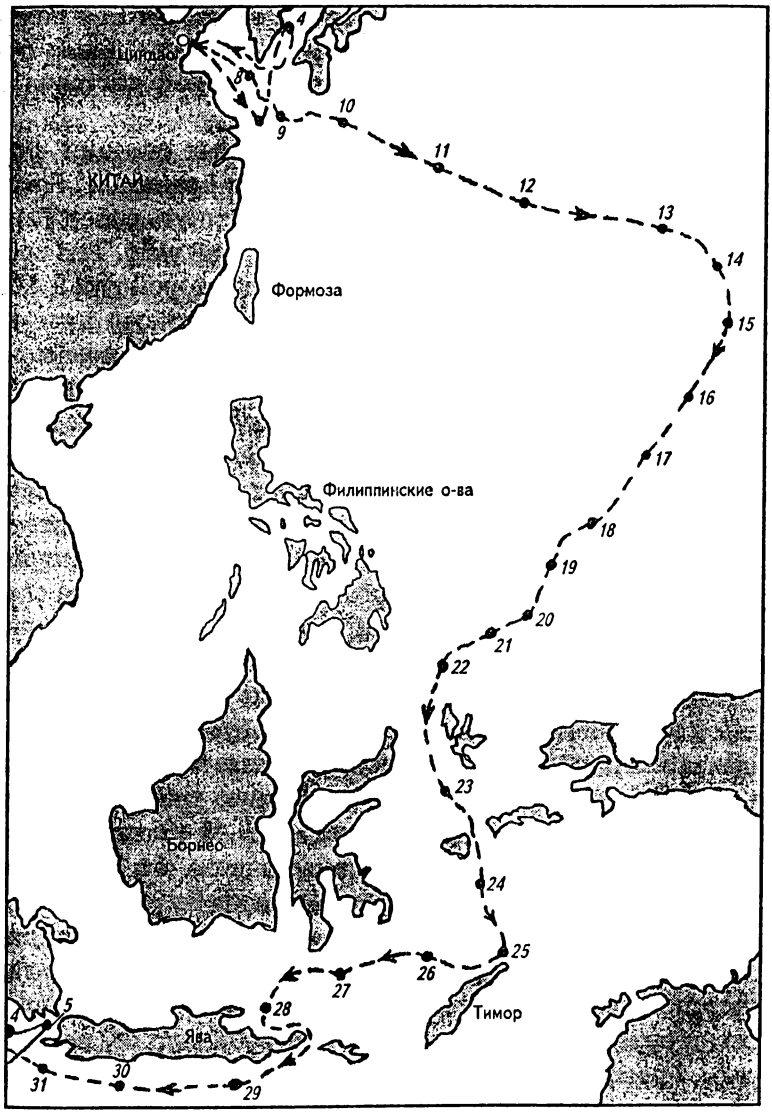
«Нет абсолютно никаких новостей о «Шарнхорсте» и «Гнейзенау». Я считаю вероятным их появление у берегов Южной Америки. Единственное возможное решение— перенести мой флаг на берег и отправить «Минотавр» и «Хэмпшир» на соединение с австралийской эскадрой».

Намерение Джеррама перейти на берег, откуда он мог руководить своими разбросанными кораблями легче, чем с крейсера, вынужденного хранить радиомолчание, было одобрено. Но «Хэмпшир» был отправлен во Фримантл, чтобы усилить сопровождение первого войскового конвоя, отправляющегося в Европу 22 сентября. Отправку «Минотавра» решили задержать. Заключив из этого, что Адмиралтейство не разделяет его предположений относительно намерений фон Шпее, Джеррам послал «Минотавр», «Ибуки» и «Тикуму» к Новой Британии, чтобы взять под охрану австралийские воды, пока Пати находится на Самоа. Но следующие 48 часов принесли первые новости об «Эмдене». Джеррам немедленно приказал «Хэмпширу», «Ярмуту», «Дюпле» и «Тикуме» начать его поиски. Вскоре после этого произошло гораздо более важное событие: «Шарнхорст» и «Гнейзенау» появились возле Апиа (Самоа), уже оккупированного новозеландцами. Эта новость имела множество последствий. Но мы пока укажем лишь ее влияние на действия Джеррама. «Минотавр» и «Ибуки» были посланы на юг, чтобы занять место «Хэмпшира» в эскорте конвоя.

Тем временем фон Мюллер, уйдя из района Калькутты, до 18 сентября никого не встречал. Он заправился углем на Адаманских островах и возле Рангуна натолк-



Поход крейсера «Эмден»,



август — ноябрь 1914 года

нулся на норвежское судно, что не принесло ему большой пользы. Но все-таки угольщик «Маркоманния» освободился от пленных, которых норвежец доставил в Рангун.

Более того, из переговоров береговых станций фон Мюллер понял, что «Хэмпшир» капитана 1 ранга Г.У. Гранта висит у него на хвосте. Он решил покинуть район Рангуна и нанести британцам несколько иной удар. Тем временем он едва разминулся с Грантом во второй раз: в 4.00 20 сентября британский броненосный крейсер прошел через точку, где «Эмден» находился накануне в полдень.

Фон Мюллеру уже наскучила рутинная охота за британскими пароходами, которые буквально сами лезли к нему в руки. Ему хотелось большего. Вечером 22 сентября на «Эмдене» была установлена фальшивая четвертая труба, и крейсер пошел прямо в залитую огнями гавань Мадраса, где никто не ждал такого визитера. Полмиллиона жителей этого индийского города мало заботила слабость его береговых укреплений. 6 — 6,3" дульнозарядных гаубиц, 6 — 15-фунтовок и 2 — 120-мм скорострелки на упряжках из 10 быков каждая даже не были подготовлены к действиям. Считалось, что война бушует где-то очень далеко. Эта иллюзия безопасности разлетелась вдребезги

В 20.55 на «Эмдене» сыграли боевую тревогу, и Эрих Геде приготовился открыть огонь. В 20.48 «Эмден» включил прожектора, чтобы лучше видеть цели, и в 21.30 прогремел залп из 5 орудий правого борта крейсера. С расстояния 3000 ярдов «Эмден» начал громить нефтехранилище Бирманской нефтяной компании. Первый залп дал перелет около 100 метров, хотя при этом было уничтожено орудие в форте Св. Георгия. Второй залп лег недолетом. Грому третьего залпа ответил грохот взрывающихся баков с нефтью.Фон Мюллер истратил 30 снарядов, чтобы поджечь 2 бака. Потом он выпустил 125 снарядов по городу и бунгало возле баков, но жертв, кроме 26 раненых на торговом судне «Чупра», стоявшем у причала, не было. Бой продолжался всего полчаса, наконец берего-

вые батареи начали отвечать, но без толку. Один снаряд упал недолетом, два просвистели над палубой. Остальных немцы даже не слышали. В 22.00 фон Мюллер выключил прожектор, повернул корабль в сторону моря и растаял в ночной тьме.

Набег на Мадрас стал сенсацией. Хотя материальный ущерб оказался не очень серьезным, моральый эффект был громадным. Самое интересное, что командир «Хэмпшира» предсказал возможность подобного набега и решил зайти в Мадрас после 20 сентября. Однако ночью 18/19 сентября капитан 1 ранга Грант получил приказ следовать в бирманский порт Акъяб. Немецкие радисты перехватили эту радиограмму, но расшифровать ее не сумели. Охрана Мадраса была возложена на японский крейсер «Тикума», который опоздал.

Лондонская «Дейли Кроникл» писала: «Действия «Эмдена» имеют очень большое значение. Экипаж корабля доказал свою храбрость. Мы восхищаемся его мастерством так же, как выражаем самую горячую надежду, что этот корабль скоро будет захвачен». Необходимость отыскать и уничтожить этого опасного разбойника, прежде чем он совершит еще более опустошительный рейд, стала еще острее.

Для охоты на «Эмден» Джеррам мог выделить только «Хэмпшир», «Ярмут» и «Тикуму», остальные его корабли имели иные задачи. Пирс мог сделать не больше, ему приказали проводить патрулирование 5 важных перекрестий торговых путей, одно из них - возле острова Миникоу к западу от Цейлона. Но его планы были расстроены внезапным вмешательством Адмиралтейства, которое приказало отдать предпочтение конвоированию транспортов с индийскими войсками в Египет и Францию. У Пирса не осталось ничего, чтобы прикрыть маршрут, который фон Мюллер выбрал своей следующей целью. В третий раз разминувшись на несколько часов с «Хэмпширом», «Эмден» подошел к Коломбо, но лучи прожекторов расстроили попытку внезапной атаки, как это было в Мадрасе.

Вместо этого фон Мюллер пошел к Миникоу и с 25 по 29 сентября захватил там 6 торговых судов. Первым стал «Кинг Луд». Потом крейсер столкнулся с норвежским танкером, который был отпущен, а в 23.00 «Эмден» захватил груженый сахаром пароход «Тимерик». Фон Мюллер хотел отложить осмотр судна до утра, но откровенно враждебное отношение английского капитана заставило его немедленно потопить «Тимерик». 26 сентября был захвачен пароход «Грифевейл». Ночью фон Мюллер встретил ярко освещенное судно под датским флагом. Фон Мюллер позволил ему уйти, хотя Лаутербах и еще кое-кто из офицеров утверждали, что это британский лайнер компании «Биби».

27 сентября «Эмден» захватил английский угольщик «Бьюреск», следовавший в Гонконг. Его трюмы были набиты первоклассным кардиффом. Фон Мюллеру достался просто бесценный приз, хотя максимальная скорость английского парохода составляла всего 10 узлов. На борт «Бьюреска» немедленно была переведена призовая партия. Суматоха улеглась, и воскресенье 28 сентября должно было стать днем отдыха. Германские офицеры рассчитывали насладиться свежей провизией, захваченной на «Грифевейле». Однако на горизонте появился дымок, и трапезу пришлось прервать. Пароход «Рибейра» следовал из Александрии в Батавию с пустыми трюмами, но и его провизионки были заполнены до отказа. Вечером «Эмден» захватил еще один пароход — «Фойл». В тот же день фон Мюллер отпустил набитый пленными пароход «Грифевейл».

После всех этих подвигов фон Мюллера на западном побережье Индии началась такая же паника, как немного раньше на восточном. Но к тому времени, когда «Хэмпшир» и «Тикума» пришли в этот район, «Эмден» ушел к Мальдивским островам, где нашел временное убежище. Жители этих изолированных островов даже не подозревали о начале войны, и фон Мюллер объяснил плачевное состояние своего крейсера долгим кругосветным

плаванием и сильными штормами. Он был настолько любезен, что отремонтировал катер нескольким англичанам, жившим на острове. Чтобы сохранить скорость «Эмдена», требовалось перебрать машины и очистить днище путем кренгования. Немцы занимались этим целых 10 дней, а потом фон Мюллер из перехваченных радиограмм узнал, что судоходство союзников к востоку и западу от Цейлона восстановилось, а к «Хэмпширу» и «Тикуме» присоединился всего лишь вспомогательный крейсер «Эмпресс оф Эйша». 10 октября «Эмден» покинул остров Диего-Гарсия, а через 2 дня туда прибыли «Хэмпшир» и вспомогательный крейсер «Эмпресс оф Раша».

Фон Мюллер решил второй раз наведаться в район Миникоу. На этот раз результаты оказались еще более внушительными. Когда 22 октября пароход «Сент Эгберт» пришел в Кохину, он привез экипажи 7 судов, потопленных фон Мюллером с 16 по 19 октября.

16 октября «Эмден» захватил пароход «Клан Грант» с совершенно бесполезным для себя грузом фарфора и пишущих машинок. Пока шел досмотр «Клан Гранта», на горизонте показался дым, а потом наблюдатель в вороньем гнезде на мачте «Эмдена» сообщил, что видит странную мачту. Фон Мюллер предположил, что это может быть эсминец, и на всякий случай сыграл боевую тревогу. Тяжело раскачиваясь на океанской зыби, очередная жертва «Эмдена» медленно ползла навстречу судьбе. Загадка разрешилась неожиданно. Это оказался землесос «Понраббел». Его экипаж охотно сменил треволнения океанского плавания на земснаряде на относительную безопасность на борту большого парохода. Следом за «Понраббелом» на дно отправился и «Клан Грант».

17 октября «Эмден» перехватил пароход «Бенмор» с грузом автомобилей и велосипедов. На следующий день крейсер встретился с испанским пакетботом. И снова у фон Мюллера выдалось беспокойное воскресенье. Как только офицеры собрались на вокресную службу — на

горизонте появился дым. Это был английский пароход «Троилус», вошедший в строй всего за месяц до начала войны. Свое первое, и, как оказалось, последнее путешествие он совершал в Иокогаму с исключительно ценным грузом меди, каучука и цинка.

Когда Лаутербах во главе абордажной партии появился на борту «Троилуса», его привествовал радостный возглас одной из пассажирок. Оказалось, что перед войной она путешествовала на пароходе, которым командовал бравый лейтенант, и даже присутствовала на одном из обедов, который он тогда дал как капитан своим пассажирам. «Троилус» временно присоединился к германскому конвою.

Вечером на следующий день немцы заметили судно, шедшее без огней. На запрос прожектором судно ответило, что называется оно «Сент Эгберт» и следует из Коломбо в Нью-Йорк с грузом сахара, принадлежащим американцам. Фон Мюллер решил временно использовать его как плавучую тюрьму, разгрузив от пассажиров «Бьюреск». Той же ночью были замечены огни еще одного парохода, и коллекция фон Мюллера пополнилась угольщиком «Эксфорд», который был арендован Адмиралтейством.

На рассвете «Эмден» встретил следующий из Лондона в Калькутту пароход «Чилкана». Он был еще более новым, чем «Бьюреск» и тоже совершал первое плавание. Немцы забрали все, что сочли нужным, со своих призов и приступили к их уничтожению. Первым был потоплен «Троилус». Пароход был построен на совесть, и в очередной раз «Эмдену» пришлось использовать артиллерию, чтобы уничтожить его. Потом был потоплен «Чилкана». С «Эмденом» остались 3 судна, 2 из которых были угольщиками, а на третьем содержались 374 пленных.

Подвиги «Эмдена» гремели по всему миру. Газета «Нью-Йорк Таймс» писала: «Его командир выполняет задачу, полностью разрешенную законами войны, удачно и умело. Наш собственный Поль Джонс делал то же самое, но и

по сей день иногда англичане называют его пиратом. Они знают, однако, что Джонс не был пиратом, как не является им командир «Эмдена».

Снова был запрещен выход из Коломбо, а «Хэмпшир» и «Эмпресс оф Эйша» отправились в погоню. Грант уже трижды едва не сталкивался с «Эмденом». 21 октября фон Мюллеру улыбнулось счастье смелых. Ночью 2 британских корабля шли к Мальдивам, куда, как думал Грант, отойдет германский крейсер. На рассвете Грант приказал вспомогательному крейсеру выдвинуться на 20 миль вправо. Достигнув назначенной позиции, тот лег на генеральный курс. В это время «Эмден» и 2 угольщика находились всего в 10 милях, но дождевой шквал скрыл противников. Соединения двигались на контркурсах, и это также помешало им заметить друг друга.

Союзникам пришлось прибегнуть к более решительным мерам, чтобы уменьшить урон от нападений этого волка. Торговые суда начали двигаться случайными маршрутами, уйдя с привычных путей, ночью они шли без огней. «Ярмут» и русский крейсер «Аскольд» были освобождены от сопровождения конвоев и присоединились к охоте. «Тикуме» и русскому крейсеру «Жемчуг» было приказано патрулировать восточную часть Бенгальского залива, а японцы прислали броненосные крейсера «Токива» и «Якумо». Однако все эти меры не помешали фон Мюллеру 26 октября заправиться углем на укрытой стоянке на Никобарских островах и отправиться в свой самый рискованный и самый известный набег. Он решил атаковать порт Пенанг. Военные корабли союзников использовали рейд между островом Пенанг и побережьем Малайи для заправки и ремонта машин.

Вечером 27 октября в кают-компании «Эмдена» состоялось последнее совещание. Так как Юлиус Лаутербах лучше других офицеров знал гавань Пенанга, именно он был назначен штурманом на завтрашний день. 28 октября 1914 года в 2.00 «Эмден» прошел маяк Пуло-Пенанг, снова поставив фальшивую четвертую трубу. В 4.30 он

повернул прямо на фарватер, ведущий в ярко освещенную гавань.

Обычно в гавани находился британский крейсер. Чтобы иметь возможность отразить атаку со стороны моря, он становился на два якоря поперек пролива. Это давало возможность действовать орудиями всего борта. Русский легкий «Жемчуг» пришел в Пенанг 26 октября, и ему рекомендовали принять те же меры предосторожности. Но на рассвете 28 октября его развернуло течением так, что лишь 2 — 120-мм орудия были направлены на вход в порт. Из 4 более мелких кораблей (все — французские) миноносец «Муске» патрулировал в море, миноносец «Пистолет» стоял на рейде в часовой готовности, миноносец «Фронде» и канонерка «Д'Ибервиль» стояли среди торговых судов с холодными котлами.

Побудка состоялась в 5.30. Капитана «Д'Ибервиля» поднял

> «оглушительный взрыв, напоминающий раскат грома, за которым почти немедленно последовала ожесточенная перестрелка. Выбежав на палубу, я увидел «Жемчуг», окутанный облаком желтого дыма. Справа от него появился неясный силуэт четырехтрубного корабля, входящего на якорную стоянку. Моим первым впечатлением было, что «Жемчуг» открыл огонь по кораблю союзников. Поэтому я приказал спустить шлюпки, чтобы помочь жертвам необъяснимой ошибки. Тем временем неизвестный крейсер закончил разворот в сторону моря, и мы увидели, что первая труба фальшивая. Одновременно мы крикнули: «Это «Эмден»!» — и бросились по боевым постам».

Но ни «Д'Ибервиль», ни такой же неподвижный «Фронде» совсем не стремились привлечь к себе вражеский огонь. Они предоставили это «Пистолету», который снялся с якоря через час после первого залпа «Эмдена». Старший помощник германского крейсера вспоминает:

«Утром 28 октября, пока было еще темно, мы пошли к Пенангу на скорости 20 узлов, имея 4 трубы. Четвертая была сколочена из дерева и парусины, чтобы мы походили на английский крейсер[1]. Когда мы вошли на рейд, солнце поднялось из-за горизонта, и мы увидели множество торговых судов и ни одного военного корабля. Затем среди торгашей появился серый силуэт, хотя мы не знали, что это «Жемчуг», пока не подошли на 5 кабельтов. На борту русского крейсера все спали. Подняв германский флаг, мы выпустили торпеду ему в левую раковину, затопив машинное отделение. Последовала вспышка активности. Мы могли видеть русских офицеров, бегающих по палубе и прыгающих за борт, но наши орудия продолжали дырявить «Жемчуг», пока он не превратился в решето. В пробоинах были ясно видны пожары. Когда мы развернулись, то выпустили вторую торпеду, которая попала ему под мостик, взорвав носовой погреб. Огромное облако черного дыма и белой пены, разных обломков скрыло корабль. Когда оно рассеялось, на виду осталась только верхушка одной из мачт. Он потерял 82 человека убитыми и 115 ранеными из экипажа 340 человек.

Потом мы заметили французскую канонерку «Д'Ибервиль», древнее корыто с двумя легкими пушками, и уже собирались покончить с ней, как сообщили о появлении эсминца. Мы пошли на него на большой скорости и открыли огонь. Как только мы обнаружили, что это катер губернатора, огонь немедленно был прекращен. Затем сообщили, что в море виден большой корабль, очевидно, военный. Мы ожидали один из французских броненосных крейсеров, но это оказался миноносец «Муске».

[1] Катер, патрулировавший вход в гавань, был обманут именно таким образом и позволил «Эмдену» пройти беспрепятственно. Утренний туман скрыл крейсер от «Муске».

Обманув патрульный катер на входе в порт, фон Мюллер не торопился уходить. Вместо этого он пошел на запад, чтобы перехватить пароход «Глентуррет», который принял за вспомогательный крейсер. Но прежде чем абордажная партия «Эмдена» сумела закончить свою работу, был замечен миноносец «Муске», и «Глентуррету» позволили идти в Пенанг с извинениями фон Мюллера за обстрел невооруженного катера. Миноносец капитана 2 ранга Тьеронна отважно вступил в бой, но уже через 10 минут он был потоплен. Первый залп «Эмдена» лег мимо, но третий накрыл цель. Мачта миноносца была снесена, котлы повреждены, и он остановился, травя пар. Сначала фон Мюллер приказал Эриху Геде прекратить огонь, но «Муске» не поднимал белый флаг, хотя его мостик был разрушен, а первая труба снесена. Поэтому «Эмден» дал еще 10 залпов, и миноносец затонул.

Крейсер спустил шлюпки и спас 36 из 76 человек экипажа «Муске». Однако позднее из 12 раненых 3 скончались. «Эмден» на полной скорости пошел прочь, преследуемый миноносцем «Пистолет», который вышел в море в 6.35. Не слишком решительная погоня длилась до 10.00, когда перегревшийся подшипник заставил французов снизить скорость. «Фронде», последовавший за «Пистолетом» час спустя, имел еще меньше успеха. К тому времени, когда «Д'Ибервиль» на одной машине выполз из гавани, единственное, что ему осталось — поискать спасшихся членов экипажа «Муске». «Эмден» опять исчез, оставив союзников, застигнутых полностью врасплох, радоваться, что они отделались потерей только «Жемчуга» и «Муске».

Как все это могло случиться? Увы и увы, обычное русское разгильдяйство. Командир крейсера капитан 2 ранга барон Черкасов вообще съехал на берег, что создало у команды впечатление, будто им предстоит отдых после похода. Служба неслась «по-якорному», хотя часть орудий все-таки оказалась заряжена. В момент подхода «Эмдена» вахтенному офицеру было доложено о появлении

трехтрубного, а потом четырехтрубного крейсера. Он только начал одеваться, когда послышались орудийные выстрелы. Бой закончился, не успев начаться. Старший артиллерист «Жемчуга» еще сумел лично дать 3 выстрела из кормового орудия, но это была уже агония. Позднее русский вспомогательный крейсер «Орел» поднял кормовое орудие «Жемчуга». После возвращения в Россию командир крейсера и старший помощник были преданы суду и разжалованы в матросы.

30 октября «Эмден» встретил британский пароход «Ньюберн», следующий из Англии в Сингапур с грузом соли. Корабельные документы показали, что этот груз принадлежит немцам, и пароход был отпущен. На него передали пленных французов с просьбой доставить их в Сабанг.

Тем не менее, срок, отпущенный «Эмдену», истекал. Когда он пошел от Пенанга к проливу Сунда, в погоню за ним были отправлены новые корабли: легкие крейсера «Глостер» из Средиземного моря, «Дартмут» и «Веймут» из Восточной Африки, еще 3 крейсера из Японии. Однако это оказалось лишним. Экипажу крейсера отчаянно требовался отдых. Но фон Мюллер решил сначала нанести удар по острову Кокос.

> «Помимо прямого урона, который неприятель понесет из-за уничтожения этой кабельной и радиостанции и разрыва сообщения между Австралией и Европой, я надеялся создать у него впечатление, что «Эмден» намеревается атаковать судоходство у восточных и южных берегов Австралии. Это могло отвлечь из Индийского океана некоторые английские крейсера, охотившиеся за мной, прежде чем я пойду к Сокотре и маршруту между Аденом и Бомбеем».

Но совершить это «Эмдену» было не суждено. Адмирал Джеррам предполагал возможность, что «Эмден» может попытаться захватить Кокос, но не мог послать

туда корабль. Поэтому персонал станции получил детальные инструкции на случай атаки. Телеграфисты должны были немедленно предупредить все корабли союзников, находящиеся поблизости. Поэтому, когда суперинтенданту Восточной Телеграфной Компании Дарси Фарранту сообщили в 5.50 утра 9 ноября, что четырехтрубный корабль движется к острову Дирекшн, он знал, что делать. Еще накануне англичане перехватили переговоры «Эмдена» с «Бьюреском» и насторожились. Когда они по радио запросили у неизвестного корабля опознавательные и не получили ответа, все стало ясно.

> «Заметив, что четвертая труба является парусиновой фальшивкой, я нашел мистера Ла Нозе и приказал ему немедленно идти в хижину с радиопередатчиком, чтобы передать сообщение о неизвестном корабле вблизи острова. Увидев, как «Эмден» встал на якорь в миле от берега и спустил вооруженный катер и 2 шлюпки, я вернулся к радиопередатчику, и Ла Нозе сообщил мне, что «Эмден» и угольщик пытаются забить его передачу. Я приказал ему продолжать передачу, чтобы заставить неприятеля использовать свои мощные радиостанции Телефункен. Это встревожило бы наши корабли. Я оставался в хижине, пока офицер и полудюжина матросов не приказали нам выходить».

В 6.30 «Эмден» бросил якорь возле берега и спустил шлюпки с вооруженным десантом численностью 50 человек: 3 офицера, 15 механиков и 32 строевых матроса. Впрочем, скорее это была возможность наградить наиболее прилежных матросов небольшой прогулкой по берегу. Командовал десантом старший офицер крейсера капитан-лейтенант Гельмут фон Мюкке. Вахтенный офицер лейтенант Финкенчер заметил, что в состав партии вошло большинство опытных артиллеристов. Но фон Мюллер сказал, что они быстро вернутся. Один из десантников вспоминал:

«Я вместе с 2 радистами пошел на радиостанцию, откуда посылали призывы о помощи. Мы сразу уничтожили динамо, движок и распредщит. Остальные делали ту же работу на телеграфной станции. Капитан-лейтенант фон Мюкке выловил кабель, идущий в Перт, и перерезал его. Мачта с антеннами была взорвана, так же, как склад с запасом кабеля».

Это заняло около двух с половиной часов. Затем, прежде чем был перерезан другой кабель, взвыла сирена «Эмдена». Фон Мюкке понял, что это сигнал возвращаться как можно скорее. Но едва шлюпки отошли от берега, как десантники увидели, что крейсер уже выходит из гавани. Из мотора катера была выжата вся скорость, на которую он был способен, но крейсер догнать не удалось. А потом неожиданно для десантников «Эмден» открыл огонь.

Сигнал, посланный Ла Нозе, перехватил австралийский крейсер «Мельбурн». Его командир капитан 1 ранга М.Л. Сильвер командовал эскортом войскового конвоя, который находился всего в 55 милях к северу от Кокоса в 7.00 утра и направлялся в Коломбо, о чем фон Мюллер не знал. Он решил «в интересах безопасности конвоя найти крейсер, который мог быть только «Эмденом» или «Кёнигсбергом». Поэтому я приказал «Сиднею» развести пары и полным ходом идти к Кокосу». На «Эмдене» перехватили эту радиограмму, но передача была такой слабой, что немцы предположили, что передатчик находится где-то милях в 200 отсюда, и совершенно не встревожились. Результат полностью оправдал решение Сильвера, но в нем таилась и доля риска. Ведь «Эмден» мог ускользнуть от «Сиднея» и атаковать конвой (да еще вместе с «Кёнигсбергом», как мог предположить Сильвер). Тогда Сильвера обвинили бы в том, что он поставил под угрозу безопасность конвоя и его своевременное прибытие, особенно учитывая, что «Минотавр», шедший в Южную Африку, тоже был неподалеку.

Вскоре после 9.00 наблюдатель с мачты «Эмдена» сообщил, что видит облако дыма. Это облако превратилось в корабль с одной трубой и двумя высокими мачтами, то есть не крейсер, а угольщик. Командир «Бьюреска» лейтенант Клоппер старался дымить как можно меньше, но моряки на борту «Эмдена» предполагали, что дым является следствием пожара в трюме с углем.

Лейтенант Альберт фон Жерар решил подняться на мачту, посмотреть, кто там идет. На борту «Эмдена» царило спокоствие. Но в 9.12 фон Жерар различил характерный силуэт военного корабля с двумя наклонными мачтами и четырьмя трубами. В 9.13 был дан сигнал сиреной, а в 9.15 на мачту «Эмдена» взлетели сигнальные флаги с приказом десантной партии возвращаться. В 9.17 фон Жерар крикнул, что видит кроме, флагов Св. Георгия, еще и синий флаг. Это означало, что к острову идет какой-то австралийский корабль.

Действительно, это был «Сидней». Фон Мюллер сразу забыл про десант, поднял якорь, и в 9.30 «Эмден» вышел в море. Позднее командир «Сиднея» капитан 1 ранга Джон Глоссоп напишет в своем рапорте Адмиралтейству:

> «Я имею честь сообщить, что, сопровождая конвой, 9 ноября в 6.30 перехватил сообщение по радио с Кокоса: «Неизвестный корабль входит в гавань». Я приказал поднять пары, дать полный ход и двигаться туда. Я развил 20 узлов и в 9.15 заметил впереди землю, а потом, почти сразу, дым, который оказался «Эмденом», идущим мне навстречу. В 9.40 он дал первый выстрел с дистанции 9500 ярдов. Его огонь был очень точным и сразу начал давать попадания. Мой носовой дальномер был разбит почти немедленно, кормовой пост управления был выведен из строя третьим залпом, но противник быстро начал слабеть. Я держал дистанцию, чтобы использовать свои более тяжелые и более дальнобойные орудия. Сначала была снесена первая труба «Эмдена»,

потом фок-мачта, затем вспыхнул пожар на корме. Потом была уничтожена вторая труба и, наконец, третья. Я увидел, как он направляется к острову Норт Килинг, где и выбросился на берег в 11.20. Я дал по нему еще два полных залпа бортом, а потом отправился преследовать торговое судно, которые подошло во время боя».

Хотя эта дуэль длилась полтора часа, сомнений в ее исходе не возникало. Легкий крейсер «Сидней», вошедший в строй в прошлом году, имел 8 — 152-мм орудий против 10 — 105-мм орудий «Эмдена». Но фон Мюллер смело пошел в атаку потому, что ошибочно принял этот корабль за крейсер типа «Ньюкасл», которые были гораздо слабее «Сиднея». Капитан 1 ранга Глоссоп и старший артиллерист «Сиднея» лейтенант Рахилли в течение всего боя находились на верхнем мостике, откуда противник был виден гораздо лучше, чем из боевой рубки. Первый залп «Эмдена» лег в сотне ярдов от австралийского крейсера. Немецкие снаряды падали под большим углом и взрывались при падении в воду. Рикошетов не было. Уже третий залп накрыл «Сидней». Снаряд пролетел буквально в футе от головы лейтенанта Рахилли, попал в тумбу дальномера, не взорвался и отскочил, оторвав ноги дальномерщику. Если бы снаряд взорвался, то погибли бы и командир «Сиднея», и старший артиллерист. А через несколько минут 2 или 3 снаряда попали в кормовой пост управления, разрушив его.

Стрельба австралийцев была гораздо менее точной. Но постепенно они пристрелялись, и более тяжелые снаряды начали наносить «Эмдену» серьезные повреждения. Через 20 минут после начала боя была снесена первая труба германского крейсера, на корме вспыхнул пожар. Фон Мюллер писал:

«Как только «Сидней» нащупал дистанцию, «Эмден» начал получать повреждения, которые быстро росли. «Сидней» имел огневое преимущество и запас скорости.

Вскоре после 9.00 наблюдатель с мачты «Эмдена» сообщил, что видит облако дыма. Это облако превратилось в корабль с одной трубой и двумя высокими мачтами, то есть не крейсер, а угольщик. Командир «Бьюреска» лейтенант Клоппер старался дымить как можно меньше, но моряки на борту «Эмдена» предполагали, что дым является следствием пожара в трюме с углем.

Лейтенант Альберт фон Жерар решил подняться на мачту, посмотреть, кто там идет. На борту «Эмдена» царило спокоствие. Но в 9.12 фон Жерар различил характерный силуэт военного корабля с двумя наклонными мачтами и четырьмя трубами. В 9.13 был дан сигнал сиреной, а в 9.15 на мачту «Эмдена» взлетели сигнальные флаги с приказом десантной партии возвращаться. В 9.17 фон Жерар крикнул, что видит кроме, флагов Св. Георгия, еще и синий флаг. Это означало, что к острову идет какой-то австралийский корабль.

Действительно, это был «Сидней». Фон Мюллер сразу забыл про десант, поднял якорь, и в 9.30 «Эмден» вышел в море. Позднее командир «Сиднея» капитан 1 ранга Джон Глоссоп напишет в своем рапорте Адмиралтейству:

> «Я имею честь сообщить, что, сопровождая конвой, 9 ноября в 6.30 перехватил сообщение по радио с Кокоса: «Неизвестный корабль входит в гавань». Я приказал поднять пары, дать полный ход и двигаться туда. Я развил 20 узлов и в 9.15 заметил впереди землю, а потом, почти сразу, дым, который оказался «Эмденом», идущим мне навстречу. В 9.40 он дал первый выстрел с дистанции 9500 ярдов. Его огонь был очень точным и сразу начал давать попадания. Мой носовой дальномер был разбит почти немедленно, кормовой пост управления был выведен из строя третьим залпом, но противник быстро начал слабеть. Я держал дистанцию, чтобы использовать свои более тяжелые и более дальнобойные орудия. Сначала была снесена первая труба «Эмдена»,

потом фок-мачта, затем вспыхнул пожар на корме. Потом была уничтожена вторая труба и, наконец, третья. Я увидел, как он направляется к острову Норт Килинг, где и выбросился на берег в 11.20. Я дал по нему еще два полных залпа бортом, а потом отправился преследовать торговое судно, которые подошло во время боя».

Хотя эта дуэль длилась полтора часа, сомнений в ее исходе не возникало. Легкий крейсер «Сидней», вошедший в строй в прошлом году, имел 8 — 152-мм орудий против 10 — 105-мм орудий «Эмдена». Но фон Мюллер смело пошел в атаку потому, что ошибочно принял этот корабль за крейсер типа «Ньюкасл», которые были гораздо слабее «Сиднея». Капитан 1 ранга Глоссоп и старший артиллерист «Сиднея» лейтенант Рахилли в течение всего боя находились на верхнем мостике, откуда противник был виден гораздо лучше, чем из боевой рубки. Первый залп «Эмдена» лег в сотне ярдов от австралийского крейсера. Немецкие снаряды падали под большим углом и взрывались при падении в воду. Рикошетов не было. Уже третий залп накрыл «Сидней». Снаряд пролетел буквально в футе от головы лейтенанта Рахилли, попал в тумбу дальномера, не взорвался и отскочил, оторвав ноги дальномерщику. Если бы снаряд взорвался, то погибли бы и командир «Сиднея», и старший артиллерист. А через несколько минут 2 или 3 снаряда попали в кормовой пост управления, разрушив его.

Стрельба австралийцев была гораздо менее точной. Но постепенно они пристрелялись, и более тяжелые снаряды начали наносить «Эмдену» серьезные повреждения. Через 20 минут после начала боя была снесена первая труба германского крейсера, на корме вспыхнул пожар. Фон Мюллер писал:

«Как только «Сидней» нащупал дистанцию, «Эмден» начал получать повреждения, которые быстро росли. «Сидней» имел огневое преимущество и запас скорости.

Вскоре после 9.00 наблюдатель с мачты «Эмдена» сообщил, что видит облако дыма. Это облако превратилось в корабль с одной трубой и двумя высокими мачтами, то есть не крейсер, а угольщик. Командир «Бьюреска» лейтенант Клоппер старался дымить как можно меньше, но моряки на борту «Эмдена» предполагали, что дым является следствием пожара в трюме с углем.

Лейтенант Альберт фон Жерар решил подняться на мачту, посмотреть, кто там идет. На борту «Эмдена» царило спокоствие. Но в 9.12 фон Жерар различил характерный силуэт военного корабля с двумя наклонными мачтами и четырьмя трубами. В 9.13 был дан сигнал сиреной, а в 9.15 на мачту «Эмдена» взлетели сигнальные флаги с приказом десантной партии возвращаться. В 9.17 фон Жерар крикнул, что видит кроме, флагов Св. Георгия, еще и синий флаг. Это означало, что к острову идет какой-то австралийский корабль.

Действительно, это был «Сидней». Фон Мюллер сразу забыл про десант, поднял якорь, и в 9.30 «Эмден» вышел в море. Позднее командир «Сиднея» капитан 1 ранга Джон Глоссоп напишет в своем рапорте Адмиралтейству:

> «Я имею честь сообщить, что, сопровождая конвой, 9 ноября в 6.30 перехватил сообщение по радио с Кокоса: «Неизвестный корабль входит в гавань». Я приказал поднять пары, дать полный ход и двигаться туда. Я развил 20 узлов и в 9.15 заметил впереди землю, а потом, почти сразу, дым, который оказался «Эмденом», идущим мне навстречу. В 9.40 он дал первый выстрел с дистанции 9500 ярдов. Его огонь был очень точным и сразу начал давать попадания. Мой носовой дальномер был разбит почти немедленно, кормовой пост управления был выведен из строя третьим залпом, но противник быстро начал слабеть. Я держал дистанцию, чтобы использовать свои более тяжелые и более дальнобойные орудия. Сначала была снесена первая труба «Эмдена»,

потом фок-мачта, затем вспыхнул пожар на корме. Потом была уничтожена вторая труба и, наконец, третья. Я увидел, как он направляется к острову Норт Килинг, где и выбросился на берег в 11.20. Я дал по нему еще два полных залпа бортом, а потом отправился преследовать торговое судно, которые подошло во время боя».

Хотя эта дуэль длилась полтора часа, сомнений в ее исходе не возникало. Легкий крейсер «Сидней», вошедший в строй в прошлом году, имел 8 — 152-мм орудий против 10 — 105-мм орудий «Эмдена». Но фон Мюллер смело пошел в атаку потому, что ошибочно принял этот корабль за крейсер типа «Ньюкасл», которые были гораздо слабее «Сиднея». Капитан 1 ранга Глоссоп и старший артиллерист «Сиднея» лейтенант Рахилли в течение всего боя находились на верхнем мостике, откуда противник был виден гораздо лучше, чем из боевой рубки. Первый залп «Эмдена» лег в сотне ярдов от австралийского крейсера. Немецкие снаряды падали под большим углом и взрывались при падении в воду. Рикошетов не было. Уже третий залп накрыл «Сидней». Снаряд пролетел буквально в футе от головы лейтенанта Рахилли, попал в тумбу дальномера, не взорвался и отскочил, оторвав ноги дальномерщику. Если бы снаряд взорвался, то погибли бы и командир «Сиднея», и старший артиллерист. А через несколько минут 2 или 3 снаряда попали в кормовой пост управления, разрушив его.

Стрельба австралийцев была гораздо менее точной. Но постепенно они пристрелялись, и более тяжелые снаряды начали наносить «Эмдену» серьезные повреждения. Через 20 минут после начала боя была снесена первая труба германского крейсера, на корме вспыхнул пожар. Фон Мюллер писал:

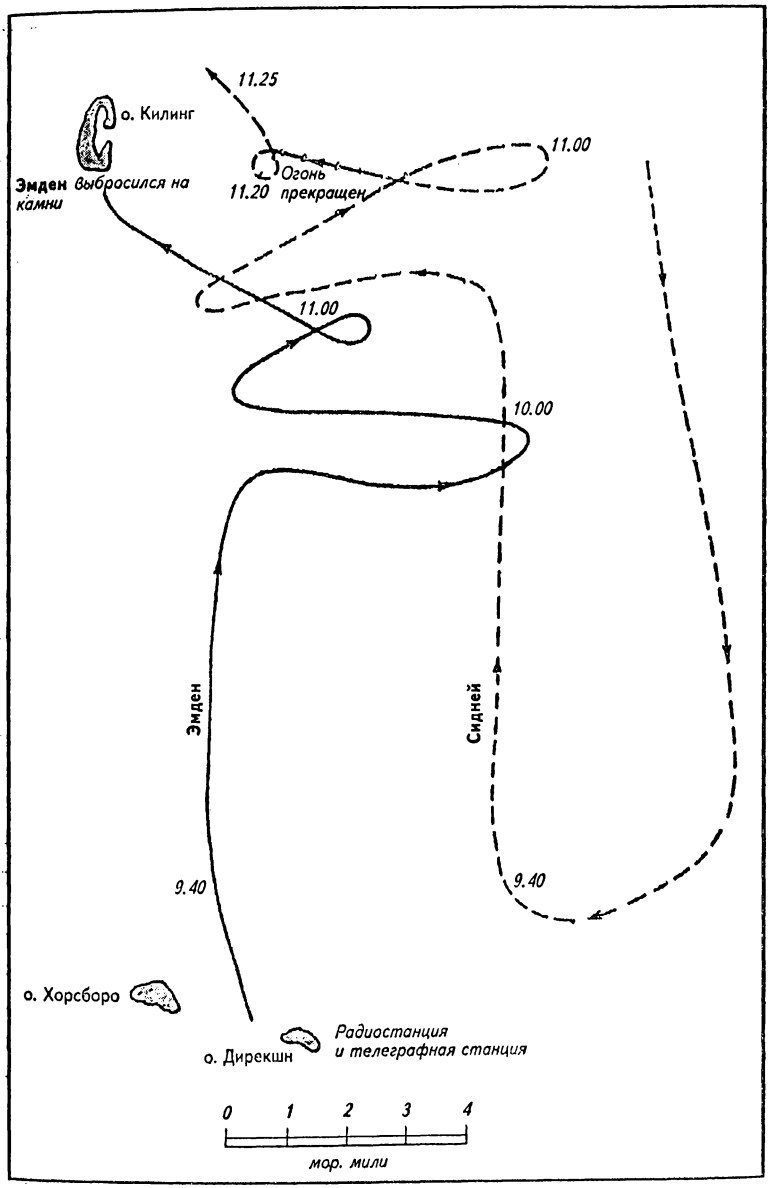
«Как только «Сидней» нащупал дистанцию, «Эмден» начал получать повреждения, которые быстро росли. «Сидней» имел огневое преимущество и запас скорости.

Через 20 минут после начала боя наша рулевая машина вышла из строя. Я приказал перейти на ручное управление, но валик был заклинен прямым попаданием. Корабль развернуло на 8 румбов, прежде чем мы начали управляться машинами. Так как огонь с нашего правого борта значительно ослабел, я решил ввести в действие батарею левого борта. Но и ее стрельба скоро также ослабла из-за серьезных потерь среди расчетов. К этому времени шансы выйти на дистанцию торпедного выстрела стали совсем мизерными, хотя я не терял надежды попытаться. Но когда дистанция сократилась до 4900 ярдов, «Сидней», совершив неудачную попытку торпедировать нас, круто развернулся на правый борт и начал уходить на большой скорости.

К 10.45 верхний мостик «Эмдена» был уничтожен, средняя и задняя трубы сбиты, фок-мачта была за бортом. Я хотел совершить вторую попытку торпедной атаки, но не смог передать приказ «Правая — стоп». Наши машины могли развить только 19 узлов, так как 2 котла прекратили работу. Через несколько минут после 11.00 наш огонь прекратился, и я отвернул от «Сиднея». Вскоре после этого мне сообщили, что торпедный отсек пришлось оставить, так как его заливало через подводную пробоину. Так как у меня не оставалось шансов нанести дальнейшие повреждения своему противнику, я решил выбросить свой поврежденный корабль на наветренный берег острова Норт Килинг, а не приносить в бессмысленную жертву жизни тех, кто уцелел».

Однако конец «Эмдена» еще не наступил. Торговое судно, замеченное Глоссопом, было его угольщиком — захваченным британским пароходом «Бьюреск».

«Я начал погоню и перехватил его в 12.10, дав выстрел под нос. Я послал шлюпку с абордажной партией, однако он уже тонул, кингстоны были повреждены. Я вернул людей на борт и дал по нему 4 выстрела, а потом



Последний бой крейсера «Эмден»

вернулся к «Эмдену», пройдя мимо плавающих в воде матросов. Я оставил им 2 шлюпки. Так как его флаг оставался поднятым, я дважды запросил сигналом: сдается ли он? Германский офицер с «Бьюреска» дал мне понять, что его капитан никогда не сдастся, и крайне неохотно в 16.30 я снова открыл огонь, который немедленно прекратил в 16.35, так как он поднял белый флаг, спустив стеньговый».

Глоссоп послал шлюпку на борт «Эмдена» с письмом фон Мюллеру: «Я имею честь потребовать от вас сдать свой корабль мне во имя человечности. Чтобы показать, как высоко я уважаю вашу смелость, осмелюсь напомнить ситуацию. Вы на берегу, три трубы и мачта сбиты, большинство орудий выведено из строя. Вы не можете покинуть остров, а мой корабль цел. В случае вашей капитуляции, которую я считаю не позором для вас, а несчастьем, я постараюсь сделать все возможное для ваших больных и раненых и помещу их в госпиталь. Имею честь оставаться Вашим покорным слугой, Джон К.Т. Глоссоп, капитан 1 ранга».

Большего капитан «Сиднея» не мог сделать для подбитого корабля, пока не выяснит состояние кабелей и радиостанции на острове Дирекшн. Однако он задержал возвращение, чтобы спасти германских моряков, и не успел высадиться до темноты. Он должен был ходить галсами взад-вперед всю ночь, пока утром не смог связаться с островом. Тут его ждал неприятный сюрприз. После поспешного ухода «Эмдена» фон Мюкке вернулся, «поднял германский флаг и объявил остров германским владением. Все англичане считались военнопленными. Он приготовился оборонять место высадки, установив пулеметы и вырыв окопы». Старший офицер «Эмдена» следил за боем весь день, пока к вечеру не

«стало совершенно ясно, что наш корабль не сможет вернуться нам на помощь. Так как было очевидно, что

на следующий день появится вражеский крейсер, я отдал приказ подготовить к выходу в море старый парусник «Айша». Он имел водоизмещение 97 тонн и раньше перевозил копру с Килинга в Батавию. Англичане на острове отговаривали меня, так как он был старым и прогнившим».

Тем не менее, фон Мюкке выполнял свой план с такой энергией, что «Айша» отплыл еще до темноты, забрав всю германскую абордажную партию с ее оружием. Глоссоп, к своему огромному удивлению, на следующий день не нашел на острове ничего из немцев.

После долгого и опасного путешествия к Падангу в Голландской Ост-Индии фон Мюкке и его матросы добрались до порта Ходейда в оккупированном турками Йемене, откуда уже по суше отправились в Константинополь. Там их в июне 1915 года встретил как героев адмирал Сушон.

Узнав, что на острове Дирекшн все в порядке, Глоссоп забрал оттуда доктора и вернулся к «Эмдену», послав офицера встретиться с фон Мюллером.

«Так как нельзя было оставить на месте большое число раненых и пленных, он пообещал, что, если я сниму их, они не нанесут вреда моему кораблю и будут соблюдать дисциплину на борту «Сиднея». Я начал принимать их на борт, что оказалось тяжелой работой, так как подойти к «Эмдену» было очень трудно. Его состояние было неописуемо. Сняв в 15.00 последнего человека, я пошел к подветренному берегу Норт Килинга, чтобы забрать 20 человек, успевших высадиться на берег. Ночь наступила раньше, чем мы закончили эту операцию, и нам пришлось остаться до утра, чтобы возобновить ее в 5.00 11 ноября».

Затем отважный фон Мюллер последним покинул разбитый корабль. «Сидней»

«направился в Коломбо в 10.35. Наши потери составили 3 убитых и 15 раненых, один из которых потом умер. Потери «Эмдена» я могу оценить приблизительно в 7 офицеров и 108 матросов. Я принял 11 офицеров и 191 матроса, из которых 3 офицера и 53 матроса были ранены. Повреждения «Сиднея» оказались неожиданно маленькими, хотя он получил 10 попаданий. «Сидней» выпустил 1 торпеду, ее поведение так и осталось неизвестным, и 670 снарядов с ужасающим результатом. С большим удовольствием я должен сказать, что поведение моего экипажа было отличным во всех отношениях. Машины работали великолепно, я не могу подобрать должных слов для характеристики работы медицинского персонала, так как корабль превратился в огромный госпиталь».

Таким был славный конец «Эмдена» — первого из кораблей фон Шпее, который был уничтожен. Рыцарственный до конца, фон Мюллер остаток войны провел на Мальте. Кайзер наградил его Железным Крестом первого класса. Император передал жителям города Эмдена, что «будет построен новый и более мощный «Эмден», на носу которого будет укреплен Железный Крест», который он заслужил. Британское Адмиралтейство высоко оценило поведение фон Мюллера. 11 ноября адмирал Джеррам получил распоряжение: «Капитану, офицерам и матросам «Эмдена» следует оказывать все воинские почести. Если вам не известны особые причины, капитану и офицерам следует оставить их шпаги».

Газеты тоже воздали должное погибшему кораблю. «Целых три месяца в самых тяжелых условиях «Эмден» был образцом упорства, отваги и умелого управления. Он беспокоил врага и нанес ему тяжелые потери. Наконец он стал жертвой охоты, организованной британскими, русскими, французскими и японскими кораблями. Но его имя останется жить в истории германского народа», — писала «Норддойчер Альгемайне Цайтунг».

Английская «Дейли телеграф» отмечала: «Почти невозможно выразить радость по поводу уничтожения «Эмдена». Фон Мюллер вел войну против нашего судоходства предприимчиво, хладнокровно и отважно. При этом он обнаружил великолепное чувство юмора. Более того, он делал все возможное для экипажей захваченных судов. Нет ни одного человека, который бы говорил плохо об этом молодом немце, его офицерах и его послушном экипаже. Война на море теряет пикантность, юмор и интерес с гибелью «Эмдена».

Эти оценки не должны, однако, заставить нас забыть воздать по заслугам тем, кто обеспечил уничтожение «Эмдена». Это прежде всего капитан 1 ранга Глоссоп, его офицеры и матросы. Но не стоит забывать предусмотрительность адмирала Джеррама, самообладание суперинтенданта Фарранта и смелое решение капитана 1 ранга Сильвера.

Хотя «Эмден» был уничтожен, 17 декабря адмирал Джеррам без тени юмора телеграфировал в Адмиралтейство относительно «Айши»: «Она будет угрожать нашему судоходству, пока мы ее не захватим». Он заверил Адмиралтейство, что французские миноносцы «Фронде» и «Пистолет» останутся в Пенанге для защиты порта. На этой телеграмме появилась ехидная заметка, сделанная карандашом: «От кого?»

В конце концов, вспомогательный крейсер «Эмпресс оф Джапан» захватил угольщик «Эксфорд», которым командовал Юлиус Лаутербах. Он попал в тюрьму в Сингапуре, но не успокоился. Лаутербах бежал! Его путешествие заслуживает отдельной книги, так как оно не менее увлекательно, чем плавание фон Мюкке на «Айше». Лаутербах переодевался арабом, путешествовал с датским и шведским паспортами, наконец добрался до Манилы. Здесь он узнал, что за его голову англичане назначили награду в 500 фунтов. Спасаясь от преследователей, Лаутербах прыгнул в реку и спасся вплавь. Похитив документы американского унтер-офицера, он добрался до

Нагасаки. За ним начала охоту японская полиция, подстегиваемая наградой в 250000 иен. Но Лаутербах уже превратился в «полковника американской армии Джонсона», который даже помогал японцам ловить беглого немецкого офицера. Лаутербах приплыл в Сан-Франциско, где с удовольствием прочитал в газетах о своих приключениях.

Неукротимый лейтенант на поезде прибыл в Нью-Йорк и под видом датского матроса завербовался на датский пароход кочегаром. Возле Оркнейских островов пароход был остановлен британским вспомогательным крейсером, который заподозрил, что это блокадопрорыватель. После пятидневного обыска пароход был отпущен и прибыл в Осло. Лаутербах переправился в Данию и прибыл к германскому военно-морскому атташе в Копенгагене. Наконец, 10 октября 1915 года он вернулся к себе домой в Ванемюнде.

Нам осталось добавить совсем немного. Похороны погибших немцев были возложены на экипаж шлюпа «Кадмус». В январе 1915 года Адмиралтейство приказало ему посетить остров Норт Килинг и снять хотя бы одно орудие с разбитого крейсера. 9 февраля адмирал Джеррам сообщил в Лондон, что сняты 2 орудия вместе с установками, прожектор, торпеда, а также 500 мексиканских долларов. Одно из орудий сначала было выставлено в Гайд-парке, но потом оно вернулось в Австралию. Теперь оно установлено в одном из парков Канберры.

Погоня за призраком, или Плавание «Карлсруэ»

Новейший легкий крейсер «Карлсруэ» покинул Германию в начале лета 1914 года под командованием фрегаттен-капитана Фрица Людеке. Он должен был сменить германский стационер в Вест-Индии — легкий крейсер «Дрезден», которым командовал фрегаттен-капитан Эрих Кёлер.

Встреча произошла в Порт-о-Пренсе на Гаити 25 июля, и корабли обменялись капитанами. Предполагалось, что «Дрезден под командованием Людеке вернется в Германию, а новый командир «Карлсруэ» Кёлер должен примет командование Южно-американской станцией Германского Императорского Флота. В его распоряжении оказывались, кроме собственного корабля, канонерки, находящиеся в Западной Африке, и любые вспомогательные крейсера, направленные в Южную Атлантику.

Телеграмма из Берлина приказывала Фрицу Людеке возвращаться домой через принадлежащий Дании остров Сен-Томас, который являлся угольной станцией компании «Гамбург-Америка», и Азорские острова. Прибытие «Дрездена» в Вильгельмсхафен ожидалось 12 августа. Одновременно приказ возвращаться домой получил легкий крейсер «Страссбург», совершавший визит вежливости в Центральную Америку.

«Карлсруэ» покинул Порт-о-Пренс 26 июля и направился в Гавану. Оттуда Кёлер намеревался двинуться к берегам Мексики, чтобы показать там германский флаг и прибыть к открытию Панамского канала. После этого Кёлер рассчитывал отправиться на Западное Побережье Соединенных Штатов и осенью присутствовать на открытии Всемирной выставки в Сан-Франциско. Но в Гаване он получил последние известия из Европы, которые смешали ему все карты. Политическая напряженность стремительно нарастала, и в ближайшем будущем можно было ожидать самого худшего.

Поэтому 30 июля в 10.00 Кёлер покинул Гавану. Он намеревался крейсировать возле мексиканского побережья. 30 июля, находясь в районе отмелей Кэй Сол, он получил предупреждении о вероятном начале войны против Франции, России и Великобритании. 1 августа Кёлер получил сообщение от военно-морского атташе в Вашингтоне фрегаттен-капитана Бой-Эда, что лайнер «Кронпринц Вильгельм» вскоре должен покинуть Нью-Йорк, и его требуется вооружить в море. Кёлер использовал это

период неопределенности для пристрелки орудий и различных учений.

«Дрезден» получил приказ вместо Германии направиться в «Зону крейсерской войны III» у восточных берегов Бразилии. 2 августа пришло сообщение о начале войны против Франции и России. В ближайшее время следовало ожидать вступления в войну и Великобритании. Поэтому, кроме старых французских крейсеров «Декарт» и «Конде» в качестве противников появлялись корабли британской 4-й эскадры крейсеров контр-адмирала сэра Кристофера Крэдока. Кёлер немедленно взял курс на Багамы, где должен был встретиться с лайнером. 4 августа германские власти известили Кёлера, что Великобритания объявила войну Германии, и поэтому он должен начать действия против вражеского судоходства в центре Атлантики.

Прежде всего Кёлеру требовался уголь. 4 августа германский консул на Сен-Томасе сообщил в Гавану, что «германский пароход «Шпреевальд» покинул порт, имея на борту 4000 тонн угля. Пароход «Патагония» должен выйти в море 10 августа с грузом из 400 тонн угля. Отправка других угольщиков будет зависеть от поставок угля из Соединенных Штатов. Германский пароход «Президент» вышел 3 августа из Сан-Хуан де Пуэрто-Рико». Колеса военной машины завертелись.

В начале войны Королевский Флот имел в этом районе довольно скромные силы. Под командованием адмирала Крэдока находились 4 старых броненосных крейсера — «Саффолк» (флагман), «Бервик», «Эссекс» и «Ланкастер». Единственным современным кораблем был легкий крейсер «Бристоль». Когда была объявлена война, «Саффолк» стоял в гавани Кингстона на Ямайке, но вышел оттуда 4 августа в 18.00, чтобы встретиться с «Эссексом» у Нантукета. Этот крейсер уже начал патрулирование на судоходных маршрутах, ведущих в Нью-Йорк. Англичане хотели попытаться перехватить германские пассажирские лайнеры, если те рискнут выйти из Нью-Йорка.

«Бервик» остался патрулировать в проливе между Флоридой и Багамами. «Бристоль» сначала получил приказ двигаться из Вест-Индии на север, но этот приказ был почти сразу отменен. «Ланкастер» стоял в доке на Багамах. После мелкого ремонта 6 августа он вышел в море и начал патрулировать в проливе Кэбот.

Одной из главных задач Крэдока было уничтожение «Карлсруэ». Британский адмирал прекрасно знал, что этот современный быстроходный крейсер может нанести страшный удар по британскому судоходству. При этом лишь один из крейсеров Крэдока, а именно «Бристоль» имел хоть какие-то шансы догнать немца. Зная, что «Карлсруэ» недавно находился в Гаване, Крэдок направил «Бристоль» к Флоридскому проливу. Однако британский адмирал прекрасно понимал, что Кёлер не будет искать встречи с более сильными британскими крейсерами, ведь даже самый слабый из них — «Бристоль» — превосходил «Карлсруэ» по огневой мощи. Пока британский крейсер рыскал по всему океану, Кёлер отстаивался между островами, внимательно слушая британские радиопереговоры. Он имел приказ встретиться с «Кронпринцем Вильгельмом» 6 августа севернее островов Плана Кэйз. Однако и радиограмма Кёлера командиру лайнера была перехвачена англичанами. Броненосный крейсер «Бервик» немедленно прекратил бесплодные поиски во Флоридском проливе и пошел к Багамским островам.

5 августа в 7.00 посреди океана «Карлсруэ» остановил итальянский лайнер «Мондибелло», но нейтральное судно пришлось отпустить. 6 августа Кёлер связался по радио с «Кронпринцем Вильгельмом», и немного позднее корабли встретились. Крейсер пришвартовался к борту лайнера, и корабли пошли на юго-восток со скоростью 2 узла. Лайнер был настолько выше крейсера, что швартовка превратилась в серьезную проблему.

Крейсер передал на «Кронпринц Вильгельм» 8 — 88-мм орудий и 290 патронов к ним, 8-мм пулеметы Максима, 36 винтовок «Маузер», патроны к стрелковому оружию,

штыки. Взамен Кёлер надеялся получить уголь. Командовать лайнером был отправлен штурман крейсера капитан-лейтенант Пауль Тирфельдер. На «Карлсруэ» перешли 2 резервиста — лейтенанты Эйринг и Хеншель.

Но в 10.15 была объявлена тревога. Наблюдатели заметили приближающийся с запада дым. Немцы предположили, что это британский крейсер, скорее всего, «Бервик». Началась легкая паника, корабли обрубили швартовы, и «Карлсруэ» бросился на север со скоростью 21 узел. «Кронпринц Вильгельм» пошел на северо-восток со скоростью 18 узлов. Крейсер успел принять всего 50 тонн угля, ему даже пришлось бросить свой катер, поднимать который не было времени.

В действительности немцев заметил сам адмирал Крэдок на «Саффолке». Он шел в Нантукет с Ямайки, намереваясь встретиться с «Эссексом», чтобы прикрыть британские корабли, следующие в Нью-Йорк. «Эссекс» покинул Бермудские острова в ночь на 3 августа. Легкий крейсер «Бристоль» также направлялся на север к Ньюфаундленду. В результате «Карлсруэ» оказался между «Саффолком» и «Бристолем», хотя британский адмирал этого не предполагал. Чтобы капкан захлопнулся, ему требовалось лишь немного удачи.

Заметив германские корабли, Крэдок немедленно сообщил об этом по радио «Бристолю», указав курс и скорость «Карлсруэ». Капитан 1 ранга Бэзил Фэншо получил приказ перехватить германский крейсер, если сумеет. Крэдок приказал рулевому «Саффолка» следовать за «Карлсруэ», решив, что крейсер гораздо более опасен, чем спешно вооруженный лайнер.

Хотя 152-мм орудия «Саффолка» были смертельно опасны для германского крейсера, флагман Крэдока был слишком старым кораблем. На испытаниях в 1904 году он показал 24,7 узла, но ведь это было 10 лет назад, а «Карлсруэ» сейчас легко развивал 26 узлов. Поэтому исход погони был ясен — Кёлер просто увеличил скорость до 22 узлов и ушел. Однако на такой скорости машины «Кар-

лсруэ» пожирали уголь с опасной быстротой. В сумерках «Карлсруэ» скрылся за горизонтом.

Однако в 19.50 в ярком лунном свете справа по носу у «Карлсруэ» появился «Бристоль». Хотя британский крейсер немного уступал немцу в скорости, он имел 152-мм орудия, которые были дальнобойнее германских 105-мм. Желая завязать бой, «Бристоль» круто повернул влево, чтобы ввести в действие орудия всего борта, и открыл огонь с дистанции 7000 ярдов. «Карлсруэ» повернул на восток, чтобы ввести в действие орудия левого борта, и тоже открыл огонь, одновременно увеличив скорость до 26 узлов. Попаданий не было, и перестрелка прекратилась в 20.30.

С точки зрения немцев, результат боя был скверным. Лишь 10 из примерно 80 снарядов долетели до «Бристоля», хотя дистанция была невелика. Артиллерист «Карлсруэ» лейтенант фон дем Борн определил, что большинство снарядов дало недолет около 1500 метров. Яркие вспышки выстрелов в сумерках делали измерение дистанции сложным, но немцы заподозрили и плохую конструкцию прицелов. Зато англичане отпечатали веселенький плакатик в честь «первого морского боя новой войны».

Вскоре стало ясно, что германский корабль легко уходит от «Бристоля». Проблема заключалась в плохом качестве американского угля, которым были заполнены бункера британского крейсера. По мере засорения топок его скорость быстро падала, и «Бристоль» еле выжимал 18 узлов вместо положенных 26. Однако, когда «Карлсруэ» оторвался от второго преследователя, его запасы угля почти закончились. В 23.00 Кёлер приказал снизить скорость до 18 узлов, потом до 16, а к утру — даже до 14. Зная, что на полной скорости «Карлсруэ» может пройти не более 1000 миль, Кёлер снизил скорость до 12 узлов и направился к датскому острову Сент-Томас.

В полдень 8 августа запасы топлива на «Карлсруэ» составляли: 112 тонн угля и 31 тонна нефти. Так как крей-

сер тратил 5,6 тонны угля в час даже при скорости 10 узлов, добраться до гавани было трудно. Наблюдатели пытались разглядеть, не видны ли дымки британских крейсеров. У Кёлера оставалось так мало топлива, что он не мог позволить себе увеличить скорость даже в случае появления противника. В этот момент любой британский броненосный крейсер серии «Графств» легко уничтожил бы «Карлсруэ». 9 августа в 6.00 германский крейсер дополз до гавани Сан-Хуан де Пуэрто-Рико, имея в бункерах менее 20 тонн угля.

Американские власти сообщили Кёлеру, что имеют приказ соблюдать строгий нейтралитет. Ему позволили принять уголь лишь для того, чтобы дойти до ближайшего нейтрального порта, к счастью, им был Сент-Томас. Германские крейсера часто нарушали всякие запреты, например, как это делал «Дрезден» в Чили, но ссориться с американцами Кёлер не осмелился.

Настоятельные советы американцев отправляться в Сент-Томас вызвали у Кёлера подозрения. И вдобавок ко всем прочим неприятностям германский консул Вильгельм Хопп сообщил, что обещанный уголь находится на баржах, что сильно затрудняло погрузку.

Выручил германский пароход «Оденвальд», стоящий в Сент-Томасе. Кёлер принял с него 550 тонн угля и забрал 19 резервистов из состава экипажа судна. Он также узнал, что у восточного побережья Пуэрто-Рико находится германский угольщик «Патагония». По радио ему был передан приказ направляться в Сент-Томас, принять там уголь и следовать на рандеву с «Кайрлсруэ» в район юго-восточнее Барбадоса.

9 августа в 20.10 Кёлер покинул Сан-Хуан, повернул на юг, пересек Карибское море и прибыл на остров Кюрасао, принадлежащий Голландии. 12 августа крейсер бросил якорь в порту Санта-Анна. У него оставалось 150 тонн угля и 29 тонн нефти.

Прежде чем Кёлер успел что-либо предпринять, на борт «Карлсруэ» прибыл голландский коммодор Коэнен. Он по-

дружески сообщил Кёлеру, что губернатор Кюрасао, в связи со сложной политической обстановкой, запросил по телеграфу инструкции у правительства. А тем временем голландские броненосцы береговой обороны «Якоб ван Хеемскерк» и «Кортенар», которыми командовал Коэнен, расчехлили орудия и навели их на «Карлсруэ».

Кёлер решил рискнуть и подошел к угольному причалу, принадлежавшему австрийской фирме. Заправка шла с рекордной скоростью, и к полудню было принято 1200 тонн угля. Прибытие германского парохода «Штадт Шлезвиг» шкипера Циммермана стало неожиданным подарком. Этот пароход вез уголь из Мексики для местного склада компании «Гамбург-Америка». В 20.00 «Карлсруэ» покинул порт, отправив «Штадт Шлезвиг» к острову Сан-Жоао у берегов Бразилии.

Кёлер пошел на восток вдоль берегов Венесуэлы, надеясь встретить какой-нибудь пароход. Но море было пустынным, и Кёлер перешел в пролив между островами Тринидад-и-Тобаго и Гренада. И вот там утром 18 августа он встретил угольщик «Патагония». В тот же день около 16.00 наблюдатели крейсера заметили дымок на горизонте, и после короткой погони крейсер остановил британский пароход «Боуэс Кастл». Он шел из чилийского порта Антофагаста с грузом селитры и серебряной руды. Абордажная партия сообщила, что большая часть груза принадлежит американцам. Тем не менее, Кёлер решил потопить пароход. 36 человек команды были переведены на «Патагонию», абордажная партия открыла кингстоны и установила подрывные заряды. «Боуэс Кастл» затонул в 19.35.

«Карлсруэ» пошел на юго-восток вдоль судоходных линий. 21 августа он заправился с «Патагонии» возле острова Марака в устье Амазонки. К 23 августа он имел на борту 1300 тонн угля, из которых 130 были сложены на палубе. Казалось, вернулись времена 2-й Тихоокеанской эскадры, когда русские броненосцы шли, заваленные углем по самые мостики. «Штадт Шлезвиг» покинул

сер тратил 5,6 тонны угля в час даже при скорости 10 узлов, добраться до гавани было трудно. Наблюдатели пытались разглядеть, не видны ли дымки британских крейсеров. У Кёлера оставалось так мало топлива, что он не мог позволить себе увеличить скорость даже в случае появления противника. В этот момент любой британский броненосный крейсер серии «Графств» легко уничтожил бы «Карлсруэ». 9 августа в 6.00 германский крейсер дополз до гавани Сан-Хуан де Пуэрто-Рико, имея в бункерах менее 20 тонн угля.

Американские власти сообщили Кёлеру, что имеют приказ соблюдать строгий нейтралитет. Ему позволили принять уголь лишь для того, чтобы дойти до ближайшего нейтрального порта, к счастью, им был Сент-Томас. Германские крейсера часто нарушали всякие запреты, например, как это делал «Дрезден» в Чили, но ссориться с американцами Кёлер не осмелился.

Настоятельные советы американцев отправляться в Сент-Томас вызвали у Кёлера подозрения. И вдобавок ко всем прочим неприятностям германский консул Вильгельм Хопп сообщил, что обещанный уголь находится на баржах, что сильно затрудняло погрузку.

Выручил германский пароход «Оденвальд», стоящий в Сент-Томасе. Кёлер принял с него 550 тонн угля и забрал 19 резервистов из состава экипажа судна. Он также узнал, что у восточного побережья Пуэрто-Рико находится германский угольщик «Патагония». По радио ему был передан приказ направляться в Сент-Томас, принять там уголь и следовать на рандеву с «Кайрлсруэ» в район юго-восточнее Барбадоса.

9 августа в 20.10 Кёлер покинул Сан-Хуан, повернул на юг, пересек Карибское море и прибыл на остров Кюрасао, принадлежащий Голландии. 12 августа крейсер бросил якорь в порту Санта-Анна. У него оставалось 150 тонн угля и 29 тонн нефти.

Прежде чем Кёлер успел что-либо предпринять, на борт «Карлсруэ» прибыл голландский коммодор Коэнен. Он по-

дружески сообщил Кёлеру, что губернатор Кюрасао, в связи со сложной политической обстановкой, запросил по телеграфу инструкции у правительства. А тем временем голландские броненосцы береговой обороны «Якоб ван Хеемскерк» и «Кортенар», которыми командовал Коэнен, расчехлили орудия и навели их на «Карлсруэ».

Кёлер решил рискнуть и подошел к угольному причалу, принадлежавшему австрийской фирме. Заправка шла с рекордной скоростью, и к полудню было принято 1200 тонн угля. Прибытие германского парохода «Штадт Шлезвиг» шкипера Циммермана стало неожиданным подарком. Этот пароход вез уголь из Мексики для местного склада компании «Гамбург-Америка». В 20.00 «Карлсруэ» покинул порт, отправив «Штадт Шлезвиг» к острову Сан-Жоао у берегов Бразилии.

Кёлер пошел на восток вдоль берегов Венесуэлы, надеясь встретить какой-нибудь пароход. Но море было пустынным, и Кёлер перешел в пролив между островами Тринидад-и-Тобаго и Гренада. И вот там утром 18 августа он встретил угольщик «Патагония». В тот же день около 16.00 наблюдатели крейсера заметили дымок на горизонте, и после короткой погони крейсер остановил британский пароход «Боуэс Кастл». Он шел из чилийского порта Антофагаста с грузом селитры и серебряной руды. Абордажная партия сообщила, что большая часть груза принадлежит американцам. Тем не менее, Кёлер решил потопить пароход. 36 человек команды были переведены на «Патагонию», абордажная партия открыла кингстоны и установила подрывные заряды. «Боуэс Кастл» затонул в 19.35.

«Карлсруэ» пошел на юго-восток вдоль судоходных линий. 21 августа он заправился с «Патагонии» возле острова Марака в устье Амазонки. К 23 августа он имел на борту 1300 тонн угля, из которых 130 были сложены на палубе. Казалось, вернулись времена 2-й Тихоокеанской эскадры, когда русские броненосцы шли, заваленные углем по самые мостики. «Штадт Шлезвиг» покинул

Кюрасао 14 августа и прибыл к острову Сан-Жоао за день до прихода «Карлсруэ» и «Патагонии». Он передал уголь «эскадре» Кёлера, после чего шкипер Циммерман получил приказ высадить экипаж «Боуэс Кастл» в Сан-Луис де Мараньяо.

Кёлер решил начать действия на судоходных маршрутах у северо-восточного побережья Бразилии. Там пересекались несколько важнейших линий, идущих из Южной Америки в Северную и Карибский бассейн, через Атлантику к острову Тенерифе, на юг Европы и в Африку. Крейсируя в этом районе с востока на запад и обратно, «Карлсруэ» мог добиться успеха, не прилагая к этому никаких усилий. 30 августа Кёлер заправился с «Патагонии», после чего вызвал угольщики «Асунсьон» и «Крефельд».

31 августа в 10.30 «Карлсруэ» встретил новые угольщики. В тот же день в 16.00 крейсер остановил британский пароход «Стратрой», нагруженный 6000 тонн американского угля. Пароход шел в Рио-де-Жанейро, но попал в руки немцев. Угля не хватало постоянно, и потому Кёлер предпочитал все время иметь при себе пару угольщиков. Так как волна была довольно сильной, Кёлер не рискнул высаживать абордажную партию. Вместо этого он пригрозил шкиперу «Стратроя» жуткими карами, если пароход не подчинится приказам рейдера. Оба корабля взяли курс на острова Рохас.

«Асунсьон», «Крефельд» и «Рио Негро» направились туда же. Наконец-то Кёлер сумел провести досмотр приза. Выяснилось, что его команда наполовину состоит из китайцев. Груз «Стратроя» оказался слишком ценным, и топить пароход немедленно было бы глупо. Поэтому Эрих Кёлер приказал перевести европейцев на «Патагонию» и назначил старшего помощника «Крефельда» капитан-лейтенанта Любинуса командиром нового угольщика. На этот пароход были также переведены 16 человек из команд остальных немецких пароходов, чтобы гарантировать послушание китайцев. «Стратрой» вместе с «Патагонией» отправился к отдаленному рифу Лаведейра.

Англичане, в конце концов, были высажены 22 октября в Тенерифе, то есть почти через месяц после того, как их судно было затоплено. «Стратрой» начал службу в составе Императорского Флота как «*Kohlendampfer I*» — «Угольщик I».

«Патагония» благополучно отвела «Стратрой» к рифу Лаведейра и 6 сентября прибыла в Пернамбуко, чтобы отправить почту в Германию. Пароход тек, как решето, — сказались повреждения, полученные во время погрузок угля на океанской волне, — поэтому он отправился в Бахиа Бланка для ремонта в сухом доке. В конце ноября он вышел из Бахии в Монтевидео, погрузил так уголь и продовольствие, но в начале декабря, опасаясь вмешательства аргентинских военных кораблей, вернулся в Бахию и был там интернирован.

Получив достаточное количество угля, «Карлсруэ» пошел на северо-восток, пройдя рядом с островом Фернандо-ди-Норонья. Кёлер собирался поохотиться на маршруте, ведущем к островам Зеленого Мыса. На рассвете 3 сентября «Карлсруэ» захватил пароход «Мэйпл Бранч». Он направлялся из Англии в Пунта Аренас и Вальпараисо с «разным грузом» и живым скотом.

Образованные немцы немедленно забили холодильники «Карлсруэ» и «Крефельда» свежим мясом. Как обычно, были открыты кингстоны и заложены подрывные заряды, но «Мэйпл Бранч» тонул слишком медленно. Тогда обер-лейтенант фон дем Борн попросил разрешения использовать пароход в качестве полигона для своих артиллеристов, чтобы научить их обращаться с часовыми взрывателями. И все-таки пароход затонул примерно в 120 милях к северу от Фернандо-ди-Норонья.

Среди прочей живности с «Мэйпл Бранч» на крейсер попал астматический петушок, которого назвали Августом, несколько живых поросят, для которых устроили загончик по левому борту на корме. Один из поросят, названный Юлиусом, стал любимцем команды, хотя и родился в британской колонии. Экипаж «Мэйпл Бранч»

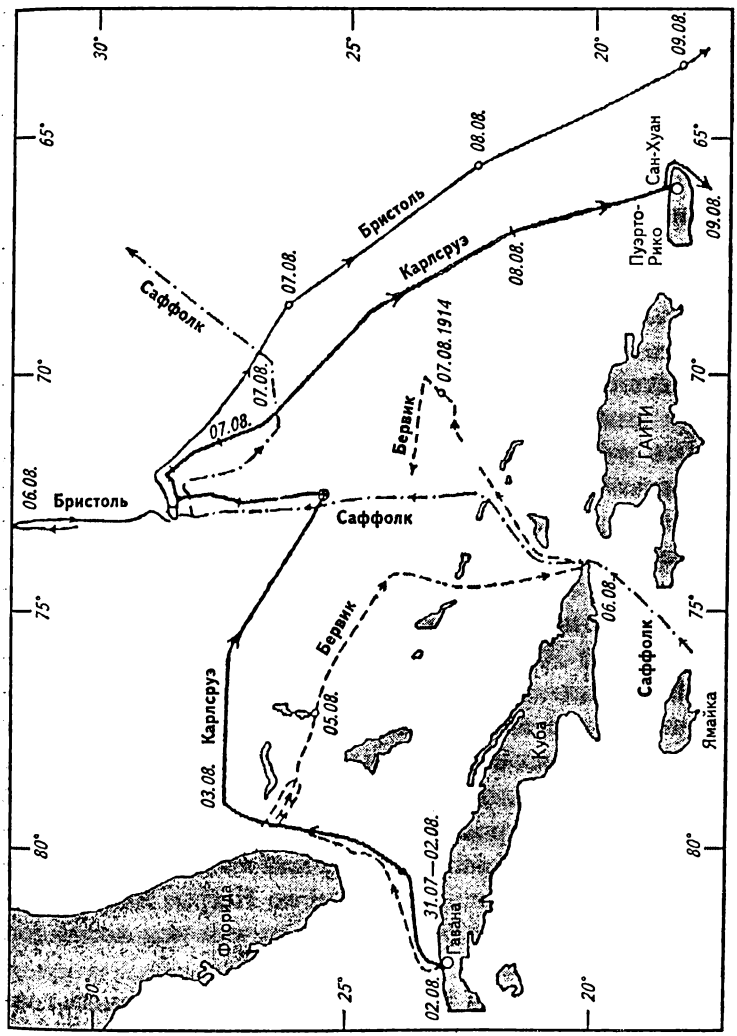
купил его во время остановки на Ямайке. Этот поросенок начал отодвигать в тень прежнего любимца — терьера Флоке, которого подарил Кёлеру в Вера-Крусе экипаж «Дрездена».

К 5 сентября запасы угля снова начали подходить к концу. Кёлер просто направился к рифу Лавендейра и 7—8 сентября принял со «Стратроя» 850 тонн. 9 сентября «Карлсруэ» покинул риф, собираясь встретиться с «Крефельдом» 11 сентября в 250 милях от Фернандо-ди-Норонья. Там к ним присоединился и «Рио Гранде». Немцы вели переговоры с помощью сигнальных флагов и прожекторов, чтобы не выдать себя в эфире слишком характерной работой радиостанций «Телефункен». Они перехватили радиограмму британского парохода «Хайленд Коррик», но не сумели обнаружить его в темноте.

Германская эскадра вела мирную жизнь. Крейсер «Бристоль», навестив Сан-Жоао, прошел в 25 милях от рифа Лавендейра днем 9 сентября, направляясь к мысу Сан-Роке. В тот же день не слишком далеко проследовал на юг броненосный крейсер «Корнуолл». Вспомогательный крейсер «Македония» пересек курс германской эскадры ночью 10 сентября, но англичане не заметили корабли, за которыми охотились.

Ночью 14 сентября немцы, наконец, увидели вдалеке огни парохода, следующего на юго-запад. На рассвете он был остановлен. «Хайленд Хоуп» следовал из Ливерпуля с 1600 тоннами угля, продуктами и радиостанциями «Маркони». Кёлер опасался, что он успел передать радиограмму с координатами рейдера, и решил потопить пароход как можно быстрее.

Экипаж британского парохода был переведен на «Крефельд», но тут показался испанский пароход «Рейна Виктория-Евгения», направляющийся в Монтевидео. На запрос испанца «Кто вы?» Кёлер нахально ответил: «Британский конвой». Испанец, похоже, поверил и проследовал мимо. Но немцы позднее засекли обмен радиограммами между «Рейной Викторией-Евгенией» и



Действия крейсера «Карлсруэ»

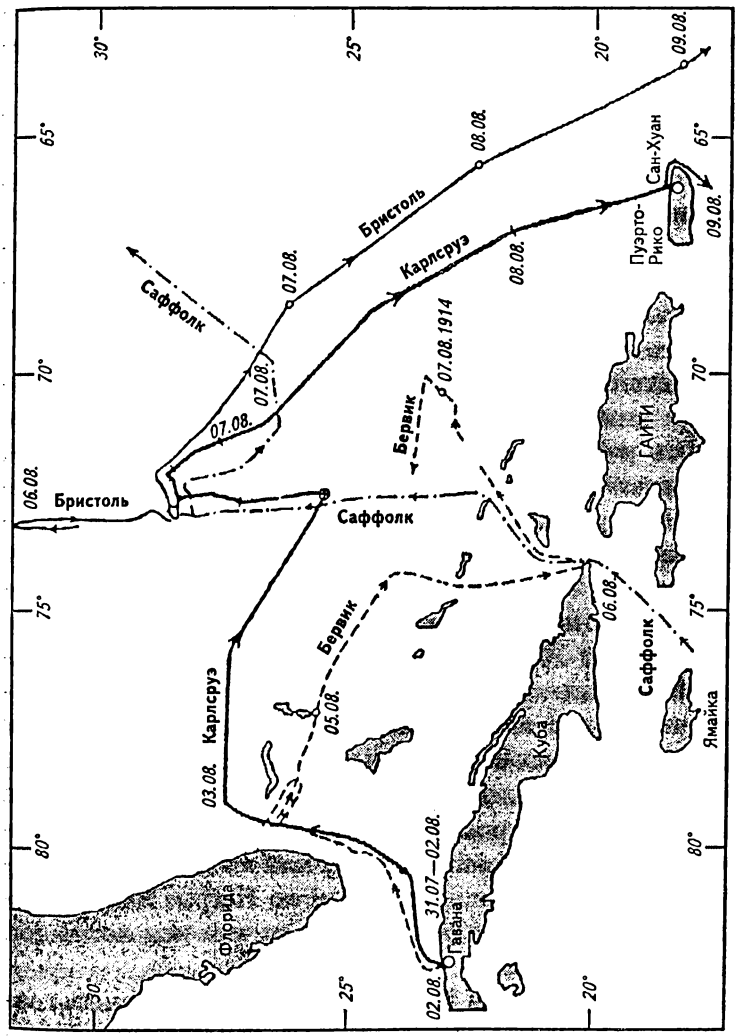
купил его во время остановки на Ямайке. Этот поросенок начал отодвигать в тень прежнего любимца — терьера Флоке, которого подарил Кёлеру в Вера-Крусе экипаж «Дрездена».

К 5 сентября запасы угля снова начали подходить к концу. Кёлер просто направился к рифу Лавендейра и 7—8 сентября принял со «Стратроя» 850 тонн. 9 сентября «Карлсруэ» покинул риф, собираясь встретиться с «Крефельдом» 11 сентября в 250 милях от Фернандо-ди-Норонья. Там к ним присоединился и «Рио Гранде». Немцы вели переговоры с помощью сигнальных флагов и прожекторов, чтобы не выдать себя в эфире слишком характерной работой радиостанций «Телефункен». Они перехватили радиограмму британского парохода «Хайленд Коррик», но не сумели обнаружить его в темноте.

Германская эскадра вела мирную жизнь. Крейсер «Бристоль», навестив Сан-Жоао, прошел в 25 милях от рифа Лавендейра днем 9 сентября, направляясь к мысу Сан-Роке. В тот же день не слишком далеко проследовал на юг броненосный крейсер «Корнуолл». Вспомогательный крейсер «Македония» пересек курс германской эскадры ночью 10 сентября, но англичане не заметили корабли, за которыми охотились.

Ночью 14 сентября немцы, наконец, увидели вдалеке огни парохода, следующего на юго-запад. На рассвете он был остановлен. «Хайленд Хоуп» следовал из Ливерпуля с 1600 тоннами угля, продуктами и радиостанциями «Маркони». Кёлер опасался, что он успел передать радиограмму с координатами рейдера, и решил потопить пароход как можно быстрее.

Экипаж британского парохода был переведен на «Крефельд», но тут показался испанский пароход «Рейна Виктория-Евгения», направляющийся в Монтевидео. На запрос испанца «Кто вы?» Кёлер нахально ответил: «Британский конвой». Испанец, похоже, поверил и проследовал мимо. Но немцы позднее засекли обмен радиограммами между «Рейной Викторией-Евгенией» и



Действия крейсера «Карлсруэ»

британским броненосцем «Канопус», сопровождавшим ценный танкер в Пернамбуко. Хотя координаты «конвоя», были переданы совершенно точно, капитан 1 ранга Хиткот Грант имел другой приказ. Впрочем, что броненосец с его скоростью 16 узлов мог сделать крейсеру — неясно.

«Хайленд Хоуп» был потоплен, и немцы двинулись на запад. На следующий день был встречен норвежский барк «Серфаререн». Он вез принадлежащий немцам груз хромовой руды из Новой Каледонии в Гётеборг. Капитан Ааронсен прислал мясо, свежие продукты и аргентинские газеты, в которых имелась ценная информация — расписание следования британских пакетботов. Кёлер очень хотел захватить один из этих лайнеров.

Действия немцев на северо-западных маршрутах привлекли внимание противника, поэтому Кёлер решил сменить район охоты. Утром 15 сентября «Карлсруэ», «Крефельд» и «Рио Негро» направились на запад, но потом повернули на юго-запад, чтобы выйти на линии между Южной Америкой и Вест-Индией.

В полдень 17 сентября был захвачен британский угольщик «Индрани». Корабль вез 6700 тонн американского угля в Рио-де-Жанейро. На судне имелась новейшая рация «Маркони». «Индрани» был слишком ценным призом, чтобы его топить, поэтому Кёлер поступил, как всегда в подобных случаях. Европейцы были переведены на «Крефельд», а китайские матросы были оставлены на судне под присмотром германских офицеров. Командование новым «*Kohlendampfer II*», или «*K.D. II*» было поручено старшему помощнику с «Рио Негро» Ялеусу, которому помогали 2 механика и 4 матроса под командой лейтенанта Хеншеля.

«Крефельд» и «Рио Негро» были отосланы, чтобы заправить вспомогательный крейсер «Кронпринц Вильгельм», а «Карлсруэ» вернулся к рифу Лаведейра, чтобы встретить «Стратрой». Крейсер принял 870 тонн угля и покинул якорную стоянку 19 сентября в 5.00.

21 сентября оказался хлопотным днем для «Карлсруэ». Сначала крейсер остановил голландский пароход «Мария», который вез принадлежащую английской компании пшеницу. Голландские моряки сообщили, что ночью 18/19 сентября встретили броненосец «Канопус» и видели в Рио-де-Жанейро легкий крейсер «Глазго». После этого Кёлер бросился в погоню за вторым пароходом, оставив «Марию» под присмотром своих угольщиков, которые должны были забрать абордажную партию и потопить голландское судно. В 14.45 «Карлсруэ» захватил британский пароход «Корниш Сити», груженый углем. Но «Карлсруэ» имел так много топлива, что Кёлер спокойно отправил рыбам 5500 тонн угля.

Едва «Корниш Сити» скрылся под водой, радисты «Карлсруэ» перехватили радиограмму крупного британского пакетбота «Амазон», который вышел из Пернамбуко в Европу. В 21.30 были замечены его огни, и Кёлер начал всерьез подумывать о захвате этого парохода, но вовремя опомнился. На его угольщиках просто не нашлось бы места для пассажиров лайнера. Так «Амазон», сам того не подозревая, спасся от гибели.

Утром 22 сентября был остановлен британский пароход «Рио Игуасу», тоже груженый углем. Экипаж был переведен на борт «Асунсьона», пароход был затоплен. Немцы все-таки забрали с него некоторое количество угля. Все следующие суда, к величайшему разочарованию Кёлера, были нейтральными. Сначала немцы натолкнулись на итальянский пароход «Аскаро с грузом маиса, потом — на шведский пароход «Принцесс Ингеборг». Оба были отпущены.

К 25 сентября «Карлсруэ» понемногу вышел на самую середину Атлантики. Здесь, вдали от судоходных маршрутов, можно было заняться приведением крейсера в порядок. Турбины были поочередно разобраны для профилактического ремонта, сначала левая, потом правая. Были заделаны мелкие пробоины в обшивке, подчищена ржавчина и подкрашены борта. После этого крейсер

снова направился к рифу Лавендейра и 28 сентября встретился с «Асунсьоном» в 100 милях севернее острова Рохас. Со «Стратроя» были сняты последние 1100 тонн угля, после чего британский пароход был потоплен.

«Карлсруэ», «Рио Негро» и «Индрани» прибыли к Рохасу во второй половине дня 29 сентября. «Асунсьон» и «Крефельд» уже ушли оттуда. 1 октября в 17.00 крейсер покинул риф, имея на борту 1420 тонн угля. Это было очень много, уголь даже лежал по всей палубе слоем толщиной 1 метр. Лишь орудийные площадки были расчищены на случай боя.

2 октября «Асунсьон» принес скверную новость — «Кап Трафальгар» был потоплен у острова Тринидад. Корабли эскадры фон Шпее затерялись где-то в просторах Тихого океана. «Дрезден» находится у западного побережья Южной Америки, а «Лейпциг» — на Галапагосских островах. Еще одной неприятной новостью стало сообщение, что установлено наблюдение за островами Рохас и Тринидад, а Бермуды находятся под надежной охраной англичан. Также стало известно, что контр-адмирал сэр Кристофер Крэдок следует на броненосном крейсере «Гуд Хоуп» на юг, чтобы перехватить эскадру фон Шпее.

Впрочем, последнее известие не обеспокоило Кёлера. Он считал, что *Kreuzergeschwader* слишком крепкий орешек для кораблей Крэдока. Ведь британский адмирал имел только мощный, но старый «Гуд Хоуп», «Монмут», команда которого состояла из шотландских рыбаков, и «Глазго», однотипный с безуспешно охотящимся за «Карлсруэ» «Бристолем».

В сопровождении «Крефельда» и «Рио Негро» «Карлсруэ» направился на судоходные линии к северу от Фернандо-ди-Норонья. Он прибыл туда утром 8 октября и отпустил угольщики до следующего утра, чтобы они попытались найти новые жертвы для крейсера.

5 октября в 15.00 «Крефельд» сообщил что видит британский пароход. Британский трамп «Фарн» попался в ловушку и остановился, когда на горизонте показался

«Карлсруэ». Он был нагружен первоклассным кардифом — 5810 тонн, по одним сведениям, или 7000 тонн — по другим. «Фарн» немедленно был включен в состав германской эскадры как «*Kohlendampfer III*». Им командовал капитан-лейтенант Любинус, на этот пароход был отправлен германский экипаж затопленного «Стратроя».

Как только «Фарн» был отправлен на встречу с «Асунсьоном», рация «Карлсруэ» перехватила радиограмму броненосного крейсера «Корнуолл». Сигнал был очень сильным, и Кёлер поспешно отошел на восток. Британский корабль 6 октября посетил Фернандо-ди-Норонья в сопровождении вспомогательного крейсера «Македония», а потом ушел на север. 7 октября «Корнуолл» прошел в 70 милях от «Карлсруэ». В полдень 6 октября «Бристоль» прошел мимо мыс Сан Роке и засек работу радиостанции «Карлсруэ». В тот же день вспомогательный крейсер «Орама» посетил остров Рохас. Сеть понемногу затягивалась.

К этому времени Эрих Кёлер ушел далеко на восток от обычных судоходных маршрутов. Но удача не покинула его, и 6 октября крейсер встретил британский пароход «Ницето де Лиринага» с грузом овса, маиса и различными сельскохозяйственными машинами. Пароход следовал из Буэнос-Айреса в Лондон. Экипаж был снят, а пароход затоплен. Утром 7 октября был встречен пароход «Линроуэн». Он вез маис, сахар, кожи и 12 автомобилей. Жаль, что некому было обучить рыб правилам вождения.

Утром 8 октября буквально в 10 милях от места гибели «Линроуэна» крейсер захватил британский пароход «Сервантес», вышедший 1 октября из Рио-де-Жанейро. Он вез в Ливерпуль 4500 тонн фуража, шерсть, сахар, кожи, но был потоплен подрывными зарядами. Впрочем, Кёлер дал возможность поупражняться и артиллеристам, которые всадили в «Сервантес» несколько снарядов. 8 октября около 23.15 немцы заметили британский пароход «Прут», груженный нитратом аммония и ячменем. Вскоре после

полуночи он был остановлен. Экипаж был переведен на «Крефельд». Немцы забрали также все продовольствие и затопили пароход.

9 октября «Карлсруэ» встретил испанский пароход «Кадис», шедший из Вальпараисо в Барселону. После осмотра он был отпущен. Точно так же на следующий день немцы отпустили норвежский пароход «Бергенхус» с грузом маиса.

Кёлер начал в очередной раз испытывать нехватку угля и повернул на запад к рифу Лавендейра, чтобы встретиться там с захваченным угольщиком «Фарн». 11 октября около 15.00 наблюдатели крейсера заметили «Фарн», который обменивался сигналами с британским пароходом «Кондор». Этот пароход вез около 4000 тонн различных грузов из Соединенных Штатов в различные порты Южной Америки. «Кондор» знал о действиях германского рейдера и в качестве меры предосторожности шел примерно в 100 милях восточнее обычного маршрута. Но это не спасло его от неприятностей. Из-за поломки машины он запросил помощи у «Фарна» на котором все еще развевался Красный Флаг британского торгового флота.

Абордажная партия сообщила, что груз парохода состоит из динамита, смазочного масла, мясных консервов и банок со сгущенкой. Кёлер решил прихватить масло, и на крейсер были погружены 781 бочка и примерно 700 ящиков, всего 148,5 тонн. Командир «Карлсруэ» намеревался смешивать масло с нефтью, чтобы попытаться использовать нефтяные котлы крейсера. 14 октября в 2.00 «Кондор» был потоплен. Как только пароход скрылся под водой, прогремели 2 сильных взрыва, и «Рио Негро» был засыпан обломками.

«Крефельд» был буквально переполнен пленниками, снятыми с потопленных кораблей. В своих мемуарах, написанных на основе дневника, обер-лейтенант Ауст указывает, что 8 октября на «Крейфельде» находились 223 «врага Германии» и 175 нейтралов, всего 398 человек.

Это были 205 англичан, в том числе 2 женщины, 107 китайцев, 22 испанца, а также по одному представителю Бельгии, Кубы, Дании, Эквадора, Греции и Аравии. Так как запас продовольствия таял на глазах, Кёлер решил послать свою плавучую базу в какой-нибудь южноамериканский порт, но при этом приказал капитану Вирту задержать свое прибытие, пока крейсер не сменит район действий.

«Крефельд» отделился от эскадры 13 октября в 13.00 и направился на север-восток к Тенерифе. Пароход двигался медленно, как ему и было приказано, а потому прибыл в этот порт лишь 22 октября. Британские пленные были освобождены, в Берлин была отправлена почта. Несмотря на все требования англичан, которые считали «Крефельд» вспомогательным судном ВМФ, испанцы отказались интернировать пароход. Чтобы задержать его в порту, англичанам нужно было организовать блокаду Тенерифе.

Германские торговые суда, даже те, которые были интернированы в различных портах по всему периметру Атлантики, оказывали рейдерам неоценимые услуги. В первые месяцы войны они регулярно сообщали по радио обстановку. Особенно отличился в этом пароход «Хольгер» компании «Роланд Лайн», интернированный в Пернамбуко. Его коротковолновой передатчик регулярно сообщал о всех вышедших из порта судах и, что было особенно важно — о британских военных кораблях. Так как Пернамбуко был узловой точкой на восточном побережье Бразилии, местом пересечения нескольких важнейших морских линий, значение этой информации невозможно переоценить. Хотя его передатчик имел не слишком большую дальность действия, «Асунсьон», крейсирующий у берегов Бразилии, принимал все передачи «Хольгера» и передавал дальше на «Карлсруэ». Свежие газеты, поступающие на борт интернированных пароходов, были еще одним важным источником информации. Особенное внимание немцев привлекал раздел с расписанием времени прибытия и выхода пароходов.

Однако нейтральные государства, особенно южноамериканские, с течением времени начали смотреть на эти нарушения нейтралитета не так благодушно, как в первые дни войны. Они постепенно ужесточали ограничения, и германским вспомогательным судам становилось все труднее пользоваться этими портами. После того, как эти строгости приняли массовый характер, действия рейдеров были значительно затруднены.

Существование импровизированных пунктов приема угля не могло ускользнуть от внимания захваченных моряков, поэтому лишь вопросом времени стало появление британских крейсеров в таких пунктах. И во время такого визита рейдер вполне мог быть застигнут врасплох. Большая часть британских крейсеров в Южной Америке были достаточно сильны, чтобы уничтожить «Карлсруэ». Если германский крейсер будет застигнут в бухте, где он не сможет использовать свое превосходство в скорости, его участь окажется плачевной. Немцы много раз проходили по лезвию ножа. Типичным примером был визит 25 октября вспомогательного крейсера «Эдинбург Кастл» к рифу Лавендейра и осмотр острова Рохас броненосным крейсером «Дифенс» на следующий день.

Кёлер прибыл к Лавендейре вскоре после потопления «Кондора». Погрузка угля с «Фарна» началась 15 октября в 8.30 и продолжалась до следующего дня. «Карлсруэ» принял 1100 тонн угля. Крейсер вышел в море в 17.00, на следующий день разминулся с аргентинским правительственным транспортом «Чако» и 17 октября встретился с «Рио Негро» и «Асунсьоном». Утром 18 октября крейсер вместе с «Рио Гранде» двинулись на север от острова Фернандо-ди-Норонья.

В этот день в 11.00 британский пароход «Глантон» стал очередной добычей «Карлсруэ». Он имел на борту 3800 тонн прекрасного кардифа, но Кёлер в данный момент не нуждался в угле, поэтому на «Глантоне» были заложены подрывные заряды. В 17.25 пароход был затоплен, после того, как немцы забрали с него все, что могло оказаться

им полезным. Два нейтральных судна — датский пароход «Зеландия» и какого-то итальянца — Кёлер не стал даже досматривать и просто прошел мимо.

21 октября крейсер перехватил радиограмму британского парохода «Хайленд Скот», в которой указывались координаты судна, но не сумел его найти. 22 октября «Карлсруэ» остановил шведский пароход «Атлант», но отпустил его после поверхностного осмотра. Зато на следующий день был захвачен очередной приз — британский пароход «Хэрсдейл», шедший с грузом маиса из Розарио. Пароход был остановлен всего в нескольких милях от океанской могилы «Глантона». Так как груз парохода не представлял никакого интереса для Кёлера, то он снял команду и затопил пароход. Вечером был остановлен шведский пароход «Анни Джонсон», но после осмотра отпущен.

25 октября Кёлер вместе с «Фарном» повернул на запад, к острову Сан-Жоао. Он отпустил угольщики «Рио Негро», «Асунсьон» и «Индрани», дав инструкции относительно следующего рандеву. Он собирался атаковать Барбадос перед тем, как начать действия в Карибском море.

26 октября примерно в 10.15 возле острова Сан-Жоао наблюдатели «Карлсруэ» заметили большой пароход. После недолгой погони крейсер остановил «Вандик». 21 октября его шкипер Артур Кадоган получил предупреждение от командира «Бристоля» капитана 1 ранга Фэншо, что «Карлсруэ» действует именно в этом районе. Тем не менее, 23 октября Кадоган вышел из Бахии, направляясь в Нью-Йорк через Тринидад и Барбадос. При этом он следовал обычным маршрутом. На «Вандике» находились 210 пассажиров, небольшое количество золотых слитков, различные грузы и 1000 тонн мороженого мяса. Пароход попытался было удрать, но делая 15 узлов не скрыться от современного крейсера. Между прочим, это было второе судно компании «Ливерпуль, Бразилия и Ривер-Плейт Стим Навигейшн Со», первым был «Сервантес». Она стала

единственной компанией, потерявшей 2 судна от действий «Карлсруэ».

Кёлер прекрасно понимал значение такого ценного приза и решил потопить «Вандик», хотя на нем находились много женщин и детей. Он вызывал по радио отпущенные 3 парохода и встретился с ними 27 октября. Утром пассажиры получили приказ упаковать вещи, и к 19.00 «Вандик» опустел. Экипажи «Хартсдейла» и «Глантона» была также переведены на «Асунсьон», и плавучая тюрьма вечером 27 октября направилась в Пару с приказом высадить пленных не ранее 1 ноября. Это позволило бы крейсеру снова растаять в океане без следа.

Пленные были высажены утром 2 ноября. Путешествие на маленьком пароходе, не приспособленном для перевозки людей, было тяжелым, что дало возможность английской прессе снова пуститься в рассуждения о тевтонских зверствах. Сами пассажиры смотрели на вещи философски. Один из американцев написал Кёлеру, что «хотел бы поблагодарить германского капитана, который проявил справедливость и благородство в отношении пассажиров, офицеров и экипажа парохода «Вандик». Никто не мог ждать от него большего в подобных обстоятельствах».

28 октября «Вандик» был затоплен, он стал последней жертвой Кёлера. 27 октября «Карлсруэ» остановил британский пароход «Лондон Скептр», идущий в Нью-Йорк с грузом кофе. Когда выяснилось, что кофе принадлежит американцам, Кёлер отпустил пароход, так как опасался, что германскому правительству придется платить компенсацию собственникам уничтоженного груза.

29—30 октября рейдер принял уголь с «Фарна» у острова Сан-Жоао и направился на встречу с «Рио Негро» и «Индрани». Курс был взят на устье Амазонки к острову Марака. Там можно было стать на якорь в 15 милях от берега. Экипажу крейсера требовался отдых, но Кёлер не мог пока этого позволить. Он решил нанести удар по

Барбадосу. Такая атака могла вызвать панику и нарушить налаженную систему морских перевозок.

1 ноября «Карлсруэ» принял уголь с «Индрани» и взял курс на Барбадос вместе с «Рио Негро». Вечером 1 ноября 1914 года «Карлсруэ» медленно скользил на север. Большая часть экипажа отдыхала на полубаке, слушая корабельный оркестр. Кёлер и вахтенный офицер обер-лейтенант барон фон Альтхаус скучали на мостике. Большинство офицеров собралось в кают-компании на ужин. Внезапно прогремел страшный взрыв, и в темнеющее небо взметнулся столб пламени. Ошеломленные наблюдатели на «Индрани» и «Рио Негро» с ужасом смотрели на крейсер.

Когда дым рассеялся, выяснилось, что вся носовая часть «Карлсруэ» до первой трубы просто исчезла. Погибли командир крейсера капитан 2 ранга Кёлер и 262 человека экипажа. Кормовая часть корабля имела сильный крен на левый борт, однако она продержалась на плаву достаточно долго, и шлюпки с угольщиков успели снять 123 человека команды «Карлсруэ». В 18.57 кормовая часть крейсера медленно затонула. Поход «Карлсруэ» завершился, и провидение спасло Барбадос. Командование остатками экипажа после смерти Кёлера перешло к капитан-лейтенанту Штудту.

Ранее отделенный от эскадры «Фарн» прибыл в Сан-Хуан де Пуэрто-Рико 12 января 1915 года. Какое-то время он бесцельно мотался по морю, ожидая приказов погибшего командира уже несуществующей эскадры. Штудт решил затопить «Индрани» и прорываться в Германию на «Рио Негро», не считаясь с риском налететь на британские патрули. Обратный курс он проложил далеко к северу от Британских островов, описав большую петлю. Его переход значительно облегчило решение Адмиралтейства, которое в ноябре 1914 года отозвало крейсера с линии патрулирования. Их заменили гораздо более слабые, хотя и более мореходные вспомогательные крейсера. Но моряки торгового флота не обладали выучкой военных, а потому «Рио-Негро» проскользнул сквозь ли-

нию блокады, используя сильный шторм, укрывший его от глаз наблюдателей с британских кораблей. 29 ноября угольщик прибыл в Алезунд.

В начале декабря остатки экипажа «Карлсруэ» прибыли в Германию. Гибель крейсера оказалась настолько хорошо сохраненной тайной, что о ней не подозревали не только противники, но и собственное командование. 27 ноября радиостанция в Науэне отправила «Карлсруэ» приказ возвращаться. Зато противник продолжал охотиться за «Карлсруэ» еще почти полгода. Британское Адмиралтейство даже отправило в Вест-Индию линейный крейсер «Принцесс Ройял». Впрочем, этот было сделано также с учетом почти невероятной возможности прохода эскадры Шпее через Панамский канал. О гибели «Карлсруэ» англичане узнали только в марте 1915 года.

Остается вопрос о причинах гибели крейсера. Наиболее распространены две версии. Более вероятной считается взрыв боеприпасов в носовых погребах под воздействием высокой влажности и жары в тропиках. Но у этой версии есть уязвимое место, которое упорно не желают замечать историки. Все знаменитые взрывы военных кораблей — «Микаса», «Иена», «Либерте», «Вэнгард», «Кавачи», «Леонардо да Винчи», «Императрица Мария» — можно приписать взрыву пороховых погребов. Но следует помнить, что все они имели в погребах шелковые картузы для орудий с раздельным заряжанием, и вот в них порох действительно мог подвергнуться разложению. Однако порох в 105-мм унитарных патронах «Карлсруэ», как нетрудно догадаться, был закупорен герметически. Он должен вести себя немного иначе...

Второй версией считается пожар и взрыв в носовом котельном отделении, который был вызван попыткой использовать в топках в качестве топлива смазочное масло с «Кондора». Но взрыв котла не мог вызвать таких последствий. Разве что этот взрыв мог вызвать детонацию носового погреба и запасных торпед... Но это тоже лишь предположение.

Эпопея крейсера «Кёнигсберг»

Служба легкого крейсера «Кёнигсберг» началась довольно необычно. Осенью 1906 года новейший крейсер, еще не принятый официально Германским Императорским Флотом, сопровождал яхту «Гогенцоллерн» во время визита Вильгельма II в Англию.

В 1911 году, прослужив всего 4 года, крейсер был отправлен на верфь в Киле для ремонта и подготовки к службе в колониях. Рано утром 25 апреля 1914 года он вышел из Киля и направлялся в Германскую Восточную Африку. Командир крейсера фрегаттен-капитан Макс Лооф рассматривал поход как интересный тур по экзотическим местам. Его ждали захватывающие сафари, и Лооф уже приобрел новый 9-мм карабин. В понедельник 6 июля крейсер прибыл в столицу колонии Дар-эс-Салам, расположенный чуть южнее экватора. В сонной размеренной жизни колонии прибытие крейсера стало эпохальным событием. В порт хлынули немцы и африканцы, чтобы посмотреть на новый корабль. Если «Эмден» стал известен как «Лебедь Востока», то «Кёнигсберг» получил прозвище «Мановари на Бомба Тату» — «Корабль с тремя трубами».

Но вскоре все перевернулось. Политическая ситуация в Европе начала обостряться, и Лооф через радиостанцию в Науэне получил приказ выйти в море и крейсировать, ожидая дальнейших распоряжений. Пока еще не было окончательно ясно, с какими именно странами придется сражаться Германии.

Когда в германских колониях узнали об убийстве эрцгерцога Фердинанда, естественно, власти начали обсуждать складывающуюся ситуацию, ведь Европа стремительно катилась к войне. Гражданский губернатор Германской Восточной Африки Генрих Шнее склонялся к тому, чтобы попытаться заключить с англичанами своеобразный «пакт о ненападении». Зато командующий Германской Колониальной Армией полковник Пауль фон Лет-

тов-Форбек желал прямо противоположного. Фрегаттен-капитана Лоофа эти споры волновали мало, он решил немедленно выходить в море, прежде чем англичане успеют заблокировать Дар-эс-Салам. Во второй половине июля «Кёнигсберг» провел несколько артиллерийских учений и вернулся в гавань для профилактического ремонта. Лооф сразу начал готовить крейсер к военной службе. Из кают была убрана лишняя мебель и полированные деревянные панели, все свободное место было забито различными припасами.

К 30 июля все было готово, и Лооф сошел на берег, чтобы провести совещание с заместителем Леттов-Форбека майором Кеплером для координации будущих действий. В Дар-эс-Саламе в это время находились 2 германских торговых судна. В качестве плавучей базы снабжения Лооф выбрал «Сомали» (2500 тонн). 31 июля в порт примчался пароход «Табора» с сообщением, что 3 крейсера Южноафриканской эскадры контр-адмирала Герберта Кинг-Хэлла вышли в море и прибудут к берегам Германской Восточной Африки 1 августа. Больше нельзя было терять ни минуты, и Лооф в 16.30 того же дня вышел в море.

Когда крейсер находился в 10 милях от берега, примерно в 17.55 наблюдатели заметили мачты 3 кораблей. Англичане успели перехватить «Кёнигсберг» и сразу окружили его. Крейсер «Астрея» занял место на левом траверзе «Кёнигсберга», «Гиацинт» — за кормой, «Пегасус» — впереди. Положение «Кёнигсберга» стало очень сложным, противник мог уничтожить его в считанные минуты, ведь только один «Гиацинт» имел 11 — 152-мм орудий. Но война пока еще не была объявлена. Лооф вызвал на мостик старшего механика корветтен-капитана Густава Шиллинга и приказал ему приготовиться дать полный ход, но при этом избежать лишнего дыма. Через 45 минут механик сообщил, что пары подняты до предела, и крейсер может дать 22 узла. Все это время «Кёнигсберг» шел экономическим ходом 12 узлов, не выдавая своей готовности к прыжку.

Внезапно с юго-востока налетел дождевой шквал и на какое-то время укрыл германский крейсер непроницаемой завесой. Лооф немедленно скомандовал:

— Право на борт! Обе машины самый полный вперед!

Крейсер круто развернулся на 180 градусов, оставляя за собой кипящую кильватерную струю. Когда дождь закончился, «Кёнигсберг» уже проскочил мимо «Гиацинта», трубы которого извергали клубы черного дыма — британский крейсер отчаянно пытался поднять пары. В течение часа Лооф шел на юг, а потом повернул в океан, оторвавшись от противника, хотя при этом сжег некоторое количество драгоценного угля. Адмирал Хэлл был в бешенстве, так как добыча ускользнула из-под самого носа.

Через 6 дней «Кёнигсберг» находился в районе мыса Гвардафуй, когда радист принял условное сообщение: «ЭГИМА». Началась война с Великобританией, и крейсер превратился в охотника. Он сразу направился в район интенсивного судоходства возле Африканского Рога. Он немедленно передал по радио приказ всем германским торговым судам, которые находятся поблизости, следовать в Дар-эс-Салам. Лооф надеялся встретить угольщик «Рейхенфельс», который имел на борту 6000 тонн отличного угля, однако это судно было интернировано в Коломбо.

Первым 6 августа в 11.10 крейсер встретил возвращающийся из Циндао в Германию пароход «Цитен». Увы, морякам пришлось влиться в состав маленькой армии Леттов-Форбека, так и не увидев родных мест. Следующий пароход, увидев крейсер, бросился наутек. «Кёнигсберг» развил 20 узлов и быстро догнал незнакомца. Однако тот остановился лишь после предупредительного выстрела. К разочарованию Лооф, на мачту был поднят германский флаг. «Голденфельс» с грузом копры следовал в Гамбург и направлялся к Суэцкому каналу. Шкипер Пауль Дидрихсен ошибочно принял «Кёнигсберг» за британский крейсер. Лооф был бы рад забрать уголь, который мог выделить Дидрихсен, но тот объяснил, что

в бункерах парохода индийский уголь очень низкого качества. На старом пароходе его еще можно использовать, но для более современных котлов крейсера он будет вреден. Уже вечером, около 21.00, был замечен ярко освещенный корабль, который назвал себя японским пассажирским лайнером.

Немцы были разочарованы. Эти бессмысленные погони сократили запас угля на «Кёнигсберге», и без того небольшой после бегства на полной скорости от британской эскадры. Но когда корабли сблизились, стало ясно, что это не лайнер и совсем не японский. Однако пароход сразу остановился и стал дожидаться абордажную партию.

В действительности это был британский пароход «Сити оф Винчестер». Его шкипер совершил ту же самую ошибку, что и Дидрихсен — принял «Кёнигберг» за британский крейсер. А в результате его корабль стал первым английским судном, захваченным немцами в Первой Мировой войне. На нем находился почти весь урожай цейлонского чая 1914 года. Для англичан это был серьезный удар.

Однако они расквитались сразу же. 8 августа перед Дар-эс-Саламом появился крейсер «Астрея» капитана 1 ранга Э.К. Сайкса. Артиллерийским огнем он уничтожил радиостанцию и так напугал капитана порта, что тот затопил на входном фарватере плавучий док. «Кёнигсберг» потерял доступ в единственный германский порт на востоке Африки.

7 августа крейсер прибыл к Рас Буруму (острова Хуриа-Муриа у берегов Омана). «Цитен» уже стоял там на якоре. Туда же прибыл вышедший из Карачи пароход «Остмарк». Пароходы снабдили крейсер провизией, но угля выделить не смогли. Вечером того же дня «Остмарк» ушел в Массауа.

10 августа у острова Совда крейсер встретился с «Голденфельсом», который передал ему небольшое количество угля. Но этого едва хватило, чтобы добраться до острова Халлания где Лоофа ждали «Цитен» и «Сити оф

Винчестер». Крейсер забрал с британского парохода около 400 тонн угля, пресную воду и продукты. Утром 12 августа он был отведен в море и затоплен. К несчастью для Лоофа, на «Сити оф Винчестер» находился все тот же скверный индийский уголь, который засорял топки и давал огромное количество дыма.

Так как на «Кёнигсберге» начали подходить к концу запасы угля, Лооф направился на рандеву с «Сомали». Этот угольщик подчинялся администрации этапа Восточная Африка. 14—18 августа «Кёнигсберг» безуспешно крейсировал в районе Адена, а когда пришел на рандеву к острову Сокотра, то его бункера были пусты. Лоофу пришлось ограничить выдачу пресной воды экипажу. 21—23 августа он принял уголь с «Сомали» и направился на юг. 29 августа «Кёнигсберг» вошел во французский порт Маджунга на Мадагаскаре, но порт был эвакуирован. И тут перед Лоофом во весь рост встал проклятый вопрос: «Где взять уголь?» На крейсере оставалось всего 250 тонн. Ответа, увы, Лооф не знал.

Вдобавок на состоянии корабля начало понемногу сказываться затяжное плавание. Заправки углем стоили нескольких помятых листов обшивки и выбитых заклепок. Вышел из строя один из котлов, в остальных начали лопаться трубки. Лооф решил заняться ремонтом корабля. Но идти в Дар-эс-Салам он не мог. Поэтому 3 сентября крейсер вместе с угольщиком «Сомали» во время прилива по рукаву Симба-Уранга вошли в дельту реки Руфиджи, которая стала его убежищем. Карты дельты перед войной составило гидрографическое судно «Мёве».

Единственной германской «властью» здесь был маленький таможенный пост. Когда таможенники оправились от неожиданности, они развили бурную деятельность, пытаясь найти уголь. В Дар-эс-Салам была отправлена депеша с известием, что «Кёнигсберг» не потоплен, как утверждали англичане. Он очень даже жив, и ему требуется УГОЛЬ. К Лоофу тоже начали поступать свежие новости. Самая важная из них была получена 19 сентября.

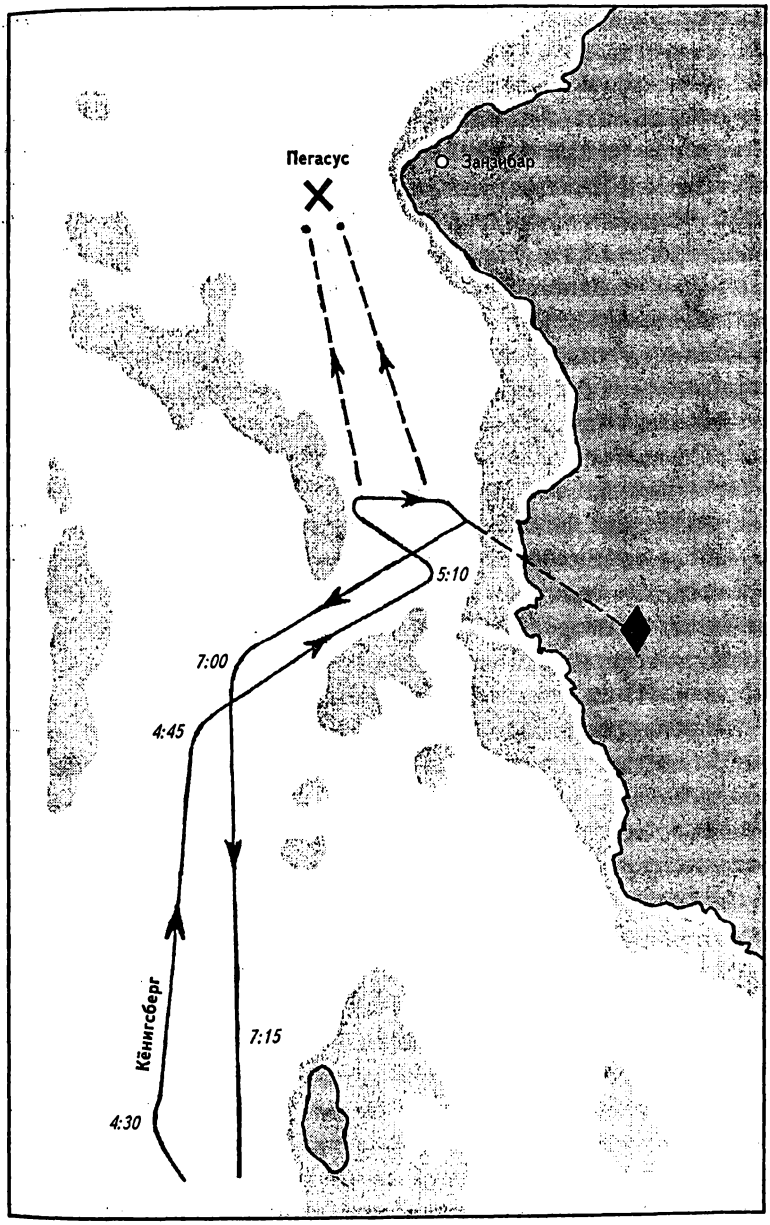
Береговой наблюдатель сообщил, что в гавань Занзибара вошел британский крейсер.

Лооф не знал, что по приказу Адмиралтейства Кинг-Хэлл на «Гиацинте» отправился патрулировать в районе мыса Доброй Надежды, чтобы предотвратить прорыв туда крейсеров фон Шпее. Крейсер «Астрея» был отправлен к берегам Юго-Западной Африки. По какой-то причине британское командование решило, что «Кёнигсберг» ушел в Индию, и потому восточные берега Африки совершенно безопасны. В этом районе остался самый слабый из крейсеров Кинг-Хэлла «Пегасус», который решил заняться ремонтом и чисткой изношенных котлов. Британский крейсер также пострадал от плохого качества местного угля. Адмирал приказал постоянно держать пары, чтобы в случае необходимости немедленно дать ход, но командир крейсера капитан 2 ранга Инглс решил, что никакая опасность ему не грозит, а потому можно чистить все котлы разом. Это займет много меньше времени.

За время стоянки «Кёнигсберг» был приведен в состояние относительной исправности и с вечерним приливом выскользнул в море. Лооф решил следовать экономической скоростью 10 узлов, чтобы не выдать себя искрами из труб.

На входе в гавань Лооф встретил маленький буксир «Гельмут». Его командир суб-лейтенант Чарлсуорт принял германский крейсер за безобидного «купца» и смело пошел навстречу. Свою ошибку англичане поняли, лишь когда «Кёнигсберг» поднял германский флаг и открыл огонь. Пара снарядов убедили Чарлсуорта, что пора бросить корабль и спасаться, что он и сделал вместе с командой.

Германский крейсер вошел в порт, маневрируя между песчаными банками. В 5.21 он развернулся левым бортом к противнику и с дистанции 3 мили открыл огонь по безмолвному «Пегасусу». Первый залп лег недолетом, второй накрыл цель, а с третьего начались попадания. Один из британских офицеров, спавших на палубе, в 5.15 был разбужен



Потопление крейсера «Пегасус»

«двумя снарядами, пролетевшими над головой. Я взлетел на свой пост на марсе и увидел ведущий бешеную пальбу «Кёнигсберг» всего в 4 милях. Наши матросы разбежались по боевым постам, но снаряды сыпались очень часто, нанося ужасные потери. Наши орудия (8 — 102 мм) скоро начали отвечать, но их снаряды не долетали до противника на 1000 ярдов. Внезапно снаряд шлепнулся в 20 ярдах от меня, подняв столб брызг выше марса. Затем из переднего поста управления мне передали, что они потеряли связь с орудиями, поэтому я приказал перевести управление на кормовой пост. Но теперь все наши орудия прекратили огонь, и я услышал, как кто-то сказал: «Сдаемся!» Я закричал: «Не сдаваться!» — однако секунду спустя несколько человек сказали: «Приказ капитана, сэр». И я увидел поднимающийся белый флаг. Прежде чем немцы смогли различить его, они сделали еще 9 выстрелов. Хотя вода потоком лилась в пробоины, мы ухитрились частично остановить ее матами. Но корабль продолжал крениться. Поэтому я спустил все шлюпки и приказал матросам перевозить раненых на берег.

После этого возник вопрос: пленные мы или нет? Но, поскольку «Кёнигсберг» уходил прочь, я решил, что все-таки нет. Так как корабль явно тонул, капитан отдал приказ покинуть его. Едва мы успели отплыть на 50 ярдов, к борту подошел пароход «Килва», и я запросил разрешения вернуться. Мы попытались было отбуксировать крейсер на песчаную отмель, однако берег был слишком крутой, и он соскользнул обратно. Бой длился всего 15 минут, но «Пегасус» перевернулся и затонул лишь в 13.00. Мы потеряли 102 человека: 42 убитыми и 60 ранеными. Капитан был несомненно прав, спустив флаг. Что мы могли еще сделать? Наши орудия не могли достать «Кёнигсберг», и мы не имели хода. Бессмысленно драться в таких обстоятельствах».

Попытка англичан открыть ответный огонь не удалась, так как первыми же снарядами были убиты старший по-

мощник и старший артиллерист. Расстрел прекратился в 5.37, но к этому времени «Пегасус» уже получил более 60 попаданий.

«Кёнигсберг» прошелся по гавани и расстрелял радиостанцию, посылавшую отчаянные призывы о помощи. Перед тем как покинуть гавань, старший помощник Кох и минный офицер Ангел решили испробовать хитрый трюк, который они разработали еще во время стоянки в Руфиджи. «Кёнигсберг» числился в списках как крейсер, оборудованный для минных постановок. Поэтому они сбросили в воду несколько бочек прямо на виду у британских береговых наблюдателей. Гавань Занзибара теперь была «заминирована». Около 7.00 «Кёнигсберг» покинул порт, израсходовав около 350 снарядов.

К несчастью, на германском крейсере лопнул паропровод, когда он дал полный ход во время боя. Это вынудило Лоофа отказаться от запланированного рейда к берегам Южной Африки и вернуться в Руфиджи. 20 сентября он снова вошел в дельту реки. Мангровые заросли являлись идеальным убежищем, несмотря на вездесущих москитов. Но Макс Лооф не собирался отсиживаться здесь до конца войны. Он решил попытаться вернуться в Германию. Для этого прежде всего следовало отремонтировать котел.

В джунглях мастерских нет, поэтому неисправные детали было решено отправить по суше в Дар-эс-Салам. Эта нелегкая задача была возложена на капитан-лейтенанта Вернера Шёнфельда, который до 1910 года служил на флоте, а потом стал владельцем плантации в Германской Восточной Африке. Шёнфельд говорил на суахили и прекрасно знал эти места. Шёнфельд мобилизовал знакомых плантаторов и соорудил двое больших салазок. Потом он набрал почти тысячу человек, чтобы эти салазки тащить. Котел был отправлен в Дар-эв-Салам и через 3 недели прибыл в мастерские.

Чтобы прикрыть вход в реку, Лооф организовал «Боевой отряд Дельта», который усилили туземные стрелки

Леттов-Форбека. Мелкие орудия перекрывали огнем почти все протоки, была организована система наблюдательных постов, протянуты мили телефонного кабеля. Лооф надеялся, что это поможет ему вести меткий огонь в случае попытки англичан прорваться в дельту Руфиджи.

Но теперь судьба была против «Кёнигсберга». Через 2 дня после атаки Занзибара германский крейсер «Эмден» обстрелял гавань Мадраса в Индии и поджег город. Этот двойной удар по национальной гордости британское Адмиралтейство стерпеть не могло. 21 сентября капитан 1 ранга Сидней Друри-Лоу, командир новейшего легкого крейсера «Чатам», получил приказ следовать из Красного моря к берегам Германской Восточной Африки. Из Индийского океана ему на помощь были отправлены однотипные крейсера «Веймут» и «Дартмут». Они были гораздо сильнее (8 — 152-мм орудий) и быстроходнее «Кёнигсберга».

Перед англичанами стояла лишь одна проблема — они понятия не имели, где искать «Кёнигсберг». Но вскоре к ним пришел первый успех. 9 октября «Дартмут» у берегов Мадагаскара захватил германский буксир «Адъютант», который шел в бухту Линди. Друри-Лоу заподозрил, что он идет на встречу с лайнером «Президент», и сам направился в эту же бухту. 19 октября англичане заметили стоящий на якоре корабль под флагом Красного Креста. Заподозрив, что это обман, Друри-Лоу выслал абордажную партию. Так как «Президент» даже отдаленно не напоминал госпитальное судно, англичане вывели из строя машины корабля.

Среди бумаг на «Президенте» был найден приказ доставить уголь в дельту реки Руфиджи. 29 октября «Чатам» стал на якорь вблизи рукава Киобони и выслал на берег разведывательный отряд. Англичанам повезло еще раз — в этом месте германских укреплений не было. И вскоре разведчики заметили поднимающиеся над деревьями мачты «Кёнигсберга» и «Сомали». На следующий день прибыли «Дартмут» и «Веймут». Командование отрядом

принял капитан 1 ранга Друри-Лоу. Ирония судьбы заключалась в том, что именно в этот день был доставлен обратно отремонтированный котел «Кёнигсберга». Но прорываться в море теперь было бесполезно.

30 октября британские крейсера обнаружили мачты «Кёнигсберга» и открыли огонь. Попытка Лоофа сохранить стеньги с антеннами оказалась ошибкой. Если бы они были сняты, обнаружить «Кёнигсберг» было бы гораздо труднее. Но хотя стрельба велась целый день, германский крейсер попаданий не получил. Зато несколько снарядов «Чатама» попали в пароход «Сомали», который вспыхнул. Фрегаттен-капитан Лооф отвел «Кёнигсберг» вверх по реке, за пределы досягаемости британских орудий. Но теперь его положение стало крайне тяжелым. Выход в море был блокирован 3 большими современными крейсерами, каждый из которых был сильнее «Кёнигсберга». Капитан 1 ранга Друри-Лоу имел простой и ясный приказ: «Уничтожить «Кёнигсберг» любой ценой!» Хотя германский крейсер был фактически обезврежен, его уничтожение затянулось надолго. Густые мангровые заросли хорошо укрывали «Кёнигсберг», и стрельба 3 крейсеров с моря оказалась неэффективной. Входной бар они могли преодолеть только в полный прилив весной.

Так как Друри-Лоу не мог прорваться через позиции Боевого отряда Дельта, он решил прибегнуть к нестандартным мерам. 7 ноября флотилия мелких судов попыталась прорваться в дельту, прикрывая кабельное судно «Дюплэ», которое вело на буксире катер, спешно вооруженный торпедами. Атака с треском провалилась. В катер попал 37-мм снаряд, и торпеда ушла в болото.

Решив, что это непозволительная роскошь — держать 3 современных крейсера для блокады одного противника, Друри-Лоу превратил угольщик «Ньюбридж» в брандер. 10 ноября в 5.25 в сопровождении вооруженных паровых катеров он вошел в тот рукав, который облюбовал в качестве убежища Лооф. Командовал брандером старший помощник «Чатама» капитан 2 ранга Рэймонд

Фицморрис. Несмотря на сильный огонь с обоих берегов реки, он сумел затопить «Ньюбридж» в намеченной точке. Но это лишь немного осложнило жизнь немцам, так как «Кёнигсберг» мог выйти в море по другому рукаву.

Началась 8-месячная осада. Немцы создали в дельте реки настоящий укрепленный район, прорыв которого мог дорого обойтись англичанам. В середине ноября Друри-Лоу пришлось отправить «Дартмут» и «Веймут» на юг на помощь Кинг-Хэллу, так как Адмиралтейство опасалось появления *Kreuzergeschwader* в районе мыса Доброй Надежды. В декабре Друри-Лоу попытался использовать самолеты Морской Воздушной Службы (Royal Naval Air Service), которые доставил вспомогательный крейсер «Кинфаунс Кастл». Однако 2 машины, которые имели англичане, быстро пришли в негодность. Эта попытка лишь потрепала нервы самим англичанам, так как самолеты несколько раз поднимали ложную тревогу, сообщив, что «Кёнигсберг» разводит пары и готовится выйти в море.

На Рождество противники обменялись поздравлениями. «Мы желаем вам счастливого Рождества и счастливого Нового Года. Надеемся на скорую встречу», — радировали офицеры крейсера «Фокс». На это Лооф вежливо ответил: «Благодарю, желаю вам того же. Если вы хотите видеть меня, я всегда дома».

В начале января 1915 года 6 рот индийских и африканских стрелков при поддержке кораблей заняли остров Мафия в устье Руфиджи. Им противостояли 2 унтера и 20 аскари под командованием лейтенанта Шиллера. Но вскоре Боевой отряд Дельта тоже добился успеха. Шальной снаряд перебил паропровод все того же «Адъютанта», и корабль вылетел на берег, где его захватили немцы. Выяснилось, что англичане успели вооружить буксир 3 — 120-мм орудиями и 2 пулеметами. Немцы совершенно неожиданно для себя захватили ценный приз. Но 6 июля «Адъютант» был потоплен крейсерами «Гиацинт» и «Пионер».

20 февраля прибыл «Кинфаунс Кастя» с двумя новыми гидросамолетами «Сопвич» и 18 техниками. Командовал отрядом лейтенант звена Тулл. Один самолет разбился во время второго полета, но Тулл спасся. Проблема заключалась в том, что эти самолеты не предназначались для действий в тропиках при повышенной влажности и высокой температуре.

Кинг-Хэлл был разочарован отсутствием успехов и 7 марта прибыл к устью Руфиджи на броненосце «Голиаф». Он нанял известного охотника Питера Преториуса, чтобы тот выяснил, может ли крейсер вести огонь. Кроме того, немцы могли установить на берегах реки торпедные аппараты. Преториус вместе с радистом и 6 африканцами провел разведку и ответил на все интересующие адмирала вопросы.

Впрочем, положение «Кёнигсберга» тоже было незавидным. Тропические болезни косили экипаж не хуже снарядов, а долгое стояние в илистой реке могло окончательно вывести из строя машины крейсера.

В начале 1915 года Адмиралштаб вдруг поддался эмоциям и решил попытаться вернуть «Кёнигсберг» домой. Трезвый расчет в этом решении отсутствовал. В Африку был отправлен пароход «Рубенс», он же «Блокадопрорыватель А». Он был замаскирован под датский сухогруз «Кронборг». Подготовка велась с исключительной тщательностью. Все предметы на судне были датскими, а экипаж был набран в Шлезвиг-Гольштейне, где очень многие говорят по-датски. Командовал пароходом оберлейтенант Карл Христиансен.

До 1914 года Христиансен плавал на торговых судах, свободно владел датским языком и прекрасно знал Балтику. После начала войны он служил на легком крейсере «Любек», потом был переведен в штаб адмирала Беринга на броненосный крейсер «Фридрих Карл». После гибели корабля на русской мине Христиансен был выбран в качестве командира блокадопрорывателя, который должен

был выйти в Южную Атлантику навстречу эскадре адмирала фон Шпее. После боя у Фолклендских островов этот план рухнул, но теперь снова был извлечен из архива.

Пароход «Рубенс» имел внешность типичного британского трампа и не должен был привлекать особого внимания после выхода в океан. 18 февраля 1915 года он вышел из Вильгельмсхафена, имея на борту 2000 тонн отборного вестфальского угля, 1000 тонн пресной воды, 50 тонн смазочного масла и различные запасные части для машин «Кёнигсберга». Кроме того, он нес 2 десантные 60-мм пушки, 4 пулемета «Максим» и 1500 пехотных винтовок. На пароход было погружено и много боеприпасов — 3000 патронов к 37-мм орудиям с потопленной канонерки «Мёве», 3000 патронов к 60-мм пушкам, 500 снарядов для 88-мм орудий, которые «Кёнигсберг» должен был передать на вспомогательный крейсер, 1000 патронов калибра 105 мм для самого «Кёнигсберга», 4,5 миллиона винтовочных патронов и тонна сильнейшей взрывчатки тринитроанизола. На «Рубенс» были погружены мундиры, обувь, палатки, полевые телефоны, радиостанции, которые были нужны армии Леттов-Форбека.

Под прикрытием шторма Христиансен проскользнул мимо британских патрулей в Северном море. Потом пароход сменил маскировку, превратившись в судно компании «Бритиш Индиа Лайнз», и повернул на юг. Христиансен держался подальше от обычных судоходных маршрутов, чтобы избежать ненужных встреч. 22 марта пароход обогнул мыс Доброй Надежды. В ночь с 3 на 4 апреля, находясь в 150 милях от принадлежащих французам Коморских островов, Христиансен послал радиограмму «Кёнисбергу», запрашивая инструкции. Это была грубейшая ошибка, значения которой он так и не понял. Продолжительная болтовня в эфире привела к провалу тщательно подготовленной операции.

Рано утром 10 апреля «Рубенс» благополучно разминулся с британским вспомогательным крейсером и бросил якорь у острова Альдабра. Но переговоры между Хри-

стиансеном и Лоофом были перехвачены французскими кораблями, патрулирующими у берегов Мадагаскара. Хотя им не удалось раскрыть шифр, характерный глубоко модулированный сигнал мог принадлежать только германскому передатчику «Телефункен». Сила сигнала наталкивала на мысль, что корабль находится совсем недалеко. 13 августа вспомогательный крейсер «Кинфаунс Кастл» прибыл, чтобы осмотреть Альдабру. «Рубенс» ушел оттуда вчера вечером.

Кинг-Хэлл начал терять терпение, тем более, что он лишился 2 кораблей. 25 марта броненосец «Голиаф» был отправлен в Дарданеллы, а «Чатам» ремонтировался в Бомбее. Приближение сильных весенних приливов вынудило его держать «Чатам» для охраны устья Руфиджи, поэтому на поиски таинственного германского корабля адмирал мог направить только старый «Гиацинт». А что, если эту радиограмму отправил современный германский крейсер? Тогда судьба «Гиацинта» могла оказаться незавидной.

13 апреля «Кёнигсберг» перешел обратно в Кикале. А если Лооф попытается выскользнуть из своего убежища? Порт Танга охраняло только бывшее кабельное судно «Дюплэ», которое было бы уничтожено моментально. Кинг-Хэлл рискнул и лично направился в Тангу на «Гиацинте». Риск оправдался.

В 5.30 Христиансен увидел маяк Уленга, установленный на входном фарватере порта Танга. Одновременно наблюдатели «Гиацинта» заметили «Рубенс». Британский крейсер сразу дал полный ход и развил 18 узлов. Христиансен, не долго думая, попытался удрать, хотя надежд на это почти не было.

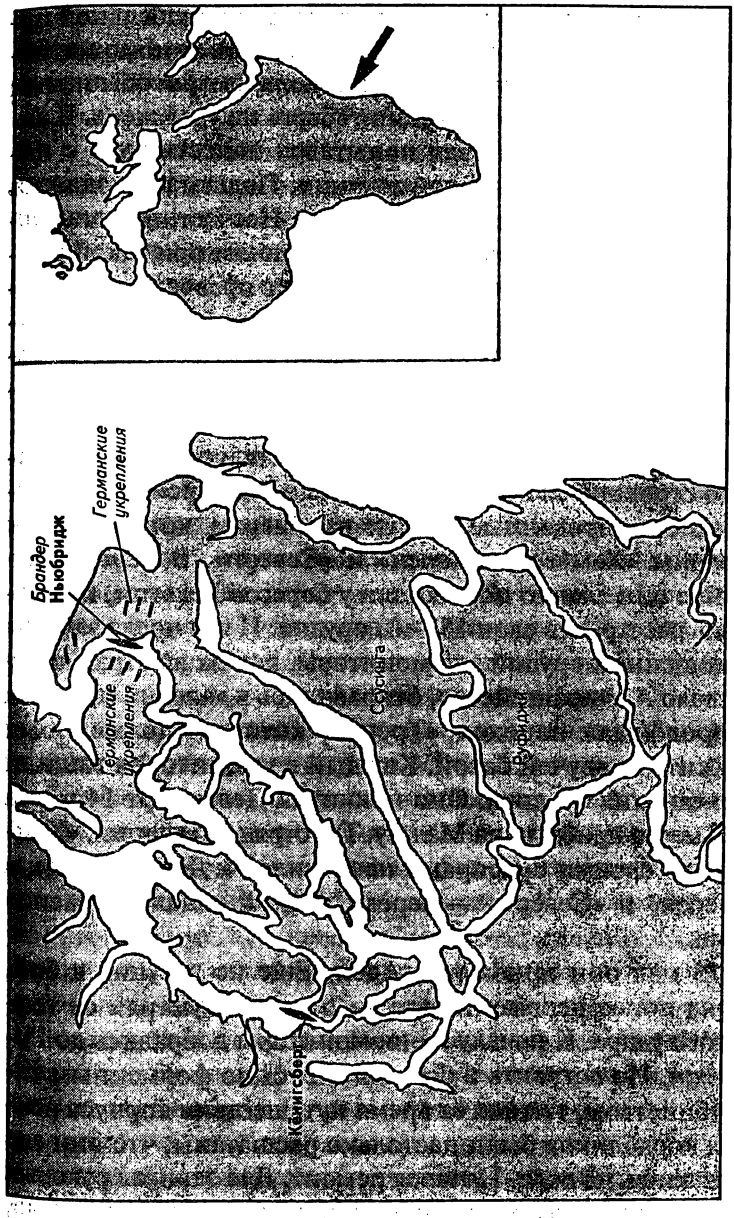
Однако прежде чем Кинг-Хэлл приказал открыть огонь, сломался шатун правой машины, и «Гиацинт» начал стремительно терять скорость. Скоро стало ясно, что с одной левой машиной крейсер не может дать больше 10 узлов, и у «Рубенса» появились шансы на спасение. В отчаянии адмирал все-таки приказал артиллеристам открыть огонь.

Первые залпы легли за кормой германского судна, но Христиансен, ничего не зная о проблемах англичан, повернул к бухте Манца, хотя до Танги оставалось всего 6 миль. «Рубенс» стал на якорь в 6.30, а «Гиацинт», как правильно предположил Христиансен, не рискнул пересечь песчаный бар. Однако «Рубенс» теперь оказался в пределах досягаемости британских пушек. Кинг-Хэлл приказал развернуться бортом и открыть огонь.

Когда вокруг «Рубенса» начали падать снаряды, Христиансен приказал затопить судно. Были открыты кингстоны и подожжена политая нефтью палуба. «Рубенс» запылал, словно костер. После этого англичане попытались обстрелять шлюпки, на которых спасалась германская команда. Кинг-Хэллу отчаянно требовалась информация. Однако немцы быстро укрылись в мангровых зарослях на берегу. Попытка высадить десант была отбита германскими солдатами, наблюдавшими за всем этим спектаклем. Кинг-Хэлл повернул на юг, твердо убежденный, что «Рубенс» больше не покинет бухту Манца. Сильный пожар и несколько взрывов уверили британского адмирала, что с ним покончено.

Однако немцы сумели спасти большую часть груза, так как трюмы не пострадали от фальшивого пожара. Германские войска получили все винтовки и большую часть боеприпасов. Но «Кёнигсберг» не получил так нужный ему уголь, поэтому Кинг-Хэлл все-таки добился своего.

Гибель «Рубенса» во многом предопределила судьбу «Кёнигсберга», а окончательно решил ее Леттов-Форбек. Он потребовал от Лоофа выделить в десант для укрепления обороны Германской Восточной Африки столько людей, сколько возможно. На борту осталось всего 220 офицеров и матросов. Они могли помешать врагу захватить крейсер, но вывести его в море не могли. Но англичане не подозревали об этом. Они слышали по радио, как «Кёнигсберг» вызывает второе судно снабжения, и были искренне убеждены, что крейсер в любой момент может развести пары и выйти в океан.



Уничтожение крейсера «Кёнигсберг»

Разочаровавшись в эффективности корабельной артиллерии, англичане решили прибегнуть к помощи нетрадиционных систем оружия, коль скоро обычными средствами уничтожить «Кёнигсберг» не удавалось. В апреле адмирал Кинг-Хэлл попытался нанести удар с помощью самолетов морской авиации. Полеты проводились в исключительно сложных условиях. Несчастные «этажерки» не были приспособлены к действиям при такой температуре и влажности, каждый полет превращался в настоящий подвиг. И, как это бывает слишком часто, подвиги оказались напрасными. Тогда Адмиралтейство решило принять предложение Друри-Лоу, которое тот высказал еще в ноябре прошлого года.

В начале войны английское правительство конфисковало строящиеся на верфях фирмы «Виккерс» для Бразилии 3 бронированные речные канонерки, которые были названы «Хамбер», «Мерси» и «Северн». В первый год войны они славно поработали у берегов Бельгии, полностью расстреляв свои 152-мм орудия. И вот после замены изношенных орудий эти мониторы, как их на страх врагу назвало Адмиралтейство, отправились в далекий путь. Их сопровождал пароход «Трент», который должен был служить плавучей базой. Каждый из мониторов тащили 2 океанских буксира. Они покинули Девенпорт 14 марта и 28 марта прибыли на Мальту. Тут отряд разделился. «Хамбер» со своими буксирами направился к Дарданеллам, а «Мерси» и «Северн» — через Суэцкий канал в Красное море.

15 мая они прибыли в Аден. Еще не вступив в бой, отряд понес первые потери — 2 матроса умерли от теплового удара. К началу июня мониторы добрались до Руфиджи. Но вступить в бой для них было форменным самоубийством, так как за время путешествия корпуса речных корабликов были настолько расшатаны, что они еле держались на воде. Начался ремонт. Для защиты рулевых рубок было установлено дополнительное бронирование, на палубы уложены броневые листы, на 3-фн орудиях

навешены щиты. Все это заняло целый месяц, и лишь в конце июня мониторы провели учебные стрельбы. Англичане также вооружили 4 больших буксира, которые должны были служить патрульными судами.

Из Англии прибыли самолеты, которые должны были корректировать огонь мониторов. 2 июля пилоты даже сделали попытку атаковать «Кёнигсберг» с воздуха, и одна маленькая бомба попала в носовую часть крейсера, но не причинила повреждений. Так как перед самолетами стояла более важная задача, то дальнейшие налеты не проводились.

Адмирал Кинг-Хэлл тщательно проинструктировал пилотов и командиров мониторов вечером 5 июля. 6 июля в 4.15 «Северн» капитана 1 ранга Эрика Фуллертона и «Мерси» капитана 2 ранга Роберта Уилсона подняли якоря. Через 5 минут взлетели самолеты-корректировщики. Мониторы вошли в рукав Кикунджа. Под командой Фуллертона они пересекли бар и начали подниматься по извилистым рукавам Руфиджи. Однако предусмотрительный Лооф развернул на берегах реки целую сеть наблюдательных постов, и унтер-лейтенант Шлаве обнаружил приближение англичан. Немцы открыли огонь из мелких пушек и стрелкового оружия.

Кинг-Хэлл с крейсерами «Веймут», «Гиацинт», «Пирамус» и «Пионер» в 5.45 подошел к дельте, чтобы подавить береговую оборону. «Веймут», «Пирамус» и 4 вооруженных траулера протиснулись в устье Кикунджи, а «Гиацинт» и «Пионер» начали обстрел укреплений Ссимба-Уранга. Под градом британских снарядов огонь немцев ослабел. В 6.15 мониторы миновали все засады, и в 6.23 «Северн» бросил якорь у острова Генгени. Через пару минут это же сделал «Мерси». Немного погодя появился самолет лейтенанта Тулла. Однако лишь в 6.58 они смогли открыть огонь.

Однако стрельба англичан была просто отвратительной, зато немецкие наводчики подтвердили свою высокую репутацию. Сначала в 6.60 они накрыли «Северн», а

в 7.40 снаряд «Кёнигсберга» попал в носовое 152-мм орудие «Мерси» и разбил его. Монитор чуть не взорвался, его спасло мужество артиллеристов, выбросивших горящий патрон за борт. Снаряды «Кёнигсберга» рвались рядом с британскими кораблями, осыпая их осколками. Второй снаряд попал в ватерлинию «Мерси», и Уилсон отвел монитор немного назад. В ту же минуту на место бывшей стоянки лег целый залп германского крейсера. Поврежденный «Мерси» счел за лучшее вообще уйти. Фуллертон упрямился еще час, но потом отвел и «Северн».

«Кёнигсберг» пострадал мало. В 7.55 снаряд «Северна» пробил волнолом на полубаке, попал в щит правого носового орудия и убил 2 человек. Второй снаряд уничтожил правое крыло мостика и ранил Лоофа, штурмана Хинрихса и рулевого. Третий снаряд разорвался в офицерской кают-компании, а четвертый попал в среднюю часть корабля и тяжело ранил артиллериста лейтенанта Венига. Британские мониторы израсходовали 656 снарядов и мало чего добились.

В воскресенье 11 июля британский самолет снова обнаружил «Кёнигсберг». В 10.40 отремонтированные мониторы снова вошли в реку. Лооф за это время успел улучшить систему связи с наблюдательными постами, и в 12.10 «Кёнигсберг» снова открыл огонь. Он поразил «Мерси» двумя снарядами, разбив кормовое орудие. Снова «Мерси» пришлось отойти. Германский крейсер перенес огонь на «Северн», который не отвечал до 12.30, дожидаясь прибытия самолета-корректировщика. К тому же «Кёнигсберг» начал испытывать нехватку боеприпасов и просто не мог поддерживать прежний темп стрельбы.

На сей раз англичанам удалось наладить взаимодействие с самолетом-корректировщиком, и стрельба «Северна» оказалась довольно точной. Один из снарядов восьмого залпа в 12.42 попал в палубу «Кёнигсберга» перед мостиком, второй раз повредив правое носовое орудие. Второй снаряд разорвался позади боевой рубки. Осколки

влетели в смотровую щель и ранили Лоофа и еще несколько человек в рубке. Управление огнем крейсера после этого было переведено на кормовой пост. Теперь могли стрелять только 3 кормовых орудия правого борта. Потери среди артиллерийских расчетов быстро росли.

В 12.52 с грохотом рухнула средняя труба крейсера, на корме начался серьезный пожар. На стрельбу англичан теперь отвечало только одно орудие. В 12.53 англичане увидели взлетевший над деревьями столб дыма, а потом докатился тяжелый грохот. Это снаряд монитора попал в кормовой погреб «Кёнигсберга», вызвав пожар. Взорвались остатки 105-мм патронов. Немцы были вынуждены затопить погреба. Фрегаттен-капитан Лооф был ранен в голову осколком и передал командование капитан-лейтенанту Георгу Коху.

В этот момент мотор «Фармана» Тулла был поврежден выстрелом с «Кёнигсберга», и самолет начал быстро терять высоту. Тулл попытался посадить его на воду, но не сумел. Колеса самолета коснулись воды, он закувыркался и просто рассыпался на куски. Тулл и его наблюдатель суб-лейтенант Арнольд получили сильные ушибы, но были спасены шлюпкой с одного из мониторов.

Впрочем, теперь британские корабли пристрелялись и вели методический огонь. Дальнейшая борьба была бесполезна, и в 13.30 Лооф отдал приказ уничтожить крейсер. Старший помощник Кох разместил в трюме крейсера боеголовки торпед. Около 14.00 прогремели взрывы, и «Кёнигсберг» с креном на левый борт осел на илистое дно реки Руфиджи. В 14.20 самолет-корректировщик сообщил, что цель уничтожена. Англичане по инерции еще какое-то время продолжали стрельбу, но потом, удовлетворенные, ушли. И напрасно. Немцы сумели снять с затопленного крейсера несколько 105-мм орудий. В мастерских Дар-эс-Салама для них были сделаны лафеты, в результате чего на вооружении войск Леттов-Форбека оказались самые тяжелые орудия в Восточной Африке, которые доставили англичанам много неприятностей.

Одно из этих орудий и сегодня можно видеть в форту Иисус в Момбасе (Кения).

В этом бою немцы потеряли 19 человек убитыми, 21 человек был тяжело ранен и 24 получили легкие ранения. А в целом экипаж «Кёнигсберга» во время своей африканской эпопеи понес колоссальные потери. Из 350 человек пережили войну и вернулись в Германию всего 15, в том числе и Лооф.

История «Кёнигсберга» лучше всего иллюстрирует основную идею крейсерской войны — не непосредственное уничтожение торговых судов, а дезорганизация перевозок и отвлечение сил противника с основного театра на второстепенные. «Кёнигсберг» уничтожил единственное торговое судно и потопил устаревший крейсер, который точнее было бы даже назвать колониальной канонеркой. Но для борьбы с ним англичанам пришлось задействовать следующие корабли: броненосец «Голиаф», крейсера «Гиацинт», «Чатам», «Дартмут», «Веймут», «Пирамус», «Пегасус», «Пионер», «Фокс», «Астрея», мониторы «Мерси», «Северн», много вспомогательных судов.

Осколки *Kreuzergeschwader*

Достаточно хорошо известны действия германских легких крейсеров в составе эскадры адмирала фон Шпее, мы писали об этом в первом томе нашей работы. Гораздо менее известны действия «Лейпцига», «Нюрнберга» и «Дрездена» **до** соединения с броненосными крейсерами. Именно об этом мы и расскажем сейчас, хотя следует прямо сказать, что в качестве рейдеров эти крейсера не слишком преуспели.

Легкий крейсер «Лейпциг» входил в состав Крейсерской Эскадры. В начале июня 1914 года он должен был сменить почти половину своей команды в порядке ежегодной ротации. Он вышел из Циндао в Иокогаму, отку-

да должен был направиться к берегам Мексики для защиты германских интересов. В Иокогаму крейсер прибыл 10 июня, где германский морской атташе предупредил его о возможности захвата Циндао в случае объявления войны Японией.

В середине июня корабль фрегаттен-капитана Иоханнеса Гауна покинул Иокогаму и 28 июня прибыл в Гонолулу. Уже на следующий день крейсер снова вышел в море и 7 июля прибыл в Матцалан. Он должен был сменить «Нюрнберг», который сейчас находился в районе Панамы и должен был двигаться на запад в Циндао для ремонта. Фрегаттен-капитан фон Шёнберг через германское консульство в Сан-Франциско зафрахтовал британский угольщик «Цитриана», хотя американский уголь был скверного качества. Фон Шёнберг предложил захватить с собой в Сан-Франциско одного из офицеров Гауна, чтобы тот организовал доставку угля «Лейпцигу».

8 июля фон Шёнберг направился на север в сопровождении «Цитрианы», а Гаун взял курс на Гуаймас. В этом городе войска генерала Теллеца, сохранившего верность президенту Уэрте, были осаждены бандами Панчо Вильи. Теллец угрожал репрессиями германской колонии в Гуаймасе, если немцы не снабдят его деньгами для закупки боеприпасов. Но в Берлине узнали об этом, и фрегаттен-капитан Гаун получил приказ доказать мексиканскому генералу ошибочность его решения. Гаун имел разрешение в случае необходимости обстрелять город. Однако еще до прибытия крейсера Теллец решил эвакуировать свои войска морем с помощью присланной Уэртой флотилии. Когда в город вошли повстанцы, собственность иностранных граждан уже охраняли британские, германские и американские моряки.

23 июля, когда военные тучи уже были готовы разразиться громом и молниями, «Лейпциг» получил приказ идти в Матцалан на восточном берегу Калифорнийского залива. Здесь Гаун встретил целый интернациональный флот: американские крейсера «Олбани» и «Калифорния»,

британский шлюп «Элджерин», японский крейсер «Идзумо». Германский капитан узнал, что международная обстановка стремительно ухудшается, а потому англичане могут помешать «Цитриане» вернуться с углем, необходимым «Лейпцигу».

2 августа, после того как Германия объявила войну России, Гаун покинул Матцалан и направился в Сан-Франциско, чтобы организовать снабжение углем с помощью системы этапов. Рано утром «Элджерин» вышел в море, чтобы соединиться с крейсером «Рэйнбоу» в порту Эскимо на случай войны между Британией и Германией.

Германский крейсер 5 августа принял уголь в мексиканском порту и 14 августа подошел к входу в залив Золотые Ворота. Корабль был подготовлен к бою — роскошная мебель и убранство кают, лишнее дерево были либо выкинуты за борт, либо сгорели в топках. Несколько дней Гаун крутился вблизи от Сан-Франциско, старательно избегая встречи с японским броненосным крейсером «Идзумо» и даже со старым британским крейсером «Рэйнбоу». Однажды утром немцам пришлось пережить несколько неприятных минут, когда в тумане появились два смутных силуэта, но это оказались американские корабли, возвращающиеся на базу в Сан-Диего.

Гаун встретился с германским вице-консулом, который отважно вышел в море на катере, битком набитом журналистами. Чиновник сообщил, что американские власти конфисковали 2000 тонн угля, закупленные для крейсера, как военные материалы и вообще намерены строго соблюдать нейтралитет. Кроме того, он предупредил, что 18 августа в Сан-Франциско должен прибыть «Идзумо».

Ночью 15/16 августа «Лейпциг» все-таки вошел в порт, намереваясь в течение следующего дня заправиться углем. После трудных переговоров американский адмирал разрешил Гауну принять только 500 тонн угля, а потом догрузить еще 500 тонн в Гонолулу. В итоге 16 августа в

20.00 «Лейпциг» покинул гавань. Лоцман оказался мертвецки пьян, и крейсер столкнулся с британской баркентиной. Парусник был тяжело поврежден, а на крейсере одно из 105-мм орудий слетело со станка.

23 августа крейсер прибыл в Бахиа Баллинас и начал ждать угольщик «Матцалан», который прибыл через 3 дня. Однако мексиканский чиновник, находившийся на борту, заявил, что грузить уголь можно только в Гуаямосе. В действиях немцев явно царила неразбериха, так как угольщик «Мари» вообще был направлен в Матцалан. Гауну надоел этот хаос, и 8 сентября он направился в Гуаямос, чтобы принять уголь с принадлежащих немцам складов.

Только 11 сентября «Лейпциг» захватил свой первый приз. Его жертвой стал британский танкер «Эльсинор», шедший в Центральную Америку в балласте. Естественно, что абордажная партия не нашла на судне ничего полезного, и танкер был потоплен артиллерийским огнем. Затем «Лейпциг» и «Мари» направились на Галапагосские острова. Там Гауна уже ждал очередной угольщик. 18 сентября «Лейпциг» встретился с судном «Амасис», которое доставило ему продовольствие и 3000 тонн отличного угля.

Гаун передал пленных на попечение эквадорских властей и отправил «Мари» на остров Санта-Крус. 22 сентября крейсер вместе с «Амасисом» и «Мари» направился в залив Гуаякиль, где 25 сентября захватил британский пароход «Бэнкфилд» с грузом сахарного тростника. Пароход был потоплен, а «Мари» высадила англичан в Кальяо через неделю.

В октябре «Лейпциг» соединился с эскадрой фон Шпее на острове Пасхи и принял активное участие в бою у мыса Коронель. Через день после боя он захватил французский барк «Валентин» с грузом прекрасного кардифа. Так как французы отказались помогать немцам, парусник был отдан вспомогательному крейсеру «Принц Эйтель-Фридрих», который забрал уголь и потопил барк.

Далее «Лейпциг» действовал в составе эскадры, выполняя приказы адмирала. Именно этот крейсер 2 декабря захватил британский барк «Драммюйр» с грузом угля, свой четвертый и последний приз. А уже 8 декабря крейсер принял участие в роковом для немцев бою у Фолклендских островов, где и погиб почти со всей командой.

Легкий крейсер «Дрезден» был почти однотипен со знаменитым «Эмденом», если не считать одного маленького отличия. Вместо старых испытанных паровых машин «Дрезден» имел новые несовершенные турбины. Это позволяло ему развивать несколько более высокую скорость, но в то же время служило источником постоянных головных болей для механиков. Как выяснилось позднее, в такой же степени различались и капитаны этих крейсеров.

Людеке посетил датский остров Сент Томас и 31 июля вышел в море, направляясь домой. Но крейсер прошел всего несколько миль, когда была принята радиограмма из Пуэрто-Рико. Адмиралштаб вследствие ухудшения политической обстановки приказал всем германским крейсерам отложить возвращение. Людеке направился к берегам Южной Америки и 6 августа недалеко от бразильского порта Пара остановил британский пароход «Драмклифф», шедший в балласте в Буэнос-Айрес. Когда выяснилось, что вместе со шкипером Эвансом на борту находятся его жена и маленький ребенок, Людеке отпустил пароход, уничтожив его рацию. Он не имел с собой судна, куда можно было бы перевести пленных, а брать на борт крейсера женщин и детей не собирался.

Буквально через полтора часа после этого крейсер встретил британский пароход «Линтон Грэнж», также шедший в балласте. И снова пароход был отпущен. Словно в насмешку, в тот же день немцы встретили пароход «Хостилиус». Шкипер Джонс наотрез отказался подписывать какие-либо бумаги. Нормальный капитан тут же отправил бы на дно судно вместе с упрямым капитаном,

но флегматичный Людеке **отпустил** и его. Встретить 3 вражеских судна в течение одного дня и все 3 отпустить... Неслыханно!

Хотя «Дрезден» начал испытывать нехватку угля, система этапов пока работала, как часы, и 8 августа в маленькой гавани Жерикоара крейсер принял 700 тонн с угольщика «Корриентес». Потом «Дрезден» направился к острову Рохас и острову Фернандо-ди-Норонья. Первый являлся попросту кучкой скал, а второй был известен тюрьмой и радиостанцией. Людеке вызвал на рандеву угольщик «Баден», который прибыл к острову Рохас 13 августа. Крейсер успел принять около сотни тонн угля, когда маяк Рохас попросил корабли назвать себя. Остров Рохас принадлежал нейтральному государству, и обязанности смотрителя маяка были ясны. Если «Дрезден» принадлежит одной из воюющих держав, то сможет принять такое количество угля, которое позволит ему дойти до ближайшего дружественного порта. Но Людеке, не колеблясь, сообщил, что командует шведским крейсером «Фюлья», который действительно немного напоминал «Дрезден». Уловка сработала, не следовало требовать от смотрителя маяка знания силуэтов военных кораблей. Однако Людеке отправил «Корриентес» в Пернамбуко, чтобы вызвать угольщики «Пруссия» и «Персия».

21 августа «Дрезден» покинул остров Рохас и направился на юг вместе с «Баденом» и «Пруссией». Теперь у Людеке имелась небольшая эскадра, и он мог топить встреченные британские корабли. Первой жертвой стал встреченный в тот же день пароход «Гиады». Команду перевели на «Пруссию», а судно затопили. В тот же день был встречен пароход «Сиамез Принс», однако по непонятной причине Людеке только проверил документы и отпустил его. «Пруссия» направилась в Рио-де-Жанейро, а Людеке, подождав, пока угольщик скроется за горизонтом, направился к острову Тринидад.

Там 29 августа Людеке встретился со старой канонеркой «Эбер», которая предусмотрительно покинула Кей-

птаун еще 30 июля, и торговым судном «Штейрмарк», которое вышло из бухты Людериц (Германская Юго-Западная Африка). Туда же прибыло судно снабжения «Санта Исабель», отправленное немецким резидентом из Буэнос-Айреса.

«Дрезден» пополнил запасы угля и 22 августа двинулся дальше на юг. 26 августа он встретил британский пароход «Холмвуд» с грузом угля. Крейсеру не требовалось топливо, и судно было потоплено подрывными зарядами. Экипаж был переведен на «Баден». Немного позднее крейсер захватил судно «Катарин Парк». Его груз принадлежал американцам, и Людеке не стал топить пароход. Вместо этого он перевел туда экипаж «Холмвуда» и отправил судно в Рио-де-Жанейро.

31 августа «Дрезден» снова принял уголь в глухой бухточке и двинулся дальше на юг в сопровождении «Санта Исабель». Угольщик был отправлен в порт Пунта-Аренас, чтобы передать информацию в Берлин, Буэнос-Айрес и Вальпараисо. 7 сентября радиостанция Пунта-Аренас приняла шифрованное сообщение из Берлина для Людеке. «Дрездену» было приказано обогнуть мыс Горн и атаковать британское судоходство у западного побережья Южной Америки.

Крейсер прорвался сквозь шторма у мыса Горн и 10 сентября бросил якорь в бухте Оранж (остров Хосте). Экипажу было позволено небольшими группами сходить на берег, но на необитаемом острове можно было лишь размять ноги. Матросы нашли несколько памятных табличек с названиями кораблей, посетивших этот глухой закоулок, и не устояли перед соблазном оставить табличку с именем крейсера. Это было грубой ошибкой. Хотя офицеры забрали эту табличку, следы визита все-таки остались.

16 октября крейсер покинул якорную стоянку вместе с «Баденом» и направился на поиски *Kreuzergeschwader*. 18 октября немцы встретили лайнер «Ортега», шедший из Вальпараисо. Но капитан Дуглас Киннейр не соби-

рался сдаваться и полным ходом ринулся в пролив Нельсона. Хотя номинальная скорость «Ортеги» составляла 14 узлов, сверхчеловеческие усилия кочегаров позволили ему развить 18. Все это было бы напрасно, если бы не осторожность Людеке. Крейсер начал погоню и даже дал несколько выстрелов из носовых орудий. Однако Киннейр смело пошел в те воды, карт которых не существовало в принципе. Людеке не решился последовать за ним из опасения налететь на камни, и «Ортега» скрылся в тумане. Немного позднее «Ортега» спустил шлюпки, с их помощью сумел пройти между островами архипелага Королевы Аделаиды и выбрался в Магелланов пролив. Там Киннейр встретил чилийский эсминец «Альмиранте Линч».

«Дрезден» и «Баден» сделали остановку в бухте Сан-Квентин и пошли к острову Мас-а-Фуэра. Там 3 октября Людеке установил радиосвязь с эскадрой фон Шпее. Встреча была назначена на острове Пасхи, и крейсер пошел туда. Точнее сказать, его поволок на буксире «Баден», так как Людеке хотел сэкономить топливо.

Дальнейшие приключения «Дрездена» описаны в первом томе «Морских битв». Напомним только, что 27 февраля 1915 года он захватил и потопил груженый ячменем барк «Конвей Кастл». После уничтожения эскадры фон Шпее крейсер скрывался 3 месяца, но, в конце концов, англичане поймали его. Котлы «Дрездена» начали течь, лопатки турбин были повреждены, и корабль без серьезного ремонта не мог дать более 20 узлов. Именно это сорвало план перехода через Тихий океан. Крейсер скрывался в бухте Камберленд на острове Хуан-Фернандес, где его и застигли крейсера «Кент» и «Глазго».

Легкий крейсер «Нюрнберг» фрегаттен-капитана Карла фон Шёнберга 8 июля покинул Сан-Франциско и направился в Гонолулу. Предполагалось, что крейсер пойдет в Циндао для ремонта неисправных машин, но, прибыв 6 августа на Гавайи, фон Шёнберг получил приказ

подготовить корабль к боевым действиям и немедленно следовать на соединение с адмиралом. Однако немного позднее фон Шпее снова направил «Нюрнберг» на Гавайи для обеспечения связи.

Единственным боевым эпизодом в биографии «Нюрнберга» как рейдера стало уничтожение британской радиостанции на острове Фаннинг. Вместе с угольщиком «Титания» по приказу фон Шпее крейсер утром 8 сентября подошел к этому острову. Британские, американские и японские корабли посещали Фанниг довольно часто, поэтому никто не обратил внимания на еще один трехтрубный крейсер. Крейсер спустил катер с абордажной партией, которую радостно приветствовали собравшиеся жители острова. Но на катере стоял пулемет, а выскочившие на берег немцы сразу направили на ошеломленную толпу винтовки. Офицер, командовавший десантом, вытащил парабеллум и потребовал сдачи. Оторопевшие англичане безропотно подняли руки, в душе проклиная коварных гуннов.

После небольшого обыска выяснилось, что оружия на острове не имеется. Тогда немцы срубили мачту радиостанции, разбили передатчик, аккумуляторы и телеграфные аппараты. Наконец с помощью динамита они взорвали здания. Специальный отряд нашел и перерезал телеграфный кабель, соединяющий Австралию и Канаду. Удовлетворенные немцы вернулись на крейсер. «Нюрнберг» еще немного постоял у берега, пока «Титания» вытаскивала из воды и резала злосчастный кабель на куски. После этого крейсер вместе с угольщиком направились на соединение с адмиралом. Ни одного приза «Нюрнберг» так и не захватил.

РОСКОШНЫЕ ЛАЙНЕРЫ

Первый бой вспомогательных крейсеров

После начала войны британское Адмиралтейство реквизировало несколько пассажирских лайнеров, превратив их во вспомогательные крейсера. Они были вооружены несколькими устаревшими орудиями, как правило, калибра 120 мм, и были направлены патрулировать океанские судоходные маршруты. Здесь им должна была помочь высокая автономность и хорошая мореходность. Часть вспомогательных крейсеров была придана крейсерским эскадрам на заморских станциях.

Одним из мобилизованных лайнеров была «Кармания» знаменитой компании «Кунард Лайн». Лайнер был построен на верфи «Джон Браун» в Клайдбенке в 1905 году. Он имел вместимость 19650 GRT и на испытаниях развил скорость 20,4 узла, но на практике редко давал больше 18 узлов. Лайнер должен был работать на линиях Ливерпуль — Нью-Йорк и Фиуме — Неаполь — Нью-Йорк. Он мог перевозить 2626 пассажиров. 7 августа 1914 года корабль прибыл в Ливерпуль и тут же был отправлен на верфь для переоборудования во вспомогательный крейсер. С него сняли роскошное убранство кают, по возможности освободили от дерева. На палубе «Кармании» появились 8 орудий калибра 120 мм. Экипаж был пополнен артиллеристами.

Через неделю «Кармания» вышла из Ливерпуля в первое плавание в качестве военного корабля. Теперь вспомогательным крейсером командовал капитан 1 ранга Ноэль Грант. Шкипер лайнера Джеймс Барр получил звание капитана 2 ранга и превратился в старшего помощника. Сначала «Кармания» действовала в составе Северного патруля, но потом была отправлена в Карибское море. 23 августа лайнер прибыл на Бермуды, и Грант получил приказ присоединиться к эскадре контр-адмирала Крэдока.

Главной задачей Крэдока был поиск и уничтожение германских легких крейсеров «Дрезден» и «Карлсруэ», которые скрывались где-то в Вест-Индии. По данным разведки, в бразильских портах стояли наготове германские угольщики, готовые при необходимости заправить в море германские крейсера. Крэдок решил, что «Кармания» идеально подходит для наблюдения за ними, и через несколько дней после ее присоединения к эскадре отправил вспомогательный крейсер проверить данные разведки.

Пока «Кармания» шла на юг, лайнер компании «Гамбург — Южная Америка» «Кап Трафальгар» покинул Монтевидео и украдкой выскользнул из Ла-Платы. Через сутки возле Бахиа Бланка он встретился с канонеркой «Эбер», которая пересекла Атлантику, выйдя из порта в Германской Юго-Западной Африке. «Эбер» имел на борту 8 орудий калибра 105 мм, 6 мелких скорострелок и прекрасно подготовленный экипаж. Все это было передано на «Кап Трафальгар». Лайнер превратился во «Вспомогательный крейсер В», командование которым принял бывший командир «Эбера» корветтен-капитан Вирт. Его задачей было уничтожение британских торговых судов, которые следовали в порты Южной Америки.

Британское Адмиралтейство подозревало, что германский флот создал несколько секретных баз для обеспечения действий рейдеров в Южной Атлантике. Особое внимание привлек остров Тринидад, находящийся в 600 ми-

лях от берегов Бразилии. «Кармания» получила приказ обследовать берега острова.

Утро 14 сентября выдалось прекрасным — чистое голубое небо, такое же чистое голубое море. «Кармания» следовала полным ходом к поднимающемуся на горизонте конусу Тринидада. Это остров во времена парусных судов имел большое значение. Он находился вблизи южной границы пояса юго-восточных пассатов, и корабли сверяли по нему свое место в океане. На юго-западном берегу имелась небольшая мелководная якорная стоянка, где в случае необходимости можно было укрыться от шторма. Легенды говорят, что на Тринидаде зарыто несколько пиратских кладов. Но в сентябре 1914 года его якорную стоянку использовали совсем другие пираты.

Еще на подходах к острову капитан 1 ранга Грант заметил высокий столб дыма, поднимающийся над берегом. Он не ожидал встретить здесь свои корабли, а потому объявил боевую тревогу. Следуя давней традиции Королевского Флота, в 11.30 он объявил, что все свободные от вахты имеют время обедать. Англичане верили, что на сытый желудок люди дерутся лучше.

Грант осторожно вел свой корабль к острову. Эти воды не были знакомы ни ему, ни капитану 2 ранга Барру. Карты прибрежных районов были довольно приблизительными, вулканические острова всегда окружены множеством опасных подводных камней. В 5 милях от берега Грант повернул влево, огибая остров по часовой стрелке. За высокими скалами на южной оконечности Тринидада находилась якорная стоянка, где Грант рассчитывал увидеть корабль, которому принадлежал этот самый столб дыма.

Но как только вспомогательный крейсер обогнул мыс, командир оторопел от неожиданности. В бухте находился не 1 корабль, а целых 3. Одним из них был большой двухтрубный лайнер, почти не уступающий в размерах самой «Кармании». 2 других корабля были угольщиками. Они стояли у борта лайнера с открытыми люками. Очевидно, бункеровка была в полном разгаре.

Оправившись от первого потрясения, Грант начал внимательно рассматривать корабли. Корпус лайнера был окрашен в серый цвет, а черные трубы имели красные полосы по верхнему краю. Он напоминал лайнеры компании «Юнион Кастл», курсирующие между Ливерпулем и Южной Африкой. Но Грант сразу решил, что это немец, так как корабль был слишком большим. Сначала противника приняли за лайнер компании «Норддейчер Ллойд» «Берлин» (17300 тонн, 17 узлов), который недавно был вооружен 8 орудиями 105 мм и превратился во вспомогательный крейсер. Капитан 2 ранга Барр хорошо знал «Берлин» и подтвердил предположение Гранта. Но в действительности это был «Кап Трафальгар», который избавился от одной трубы после выхода из Монтевидео.

Командир «Кап Трафальгара» сразу понял грозящую ему опасность. Хрипло заревела сирена, из труб повалил густой дым, так как лайнер разводил пары. Угольщики быстро отошли от борта рейдера. Дистанция была слишком велика для 120-мм орудий «Кармании», и Грант не мог помешать противнику выйти в открытое море. Он приказал дать полный ход, и лайнер задрожал, когда турбины начали набирать обороты. Впервые после приемных испытаний скорость превысила 20 узлов.

«Кармания» обогнула южную оконечность острова. Из ее труб за кормой стлалась густая полоса черного дыма. Но «Кап Трафальгар» выскочил из бухты и сейчас мчался на север. Корветтен-капитан Вирт предпочитал сражаться в открытом море. Сейчас Грант опознал противника как один из лайнеров компании «Гамбург — Южная Америка». Они почти не уступали «Кармании» в скорости, и Грант приготовился к долгой погоне. Но вдруг он увидел, как «Кап Трафальгар» поворачивает ему навстречу. Противник принимал вызов.

Когда расстояние сократилось до 5 миль, два корабля начали описывать круги, словно боксеры на ринге, караулящие удобный момент для решающего удара. Оба корабля были вооружены устаревшими орудиями, кор-

пуса обоих можно было буквально проткнуть пальцем. Рисковать не хотел никто.

Когда расстояние сократилось до 7500 ярдов, «Кармания» дала выстрел под нос немецкому кораблю. Но «Кап Трафальгар» не обратил внимания на предупреждение и продолжал сближение. Внезапно он открыл огонь из всех орудий. Первые немецкие снаряды пролетели над «Карманией», потом английский лайнер был взят в вилку. А потом немецкие артиллеристы пристрелялись, и попадания пошли одно за другим. Англичане открыли жаркий ответный огонь.

Следующие 2 часа корабли непрерывно поливали друг друга снарядами, постепенно сближаясь. Оба получили серьезные повреждения. Германские снаряды разрушили мостик «Кармании», повредили рулевую машину, система внутрикорабельной связи была уничтожена, антенны снесены прочь. Всего «Кармания» получила не менее 79 прямых попаданий, многие из которых пришлись ниже ватерлинии. Корабль начал крениться, скорость упала до 16 узлов. На верхней палубе бушевало несколько сильных пожаров. Так как главная пожарная магистраль была перебита, воду пришлось подавать ведрами. Когда дистанция стала совсем маленькой, «Кап Трафальгар» открыл огонь из пулеметов по матросам, тушившим пожары. Но орудия «Кармании» продолжали стрелять, хотя их стволы раскалились докрасна.

На палубе «Кап Трафальгара» тоже начался пожар, но артиллеристы Гранта больше старались поразить подводную часть вражеского корабля. И их усилия начали приносить плоды. Германский корабль накренился на правый борт, и крен постепенно увеличивался. Вдруг люди, стоящие на обломках мостика «Кармании», увидели, что немецкий корабль вывалил шлюпки и повернул влево, направляясь к берегу. Германский вспомогательный крейсер тонул, и капитан 3 ранга Вирт решил выбросить его на отмель.

Но он запоздал с этим решением. Примерно в миле от берега «Кап Трафальгар» остановился и лег на борт. Его

трубы коснулись воды. Еще несколько мгновений он держался на поверхности, а потом корма лайнера поднялась в воздух, и он ушел к месту последней стоянки. Когда один из германских угольщиков бросился подбирать команду рейдера, Грант не стал ему мешать. Позднее стало известно, что из 330 человек команды «Кап Трафальгара» погиб 51, в том числе корветтен-капитан Вирт.

Но «Кармания» тоже имела большой крен, палубы были разворочены, повсюду полыхали пожары. 9 человек из команды вспомогательного крейсера погибли, 27 были ранены. И тут англичане с ужасом увидели на горизонте новый дым. Вскоре на севере появились 2 высокие мачты и 4 трубы.

Когда корабль подошел ближе, англичане узнали в нем бывший лайнер «Норддейчер Ллойда» «Кронпринц Вильгельм». В момент начала боя он находился в 50 милях к северу и, получив призыв Вирта о помощи, на полной скорости бросился на юг. «Кронпринц Вильгельм» не успел спасти товарища, однако он мог отомстить за его гибель. Грант приказал измученным матросам прекратить тушить пожары и снова стать к орудиям. Как раз в тот момент, когда экипаж «Кармании» уже приготовился к последней битве, «Кронпринц Вильгельм» круто развернулся и скрылся на севере. Позднее его командир утверждал, что опасался появления британских военных кораблей. Но ведь прямо под его орудиями находился беспомощный горящий корабль противника, а он так и не сделал ни единого выстрела...

Капитану 1 ранга Гранту было недосуг выяснять мотивы такого странного поведения противника. Помпы «Кармании» не справлялись с течами, и крен становился все больше. Кое-как удалось наладить аварийное рулевое управление, и лайнер медленно пополз на запад, стараясь побыстрее уйти от опасности. Была сооружена временная антенна, и на призыв о помощи откликнулся легкий крейсер «Бристоль». На следующее утро он показался на горизонте. Следом прибыл броненосный крей-

сер «Корнуолл». Их появление отчасти оправдывало робкое поведение «Кронпринца Вильгельма». Британские крейсера подошли к борту тонущей «Кармании» и помогли потушить пожары. В тот же день прибыл вспомогательный крейсер «Македония», который проводил избитый лайнер в Пернамбуко.

Так завершился первый в истории бой вспомогательных крейсеров. Следует отметить, что лайнер «Кармания» был отремонтирован и послужил еще и после войны. В 1931 году он был отправлен на слом.

Вспомогательный крейсер «Принц Эйтель-Фридрих»

С самого первого дня войны немцы прекрасно понимали, что Циндао не может служить надежным убежищем их кораблям, так как японцы только и мечтают о захвате этого порта. Долго удерживать Циндао было просто немыслимо, так как японцы могли бросить на штурм целую армию при поддержке самого мощного на Дальнем Востоке флота. Поэтому самым разумным решением было немедленно отправить Крейсерскую Эскадру в плавание через Тихий океан, что и было сделано.

Лайнер компании «Норддейчер Ллойд» «Принц Эйтель-Фридрих» был переоборудован во вспомогательный крейсер. Теперь он мог сражаться с аналогичными британскими кораблями, действующими в этом районе: 3 «Принцессами» компании «Кэнэдиэн Пасифик» и «Гималайей» компании «Пи энд О».

Элегантный двухтрубный «Принц Эйтель-Фридрих» не был слишком большим, но ему явно не хватало скорости, чтобы вести крейсерскую войну. И все-таки корабль немедленно отправился на верфь Циндао, где на нем были установлены орудия с канонерок «Лухс» и «Тигер». Эти крошечные корабли были абсолютно бесполезны в предстоящей войне, хотя в мирное время они могли выполнять по-

лицейские функции и «показывать флаг». По германским стандартам «Принц Эйтель-Фридрих» получил мощное вооружение, так как на нем установили 4 — 105/35 мм и 8 — 88/40 мм орудий, не считая 12 — 37-мм скорострелок.

На новоиспеченный рейдер была переведена часть команд «Лухса» и «Тигера», а также с речных канонерок «Фатерланд» и «Оттер». 6 августа «Принц Эйтель-Фридрих» под командованием корветтен-капитана Тирихенса покинул Циндао, чтобы отконвоировать группу судов снабжения на остров Паган. Там они 12 августа встретились с кораблями эскадры фон Шпее. До Маршалловых островов вспомогательный крейсер шел вместе с Крейсерской Эскадрой. Там он отделился, чтобы начать действия в южной части Тихого океана. К счастью, бывший лайнер успел до отказа забить свои бункера углем до того, как рухнула германская колониальная империя на Тихом океане.

Тирихенс быстро сообразил, что в указанном ему районе он ничего не добьется, и сразу направился на восток, чтобы опять встретиться с фон Шпее. 27 октября он встретился с адмиралом на острове Мас-а-Фуэра (острова Хуан-Фернандес). Фон Шпее сразу отправил лайнер дальше, чтобы собрать информацию о противнике, подготовить угольщики и послать из Вальпараисо телеграммы в Берлин.

31 октября «Принц Эйтель-Фридрих» погнался за новым британским пароходом «Колуса». Но Тирихенсу помешали. Совершенно неожиданно появился чилийский военный корабль и любезно сообщил, что германский вспомогательный крейсер вошел в чилийские территориальные воды. После этого чилиец предложил рейдеру прекратить погоню, иначе будет открыт огонь. Тирихенс подчинился.

1 ноября лайнер вошел в порт Вальпараисо, но оставался там лишь 4 часа, так как поблизости находились британские военные корабли. Вечером того же дня разыгрался роковой для англичан бой у мыса Коронель. 4 нояб-

ря «Принц Эйтель-Фридрих» спокойно вернулся в Вальпараисо. Немцы были убеждены, что незримо витающий в воздухе призрак дредноутов Королевского Флота исчез с гибелью эскадры адмирала Крэдока. 8 ноября лайнер снова встретился с эскадрой фон Шпее на Мас-а-Фуэра и получил приказ оставаться у берегов Чили до начала декабря. Фон Шпее пытался ввести в заблуждение британскую разведку, создав впечатление, будто его крейсера все еще не обогнули мыс Горн. После этого «Принц Эйтель-Фридрих» должен был возобновить действия против торгового судоходства противника.

5 декабря в 70 милях к югу от Вальпараисо вспомогательный крейсер захватил свой первый приз. Это был пароход «Чаркас», груженный чилийскими нитратами. Абордажная партия заложила подрывные патроны, и пароход с контрабандным грузом пошел на дно. Через день его экипаж был высажен на берег недалеко от Вальпараисо.

10 декабря радист лайнера перехватил радиограмму из Монтевидео в Порт-Стэнли. Из нее можно было сделать вывод, что эскадра фон Шпее уничтожена. Уже 12 декабря эта грустная новость была подтверждена новой радиограммой. Газета «Дэйли Мейл» открытым текстом запрашивала у епископа Фолклендов подробности потоплений «Шарнхорста», «Гнейзенау» и «Нюрнберга». После этого стало ясно, что попытка «Принца Эйтеля-Фридриха» обогнуть мыс Горн и прорваться на север в Атлантику будет блокирована британскими кораблями. Любой из крейсеров противника мог в считанные минуты превратить лайнер в груды пылающего железа, хотя немецкий корабль и был неплохо вооружен. Кроме того, Тирихенс знал, что его корабль не сможет уйти ни от настоящих крейсеров вроде «Глазго», ни даже от вспомогательных крейсеров «Кармания» и «Отранто».

Поэтому германский капитан решил направиться на запад — сначала к острову Пасхи, а потом через весь Тихий океан. Остановки планировалось делать только на

необитаемых островах, а уголь Тирихенс рассчитывал найти на призах. 11 декабря уже в 300 милях от берегов Южной Америки «Принц Эйтель-Фридрих» захватил французский трехмачтовый барк «Жан». К огромной радости немцев оказалось, что он несет 3500 тонн прекрасного кардифа. Решив, что грузить уголь посреди океана слишком рискованно, Тирихенс взял французское судно на буксир и пошел к острову Пасхи.

12 декабря рейдер встретил еще один парусник. Но трехмачтовый барк «Килдалтон», направляющийся из Ливерпуля в Кальяо, не имел никаких грузов, полезных для Тирихенса. Поэтому его команда была переведена на «Жан», а сам «Килдалтон» был затоплен.

23 декабря «Принц Эйтель-Фридрих» вошел в бухту Кука на острове Пасхи. «Жан» с призовой командой на борту оставался в море. Немцы попытались купить несколько коров у хозяина ранчо, кстати сказать, англичанина, но наотрез отказались сообщить какие-либо сведения о ходе военных действий и о роли своего корабля. Местные жители были возмущены бесцеремонным поведением немецких матросов, которые соорудили на вершине одной из гор временную радиостанцию. Это было явное нарушение чилийского нейтралитета.

Вскоре «Принц Эйтель-Фридрих» ненадолго вышел в море и вернулся вместе с «Жаном». Корабли были пришвартованы друг к другу, и началась погрузка угля на лайнер. Чтобы барк меньше качало на волне, его мачты были срублены. 31 декабря, по-прежнему связанные вместе, лайнер и барк покинули бухту Кука и вышли за пределы трехмильной зоны. Там швартовы были отданы, после чего «Принц Эйтель-Фридрих» расстрелял парусник, который быстро затонул. Немецкий рейдер вернулся к острову и высадил команды «Жана» и «Килдалтона», которым предстояло провести на уединенном острове несколько месяцев, прежде чем представится случай вернуться к цивилизации. Только в феврале 1915 года к острову Пасхи подошел шведский пароход, который

забрал англичан и половину французов. Между прочим, немного раньше моряки отказались покинуть остров на британском барке «Шеррис», так как боялись снова встретить в море «Принца Эйтеля-Фридриха».

6 января 1915 года рейдер окончательно покинул остров Пасхи. Тирихенс все-таки решил рискнуть и попытаться обойти вокруг мыса Горн, надеясь, что плохая погода и зимние шторма укроют его от глаз британских крейсеров. После этого он собирался двинуться на север, чтобы рискнуть еще раз — попытаться прорвать британскую блокаду в Северном море и вернуться в Германию. Чтобы обойти британские патрули, Тирихенс ушел почти к берегам Антарктиды. Он прошел через море Шэклтона по 61-й параллели.

Уже посреди Атлантики 26 января рейдер встретил шведский барк «Изабель Браун», шедший под русским торговым флагом. Шкипер Лундквист и команда были сняты, а судно потоплено.

27 января Тирихенс захватил французский барк «Пьер Лоти» и американский четырехмачтовик «Уильям П. Фрай». Французское судно было немедленно потоплено. Американское судно везло пшеницу из Сиэтла в Куинстаун (Ирландия). Этот груз вполне мог считаться военной контрабандой и подлежал уничтожению на законных основаниях. Однако Тирихенс не желал топить американское судно. Поэтому он приказал своей команде выбросить злосчастную пшеницу за борт! Эта задача оказалась гораздо более трудной, чем представлялось германскому капитану. Потеряв терпение, он приказал команде «Уильяма П. Фрая» перейти на борт лайнера и потопил американца артогнем. Когда эта новость стала известна в Соединенных Штатах, правительство немедленно заявило резкий протест. Германия была вынуждена заплатить солидную компенсацию за гибель судна. 29 января Тирихенс захватил и потопил очередной французский барк «Якобсен».

В начале февраля радист «Принца Эйтеля-Фридриха» перехватил радиограмму, адресованную «Кронпринцу

Вильгельму». Командиру этого рейдера предписывалось по окончанию крейсерства зайти в испанский или американский порт. Тирихенс решил, что это гораздо безопаснее, чем пытаться прорваться через линию британских дозоров. Поэтому он несколько дней бесцельно крутился посреди океана, но 12 февраля буквально натолкнулся на британский барк «Инверкоу» с грузом американской пшеницы. Это судно также пошло на дно.

Но запасы угля на германском рейдере начали подходить к концу, так как они не пополнялись после захвата «Жана». Тирихенс понял, что его шансы захватить угольщик будут выше, если он выйдет на основные судоходные маршруты, покинув океанскую пустыню, которую предпочитали парусники. Утром 18 февраля в 300 милях от бразильского порта Пернамбуко «Принц Эйтель-Фридрих» перехватил британский пароход «Мэри Ада Шорт» с грузом кукурузы. Абордажная партия довольно быстро выяснила, что сам пароход не представляет никакого интереса, и он был потоплен подрывными зарядами и артиллерийским огнем. На следующий день через эту же точку прошел британский вспомогательный крейсер «Отранто», который возвращался в Англию с остатками команд германских кораблей, потопленных в бою у Фолклендских островов.

19 февраля «Принц Эйтель-Фридрих» потопил французский пароход «Флорида», а на следующий день — британский пароход «Виллерби». Но теперь немцы израсходовали последние запасы угля. Постоянно растущее количество пленных стремительно сокращало запасы продовольствия. Тирихенс решил зайти в американский порт Ньюпорт Ньюс, расположенный на восточном побережье Соединенных Штатов. Ему предстояло совершить переход длиной 3000 миль, что он сделал без приключений. Однако ночью 21/22 февраля «Принц Эйтель-Фридрих» прошел в опасной близости от британского вспомогательного крейсера «Эдинбург Кастл», направляющегося на юг. 11 марта 1915 года германский рейдер вошел в

порт. Англичане не перехватили его по очень простой причине. Они думали, что «Принц Эйтель-Фридрих» все еще находится в Тихом океане. Удержав у себя на борту всех пленных, Тирихенс сумел обмануть противника.

Американские власти быстро обнаружили, что германский корабль имеет мощное вооружение, и объявили его вспомогательным военным кораблем. Потому Тирихенсу только 14 марта разрешили стать в док, чтобы провести необходимый ремонт. Все верили, что «Принц Эйтель-Фридрих» попытается прорваться в море, чтобы продолжить крейсерство. Но время шло, а рейдер из порта не выходил. 5 апреля он грузил различные припасы. Английская разведка слепой не была, поэтому в нейтральных водах возле выхода из Чезапикской бухты уже дежурили броненосный крейсер «Камберленд» и бронепалубный крейсер «Ниобе». 6 апреля германский корабль принял на борт лоцмана и приготовился к отплытию. Однако 8 апреля он был передан американским властям для интернирования. Тирихенс прекрасно понимал, что его корабль не обладает необходимой скоростью, чтобы вырваться в открытое море. Британские крейсера на двоих имели 30 — 152-мм орудий, поэтому ни о каком бое не могло быть и речи.

После вступления Соединенных Штатов в войну «Принц Эйтель-Фридрих» 7 апреля 1917 года был захвачен американцами. Они превратили его в войсковой транспорт «Де Кальб».

Вспомогательный крейсер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе»

«Кайзер Вильгельм дер Гроссе», наверное, был самым известным из германских лайнеров довоенного времени. Это был первый германский корабль, который завоевал Голубую Ленту Атлантики. Однако он был спущен на воду еще в 1897 году, и к началу Первой Мировой войны луч-

шие годы лайнера уже остались позади. И все-таки его скорость, превышающая 20 узлов, и способность нести орудия привели к тому, что «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» был реквизирован военным флотом и превращен во вспомогательный крейсер.

В конце июля 1914 года на верфи «Норддойчер Ллойда» он получил 6 — 105/40 мм орудий и пару мелких револьверных пушек. Эффектная раскраска мирного времени — черный корпус, белые надстройки и желтые трубы — сменилась мрачным серо-черным камуфляжем. Следует отметить, что немцы, следуя установившейся традиции, и на вспомогательных крейсерах, как и легких крейсерах военного флота, устанавливали орудия попарно — на правом и левом бортах. В российском флоте примером такого расположения артиллерии может служить «Варяг». Объяснение кажущегося на первый взгляд довольно странного расположения артиллерии очень просто. Хотя в бою на параллельных курсах корабль лишался 2—3 орудий в бортовом залпе, такая схема обеспечивала сосредоточение максимального количества стволов в любом секторе горизонта, что в одиночном плавании имело большое значение.

4 августа 1914 года «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» под командованием капитана 1 ранга Рейманна покинул устье Везера и стремительно помчался на север. Сначала он прижимался к норвежскому берегу, потом по широкой дуге обогнул Шетландские острова и вышел в открытый океан. Петля английской блокады пока еще не затянулась туго, и такой прорыв не был слишком сложным. 7 августа Рейманн северо-восточнее Исландии натолкнулся на британский траулер «Тубан Кастл» и потопил его. Это суденышко могло сообщить о прорыве рейдера, поэтому его нельзя было отпускать.

Морские коммуникации в районе Канарских островов патрулировали только устаревшие британские крейсера «Хайфлаер» и «Винидиктив», поэтому там можно было хорошо поживиться. Множество пароходов заходи-

ли в Санта Крус де Тенерифе, поэтому Рейманну следовало лишь немного подождать, и богатая добыча сама придет к нему в руки.

15 августа, когда запас угля на лайнере уже начал подходить к концу, он захватил британский пароход «Галишиэн», который следовал из Кейптауна в Лондон. Радист рейдера перехватил радиограмму парохода, который уточнял, можно ли спокойно подойти к острову. Рейманн приказал своему радисту ответить, что он встретит пароход и отконвоирует в порт. Но, когда корабли встретились в море, англичанин получил гораздо менее приятную радиограмму: «Немедленно остановиться. Не использовать радио, иначе я потоплю вас».

Германская абордажная партия поднялась на борт приза и обнаружила, что на «Галишиэне» находятся 250 пассажиров, многие из которых были женщинами и детьми. Рейманн на следующее утро отпустил захваченный пароход. Но буквально через пару часов он встретил четырехмачтовый пароход «Кайпара» с грузом новозеландского мяса. Он направлялся в порт за углем. Приз был тут же потоплен, но рейдеру пришлось израсходовать 53 драгоценных 105-мм снаряда.

Воодушевленный этими успехами, Рейманн взял курс на юго-запад. Во второй половине дня на горизонте был замечен дым. Вскоре показался большой пароход, идущий навстречу «Кайзеру Вильгельму дер Гроссе». Рейманн решил, что это британский корабль, и уже предвкушал новую поживу. Но пароход «Арланца» имел на борту 335 женщин и более 100 детей, и его тоже пришлось отпустить.

Ближе к вечеру в тот же день 16 августа был встречен пароход «Ньянга», шедший в Англию из Южной Африки. Забрав с парохода все, что могло пригодиться, немцы потопили его подрывными зарядами. Так как нехватка угля уже приняла угрожающий характер, Рейманну требовалась помощь «системы этапов». «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» направился к африканской колонии Испа-

нии Рио-де-Оро, где на 21 августа было назначено рандеву с пароходами «Арукас» и «Дуала», хотя это являлось нарушением испанского нейтралитета. Первый угольщик вышел на встречу с рейдером из Тенерифе, второй — из Лас-Пальмаса. Оба корабля были приписаны к Северо-Африканскому этапу. Вскоре к рейдеру и угольщикам присоединился пароход «Магдебург». Началась перегрузка на бывший лайнер большого количества угля, продовольствия и пресной воды.

Местные испанские власти с некоторым запозданием заинтересовались происходящим. Но Рейманн использовал проверенную уловку. Он заявил, что его машины неисправны и требуют переборки, а угольщики просто пришли на помощь. Хотя «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» теперь носил камуфляжную окраску, его команда попрежнему щеголяла в униформе компании «Норддойчер Ллойд». Поэтому испанские чиновники поверили обману, или, по крайней мере, сделали вид, что поверили.

Погрузка угля шла довольно лениво. Она еще продолжалась, когда утром 26 августа наблюдатели рейдера заметили военный корабль. Когда он подошел ближе, стали видны 3 трубы и британский флаг. Началась паника. Рейманн приказал готовиться к бою, угольщики немедленно отдали швартовы, а «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» начал поднимать пары, чтобы дать ход. Но было уже поздно. Выход в море был блокирован старым британским крейсером «Хайфлаер». В 1914 году он был переведен в учебные суда, но после начала войны крейсер начал патрулировать в океане. Он был вооружен 11 — 152-мм орудиями старого образца, которые не превышали по дальнобойности орудия германского рейдера. Но британские снаряды весили гораздо больше.

Если бы встреча произошла в океане и лайнер имел пары во всех котлах, Рейманн имел шанс просто оторваться от противника. «Хайфлаер» и в лучшие времена не развивал более 20 узлов, а «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» мог дать 22 узла. Но стоящий на якоре рейдер

был просто беспомощен. Британский капитан предложил Рейманну сдать корабль, на что, разумеется, последовал отказ. Оба корабля открыли огонь, но исход боя был предрешен. Хотя германские артиллеристы добились нескольких попаданий в «Хайфлаер», корпус лайнера был быстро превращен в решето британскими снарядами. После недолгой перестрелки в 16.20 рейдер повалился на борт и затонул на мелководье. Англичане утверждали, что они потопили «Кайзера Вильгельма дер Гроссе», немцы заявили, что корабль был затоплен собственной командой. Так или иначе — но рейдер был уничтожен.

Рейманн, 9 офицеров и 72 матроса добрались до берега на шлюпках, нашли ближайший испанский пост и сдались. Позднее их доставили в Лас-Пальмас и интернировали на борту стоящего там германского судна. Почти 400 человек забрал угольщик «Бетания», который крутился неподалеку во время боя. Он пошел было в Соединенные Штаты, но был захвачен броненосным крейсером «Эссекс» и дошел только до Ямайки. «Арукас» и «Дуала» сразу после начала боя полным ходом бросились на север, унося плененные команды «Кайпары» и «Ньянги».

Потери с обеих сторон оказались минимальными. Англичане потеряли 1 человека убитым и 6 ранеными, потери немцев остались неизвестны. Некоторые германские источники утверждают, что потерь не было вообще, но это выглядит неправдоподобным, ведь в последние минуты боя «Хайфлаер» расстреливал рейдер в упор. Можно предположить, что потери немцев составляют около 100 человек, так как из теоретической численности экипажа 584 человека спаслись примерно 480.

Вспомогательный крейсер «Кронпринц Вильгельм»

2 августа, когда начались бои между германскими и русскими войсками, германский военно-морской атта-

ше в Нью-Йорке фрегаттен-капитан Бой-Эд передал капитану лайнера «Кронпринц Вильгельм» запечатанный пакет. В нем капитану Грану предлагалось немедленно завершить бункеровку, принять продовольствие и как можно быстрее покинуть гавань Нью-Йорка. После этого лайнер должен был в открытом океане встретиться с крейсером «Карлсруэ». Вечером 3 августа «Кронпринц Вильгельм» покинул гавань и полным ходом устремился на юг. Кочегары выбивались из сил, чтобы поддерживать скорость 20 узлов, а остальные матросы в это время лихорадочно закрашивали черной краской белые надстройки и желтые трубы лайнера. Гран получил радиограмму «Карлсруэ», в которой командир крейсера назначал рандеву на 6 августа. Крейсер подготовил для передачи «Кронпринцу Вильгельму» пару 88-мм орудий, несколько пулеметов и винтовок, боеприпасы. Бытует ошибочное мнение, что были переданы 2 — 105-мм орудия, поэтому создается впечатление, будто «Карлсруэ» лишился части своей артиллерии. Это не так, на крейсер в свое время были специально погружены 88-мм орудия для передачи рейдерам. 6 августа в 7.00 корабли встретились примерно в 150 милях от ближайшего берега.

Два корабля пришвартовались бортами, хотя это было нелегко из-за слишком большой разницы в размерах. Орудия были подняты на лайнер, а крейсер получил уголь и продовольствие. Все это делалось в страшной спешке, так как оба капитана опасались появления британских крейсеров. Если бы они застигли «Карлсруэ» и «Кронпринца Вильгельма» в момент погрузки, последствия могли оказаться для немцев роковыми.

Переход лайнера компании «Нордейчер Ллойд» в распоряжение Императорского Флота сопровождался сменой командира. Хотя Гран был старым моряком, он не имел совершенно никакого опыта военной службы. Поэтому командиром вспомогательного крейсера был назначен штурман «Карлсруэ» Пауль Тирфельдер. Гран стал его помощником. С лайнера на крейсер были переведены

15 матросов, а взамен «Кронпринц Вильгельм» получил лейтенантов Эйдинга и Хеншеля.

В 10.15 наблюдатели заметили на юге дым. Это мог быть только британский крейсер. Немцы ошибочно приняли его за броненосный крейсер «Бервик», хотя на самом деле это был однотипный с ним «Саффолк». Оба корабля успели поднять все шлюпки, хотя «Карлсруэ» пришлось бросить моторный катер. Были отданы швартовы, и корабли бросились в разные стороны. «Карлсруэ» направился на север, а вспомогательный крейсер взял курс на NNO.

«Саффолк» погнался за «Карлсруэ», что позволило «Кронпринцу Вильгельму» спокойно скрыться. Если бы британский крейсер погнался за ним, судьба лайнера была бы решена. Вместо этого «Кронпринц Вильгельм» получил время, чтобы установить новые орудия, соорудить импровизированную защиту командных постов и превратить обеденный салон первого класса в запасной угольный склад. Курительный салон был переоборудован в лазарет. Переход от Багамских островов к Азорским прошел без происшествий.

17 августа с лайнера заметили остров и стали ждать обещанный угольщик. Однако пароход «Валгалла» Западно-Африканского этапа появился лишь на следующий день. Отсутствие вражеских кораблей и штилевая погода позволили «Кронпринцу Вильгельму» в течение 3 дней принять с «Валгаллы» 2500 тонн угля. Работы были завершены 25 августа, и угольщик направился обратно в Лас-Пальмас, чтобы принять новый груз угля. Вспомогательный крейсер взял курс на юго-запад, чтобы выйти на морские коммуникации.

27 августа наблюдатели заметили шхуну, которая была остановлена окриком в мегафон. Это оказалось нейтральное датское судно, которое сразу было отпущено. Вскоре «Кронпринц Вильгельм» остановил барк под русским флагом, но Тирфельдер совершенно неожиданно решил, что это судно не стоит даже топить. Его отпустили, оста-

вив ошеломленный экипаж возносить благодарственные молитвы за свое неожиданное спасение. До сих пор судьба упрямо не желала улыбнуться германскому рейдеру.

3 сентября в 200 милях на запад от мыса Сан-Роке «Кронпринц Вильгельм» встретил угольщик Бразильского этапа «Асунсьон». И лишь 4 сентября рейдер захватил свой первый приз — британский пароход «Индиэн Принс». Немцы сняли пассажиров и экипаж и заложили подрывные заряды. Но Тирфельдер решил отконвоировать трофей подальше на SSO. Наконец, 9 сентября британский пароход был потоплен примерно в 200 милях северо-западнее Тринидада.

11 сентября вспомогательный крейсер встретился с пароходом «Эбернбург», который должен был передать ему запас продуктов. Вскоре после этого появился угольщик «Понтос», пришедший из Монтевидео, а вслед за ним угольщик «Пруссия», который ранее обслуживал легкий крейсер «Дрезден», но был отправлен в Рио-де-Жанейро с командой потопленного британского парохода «Гиады». Пароход принял в Рио груз угля и покинул порт 5 сентября. Как нетрудно заметить, плавание «Кронпринца Вильгельма» протекало нескучно, хотя призов он захватил маловато.

Остров Тринидад казался немцам идеальным местом для перегрузки угля. Он находился достаточно далеко от обычных судоходных маршрутов, поэтому имелся шанс провести операцию скрытно. В то же время он находился достаточно близко к берегам Южной Америки, чтобы германские угольщики могли свободно пользоваться бразильскими портами. Вероятность появления британских крейсеров на этом отдаленном острове была минимальной. Тем более, что в это время в Южной Америке находился лишь легкий крейсер «Глазго».

Однако во время погрузки угля с «Понтоса» и «Пруссии» Тирфельдер из перехваченной радиограммы узнал, что вспомогательный крейсер «Кап Трафальгар» был захвачен британским вспомогательным крейсером «Карма-

ния» именно во время погрузки угля. В последовавшем бою германский корабль был потоплен. В это время «Кронпринц Вильгельм» находился менее чем в 150 милях от Тринидада, но Тирфельдер не прекратил погрузку. Она затянулась до 19 сентября.

17 сентября Тирфельдер отправил экипаж «Индиэн Принса» на «Эбенберге» и «Пруссии». Первый пароход пришел в Сантос 24 сентября, а второй в Рио-де-Жанейро на день позже. Пленные моряки сразу рассказали британским представителям все, что знали, но «Кронпринц Вильгельм» уже находился далеко в Южной Атлантике.

Рейдер попусту проболтался возле Тринидада до конца сентября. Лишь 7 октября на горизонте был замечен дым. Рейдер устремился на перехват, и вскоре стал виден большой черный пароход, на трубе которого красовалась эмблема одной из лондонских судоходных компаний. Тирфельдер приказал дать предупредительный выстрел под нос британскому судну. Когда оно остановилось, «Кронпринц Вильгельм» подошел к нему вплотную, при этом были разбиты в щепки несколько шлюпок на обоих кораблях. Немецкая абордажная партия с воплями прыгнула прямо на борт приза, как в добрые старые пиратские времена! Оказалось, что пароход «Ла Коррентина» следует в Англию с грузом мяса.

Немцы сняли пассажиров, экипаж и забрали столько мяса, сколько смогли. Они также сняли с «Ла Коррентины» 2 орудия калибром 120 мм. Это было совершенно неожиданное и неприятное открытие, ведь «Кронпринц Вильгельм» мог получить достойный отпор. Учитывая более крупный калибр английских орудий, исход схватки мог оказаться любым. На борту британского парохода находилась даже орудийная команда, не было только боеприпасов. Их предполагалось погрузить уже в Ливерпуле. Приз был затоплен 16 октября.

20 октября рейдер встретился с судном снабжения «Сиерра Кордоба», которое доставило уголь, свежие ово-

щи, обмундирование. 22 октября в полный штиль корабли пришвартовались бортами, и началась погрузка. Пленные были переведены на «Сиерра Кордобу». После этого Тирфельдер направился к берегам Бразилии, чтобы выйти на маршруты, ведущие от мыса Горн в Карибское море и Северную Атлантику.

28 октября «Кронпринц Вильгельм» встретил четырехмачтовый барк. Так как судно было окрашено в серый цвет и имело линию фальшивых орудийных портов вдоль верхней палубы, то Тирфельдер правильно предположил, что это француз. И действительно, «Юнион» под командованием шкипера Риу направлялся в Ла-Плату с грузом 3100 тонн кардифа. Вместо того, чтобы сразу потопить французский барк, Тирфельдер решил снять с него как можно больше угля. Но погода была плохой, и сильная волна мешала пришвартоваться к борту «Юниона». Поэтому Тирфельдер таскал его за собой на буксире, пока к 20 ноября не перегрузил 2000 тонн угля.

Однако прежде чем удалось забрать остатки угля, парусник неожиданно перевернулся. Командир «Принца Эйтеля-Фридриха» Тирихенс в подобных случаях рубил мачты приза, Тирфельдер оказался не столь предусмотрительным. Экипаж «Юниона» был переведен на «Сиерра Кордобу», после чего пароход пошел в Монтевидео, чтобы высадить пленных.

21 ноября Тирфельдер перехватил французский барк «Анне де Бретань», после того как получил предупреждение от радиостанции Пернамбуко. Барк направлялся в Мельбурн вокруг мыса Горн с грузом леса из Европы. Парусник был неинтересен немцам, и Тирфельдер попытался потопить его обычным методом — открыв кингстоны и взорвав подрывные заряды. Но, благодаря своему грузу, барк совсем не желал тонуть. Тогда Тирфельдер протаранил парусник, повредив форштевень «Кронпринца Вильгельма» и обшивку носовой части. Вдобавок ему пришлось израсходовать более 20 драгоценных 88-мм снарядов, чтобы затопить упрямый барк.

Скудная добыча вынудила Тирфельдера сменить район крейсерства. Он направился на линию между мысом Сан-Роке и островами Зеленого Мыса. 4 декабря навстречу рейдеру попался угольщик «Бельвю», идущий из Глазго в Монтевидео. Прежде чем абордажная партия успела закончить досмотр «Бельвю», был замечен еще один пароход, и германский рейдер бросился в погоню. Она оказалась недолгой, и после окрика в мегафон пароход остановился, подняв германский флаг. Но абордажная партия быстро раскрыла обман. Это оказался французский пароход «Монт-Анжель», идущий в балласте. Он был тут же потоплен подрывными зарядами.

Как ни странно, Тирфельдер снова прибег к тарану. Хотя на первый взгляд подобная тактика выглядит более чем странно, следует помнить, что «Кронпринц Вильгельм» был вооружен в море крейсером «Карлсруэ», а не готовился к крейсерству в домашнем порту. Рейдер испытывал жесточайшую нехватку боеприпасов, снаряды приходилось экономить, как только можно. Ведь Тирфельдеру приходилось постоянно помнить о возможности боя с английскими кораблями. Он предусмотрительно сохранил 120-мм орудия с «Ла Коррентины», хотя большинство германских капитанов уничтожило бы их. Но эти орудия были гораздо мощнее 88-мм орудий рейдера, и Тирфельдер надеялся на каком-нибудь из британских кораблей найти боеприпасы для них. Это было все-таки более вероятно, чем отыскать посреди океана германские 88-мм патроны.

Тирфельдера соблазнил груз «Бельвю», и он решил снять с парохода все, что только удастся. Самым главным был, разумеется, уголь. Однако немцы с радостью забрали ликеры, шоколад, другие продукты и пресную воду. Только 20 декабря удалось затопить «Бельвю», после чего «Кронпринц Вильгельм» возобновил крейсерство. Вскоре он встретился с вышедшим из Пернамбуко угольщиком «Отави». Немцы распустили слухи, что «Отави» должен передать уголь линейному крейсеру «Фон дер

Танн», который будет встречать эскадру фон Шпее, возвращающуюся в Германию. Однако уничтожение *Kreuzergeschwader* в бою у Фолклендских островов положило конец этой утке. 12 декабря угольщик получил приказ встретиться с «Кронпринцем Вильгельмом». 21 декабря корабли расстались, и 4 января 1915 года «Отави» высадил пленных в Лас-Пальмасе.

К Рождеству у Тирфельдера имелось достаточно угля, что продолжать крейсерство, но за предыдущие 4 месяца он почти ничего не добился. Германское правительство узнало о гибели «Карлсруэ», и Тирфельдеру была отправлена радиограмма с разрешением идти в нейтральный порт. Там он мог интернировать корабль, если сочтет необходимым. Впрочем, командир «Кронпринца Вильгельма» совсем не собирался завершать плавание так быстро.

28 декабря к востоку от рифов Аброльос «Кронпринц Вильгельм» захватил пароход «Гемисфера», идущий с грузом угля из Гулля в Буэнос-Айрес. Тирфельдер отвел его подальше на восток и 30 декабря занялся перегрузкой угля. «Гемисфера» была затоплена 7 января 1915 года. Но еще 6 января рейдер встретился с пароходом «Хольгер». Это судно стояло в Пернамбуко, ожидая шифрованных радиограмм. 4 января немцы, не утруждая себя получением разрешений, под покровом темноты вышли из порта, благополучно обойдя все патрули.

Британские протесты против таких сомнительных действий германских торговых судов возымели свое действие, бразильцы больше не могли делать вид, будто ничего не происходит. Бегство «Хольгера» привело к тому, что были сняты со своих постов капитан порта и командир сторожевого корабля. Бразильцы сняли часть деталей с радиостанций германских судов, стоящих в их портах, и даже закрыли на период военных действий собственную радиостанцию на острове Фернандо Норонья, которую немцы использовали в качестве маяка. Немцы довольно быстро практически на всех судах соорудили импровизи-

рованные рации, часто используя спрятанные в тайниках детали. Однако общее отношение к ним в странах Южной Америки начало изменяться. Никто больше не хотел терпеть грубейших нарушений нейтралитета.

«Хольгер» передал подготовленные грузы на рейдер и забрал экипаж «Гемисферы». Шкипер угольщика передал Тирфельдеру свежие новости. После этого корабли направились на северо-восток, чтобы угрожать судам на маршруте Буэнос-Айрес — Лас-Пальмас, так как немцы знали о директиве, предписывающей британским судам следовать восточнее обычных маршрутов. 10 января в 0.30 «Кронпринц Вильгельм» захватил британский пароход «Потаро», следующий из Ливерпуля в балласте. Тирфельдер решил, что этот относительно новый пароход может послужить ему в качестве разведчика. Команда рейдера быстро перекрасила трофей и установила на нем радиостанцию «Телефункен».

14 января, когда «Кронпринц Вильгельм» двигался на юг, наблюдатели заметили большой пароход с серым корпусом и бледно-зелеными надстройками. Это был «Хайлэнд Брей», направляющийся в Буэнос-Айрес. Немцы еще не решили, что делать с захваченным пароходом, когда была замечена маленькая трехмачтовая шхуна. После недолгой погони Тирфельдер остановил «Уилфреда М», следовавшего из Бахии в Галифакс с грузом вяленой рыбы. Команда была снята, после чего «Кронпринц Вильгельм» протаранил шхуну и разрезал ее на две половинки. Сделав это, рейдер направился к ожидавшим его «Хольгеру» и «Потаро».

Однако обломки «Уилфреда М» остались на плаву. 18 января броненосец «Канопус» получил сообщение от британского парохода, который перехватил передачу германской рации марки «Телефункен». Это означало, что поблизости находится какой-то рейдер, и броненосец устремился на поиски. Патрулируя в указанном районе, экипаж «Канопуса» почувствовал сильную вонь гнию-щей рыбы, и 21 января обнаружил носовую часть разби-

той шхуны. Теперь уже британский броненосец попытался уничтожить остатки «Уилфреда М» таранным ударом. Но «Уилфред М» пережил и это! В конце концов, обломки несчастного суденышка 28 апреля 1915 года были выброшены на берег острова Гренада.

Группа из 4 кораблей медленно ползла на юг, разгружая трюмы «Хайлэнд Брея». Наконец, 30 января в 100 милях юго-восточнее Тринидада британское судно было потоплено. Тирфельдер также затопил и «Потаро».

Вместе с «Хольгером» «Кронпринц Вильгельм» повернул назад, на судоходные маршруты. 3 февраля Тирфельдер перехватил четырехмачтовый барк «Семанта», шедший под нейтральным норвежским флагом. Однако барк вез груз пшеницы из Англии в Буэнос-Айрес, и потому был потоплен. Шкипер Хальворсен вместе с экипажем были переведены на «Хольгер».

12 февраля судно снабжения направилось в Буэнос-Айрес, куда и прибыло через 4 дня. «Хольгер» проскочил буквально под носом броненосного крейсера «Карнавон», на котором держал флаг адмирал Стоддарт.

Бразильские власти решили, что германское судно должно считаться вспомогательным кораблем ВМФ, поэтому «Хольгер» не имеет права оставаться в порту более 24 часов. Однако машины парохода требовали переборки, а обросшее днище нужно было очистить. Поэтому немцы предпочли интернирование. Об этом неожиданном решении Адмиралтейство узнало только в начале марта. В это время вспомогательный крейсер «Селтик» уже был отправлен с Фолклендских островов патрулировать в устье Ла-Платы.

2 февраля Тирфельдер остановил британский пароход «Чейзхилл», который с грузом 2860 тонн британского угля следовал в Буэнос-Айрес. Это было большой удачей для Тирфельдера, но еще до начала погрузки угля 23 февраля «Кронпринц Вильгельм» заметил еще один пароход и погнался за ним. Французский пароход «Гваделупа», разумеется, не смог скрыться. Самым полезным из захва-

ченных грузов оказалось большое количество серых мундиров. Команда «Кронпринца Вильгельма» получила новую форму. «Гваделупа» была потоплена 9 марта, но «Чейзхилл» оставался в руках немцев, пока они не забрали весь уголь. Потом на него перевели экипаж и пассажиров «Гваделупы» и отправили в Пернамбуко.

10 марта 1915 года британский вспомогательный крейсер «Македония» проходил через район, где были захвачены «Чейзхилл» и «Гваделупа», но удача улыбнулась немцам. 24 марта Тирфельдер остановил груженый кофе британский пароход «Тамар» и потопил его артиллерийским огнем. 27 марта «Кронпринц Вильгельм» захватил пароход «Колеби», идущий в Англию с 5000 тонн пшеницы. Пароход был потоплен артогнем и подрывными зарядами.

Британские власти все еще были убеждены, что «Кронпринц Вильгельм» продолжает действовать в Южной Атлантике, так как там продолжали пропадать суда. Лишь немногие парусники имели рации, поэтому о захвате парусного судна становилось известно лишь много позднее. Единственной надеждой выследить рейдер оставалось тщательное наблюдение за германскими судами в нейтральных портах. Когда у рейдера будет кончаться уголь, он будет вынужден вызвать на рандеву суда снабжения, которые и приведут англичан к цели.

Самый большой интерес вызывал угольщик компании «Гамбург — Америка Лайн» «Македония». Он покинул Нью-Орлеан буквально накануне войны и был 17 октября интернирован испанцами в Лас-Пальмасе.

Чтобы помешать «Македонии» покинуть порт без разрешения, испанские власти сняли крышки цилиндров. Однако они не знали, что система этапов сработала и здесь, и недостающие детали были доставлены на судно. 4 марта угольщик получил шифрованную телеграмму с приказом идти на встречу с «Кронпринцем Вильгельмом». Под покровом темноты «Македония» покинула гавань, ускользнула от патрульного судна и растаяла в ночи.

Для того чтобы сохранить хорошие отношения с Испанией, Королевский Флот отвел свои патрульные корабли достаточно далеко от Канарских островов. Поэтому они не имели никаких шансов перехватить «Македонию». Однако англичанам удалось расшифровать радиограмму из Науэна с координатами рандеву. В указанную точку был спешно отправлен легкий крейсер «Глостер» капитана 1 ранга Говарда Келли.

28 марта в указанном районе «Глостер» обнаружил неизвестный пароход, идущий на юго-восток. Как только британский крейсер показался на горизонте, пароход повернул на север и дал полный ход. Но состязаться в скорости с крейсером было глупо, «Глостер» развил 20 узлов и быстро догнал незнакомца. Келли поднял сигнал: «Немедленно остановиться. Что за судно?» В ответ судно подняло голландский торговый флаг. На корме судна было видно название «Хендрик». Но абордажная партия быстро выяснила, что это и есть та самая «Македония».

Из захваченных на борту судна документов стало известно, что угольщик должен был ожидать в точке 3° N, 37° W с 9 по 23 апреля. Келли сразу сообщил об этом по радио адмиралу Стоддарту, который находился на крейсере «Сидней». Вместе с вспомогательным крейсером «Эдинбург Кастл» он патрулировал в районе скал Аброльос.

В ночь с 22 на 23 марта германский угольщик «Оденвальд» попытался вырваться из американского порта Сан-Хуан (Пуэрто-Рико). Эта попытка была предотвращена властями, но Адмиралтейство укрепилось в мнении, что поблизости находится рейдер, который ждет уголь. Однако англичане не знали, был ли это «Карлсруэ» или «Кронпринц Вильгельм».

«Кронпринц Вильгельм» уже ничуть не напоминал щеголеватый пассажирский лайнер, каким он был когда-то. Его борта покрылись ржавчиной и были исцарапаны во время угольных авралов, листы обшивки дышали, швы начали расходиться. Форштевень рейдера был помят

после таранов. Тирфельдер был озабочен и другими проблемами. У части экипажа появились признаки цинги. Дальше оставаться в море — значило играть с огнем. «Кронпринц Вильгельм» в любой момент мог столкнуться с британским крейсером, и все было бы кончено. Старые поршневые машины лайнера не могли состязаться с турбинами. Вдобавок они были сильно изношены за время долгого плавания, и корабль уже не мог развить более 20 узлов. Самым лучшим выходом была попытка прорваться в какой-нибудь нейтральный порт. Самым подходящим для этой цели Тирфельдер считал Ньюпорт-Ньюс, куда в марте прорвался «Принц Эйтель-Фридрих».

Присутствие британской крейсерской эскадры, с нетерпением ожидающей выхода в море «Принца Эйтеля-Фридриха», вынудило Тирфельдера действовать с крайней осторожностью. Рано утром 11 апреля он сумел проскользнуть мимо броненосного крейсера «Саффолк» и вошел в гавань Ньюпорт-Ньюса.

Командир рейдера довольно нахально запросил у американских властей разрешение оставаться в порту для ремонта целых 3 недели! Очевидно, он намеревался продолжить крейсерство. Хотя «Кронпринц Вильгельм» 19 апреля получил разрешение стать в сухой док, на этом доброта американцев иссякла. Рейдеру было разрешено только очистить обросшее днище. Проводить ремонт поврежденной обшивки и форштевня ему не разрешили. К 26 апреля Тирфельдер осознал бесполезность своей борьбы и согласился на интернирование корабля. После вступления США в войну «Кронпринц Вильгельм» был захвачен и вошел в состав американского флота как войсковой транспорт «Фон Штойбен».

Вспомогательный крейсер «Берлин»

Хотя этот лайнер и предназначался для действий в основном в качестве минного заградителя, его командир

получил разрешение охотиться и за торговыми судами. Тем более, что в распоряжении корветтен-капитана Пфундгеллера имелось довольно мощное артиллерийское вооружение: 6 — 105-мм орудий. Однако он показал себя очень осторожным человеком.

Впервые «Берлин» вышел в море из Бремерхафена вечером 21 сентября 1914 года. Но лунный свет был таким ярким, что незаметный прорыв в океан показался Пфундгеллеру невозможным. Поэтому на следующее утро он вернулся назад в порт, пройдя всего лишь 880 миль. Второй раз рейдер вышел в море 16 октября. 19 октября корабль прошел между Фарерскими островами и Исландией, после чего повернул на восток к северной оконечности Ирландии. 22 октября «Берлин» подошел к островам Эрэн. Так как все маяки были погашены, Пфундгеллер решил не пытаться подойти к устью Клайда, где он должен был поставить мины. Вместо этого он поставил заграждение возле острова Тори, где 26 октября на нем подорвался пароход «Манчестер Коммерс». Англичане по непонятной причине не обратили на это внимание, и 26 октября на том же заграждении подорвался линкор «Одейшиэс». Так излишняя осторожность принесла германским вспомогательным крейсерам их самый крупный успех. Англичане полностью вытралили это заграждение только в 1917 году.

Поставив мины, «Берлин» взял курс к берегам Норвегии, чтобы угрожать коммуникациям между Англией и северной Россией. «Берлин» проболтался в этом районе 2 недели и почти полностью израсходовал уголь, так ничего и не добившись. Нервы Пфундгеллера к этому времени отказали окончательно, и 17 октября он привел свой корабль в гавань Тронхейма. Так как корабль был вооружен, норвежские власти разрешили ему оставаться в порту не более 24 часов. В результате 18 октября «Берлин» был интернирован. В декабре 1919 года корабль был передан Великобритании и превратился в лайнер «Арабик», принадлежащий компании «Уайт Стар».

НЕЗАМЕТНЫЕ ПАРОХОДЫ

Первый поход вспомогательного крейсера «Мёве»

До превращения «Мёве» в рейдер он уже послужил военно-морскому флоту в качестве плавучей базы, теперь ему предстояла более громкая карьера. Решение о переоборудовании «Мёве» знаменовало радикальное изменение взглядов Адмиралштаба. Ранее немцы пытались использовать в качестве рейдеров легкие крейсера или пассажирские лайнеры, вооруженные несколькими мелкими орудиями.

Однако военные корабли пожирали огромные количества угля, им требовалась постоянная поддержка целого флота угольщиков. Хотя «Эмден» и «Карлсруэ» добились определенных успехов, эффект их крейсерства был кратковременным. Оба крейсера довольно быстро были уничтожены. Вскоре погибли «Лейпциг» и «Нюрнберг». Только «Дрезден» и «Кёнигсберг» сумели продержаться немного дольше, однако они мало что сделали. А после их гибели в 1915 году у Императорского Флота не осталось ни одного крейсера в Атлантическом и Индийском океанах.

Попытки использования быстроходных пассажирских лайнеров также завершились довольно быстро. Часть кораблей была уничтожена англичанами, часть была ин-

тернирована к лету 1915 года. Адмирал фон Поль объявил о начале неограниченной подводной войны, однако в его распоряжении имелось всего две дюжины исправных подводных лодок. Поэтому он столкнулся с необходимостью предложить что-то новое, но адмиралы были слишком скованы традициями.

Ответ предложил осенью 1915 года в своем рапорте младший офицер — лейтенант Теодор Вольф. Он предложил использовать в качестве рейдеров замаскированные сухогрузы. Их трюмы можно было заполнить углем, и пароходы получали требуемую дальность плавания. Они должны были иметь скорость достаточную, чтобы перехватить средний британский трамп. Если они будут больше полагаться на скрытность, чем на силу, то смогут добиться успеха. Немцы имели больше чем достаточно подобных судов, а потому смело могли рисковать. Все равно германский торговый флот бесполезно стоял в портах.

Адмирал фон Поль решил попытаться еще раз испытать в деле вспомогательные крейсера. В качестве командира первого из них был выбран корветтен-капитан Николаус граф и бургграф цу Дона-Шлодиен, который ранее служил штурманом на линкоре «Позен». Выходец из старинной дворянской семьи цу Дона-Шлодиен был близок к императорскому двору и совершил прыжок на капитанский мостик «Мёве» через головы многих более старших офицеров. Впрочем, необходимо признать, что он хорошо справился со своей задачей.

Сначала предполагалось, что он совершит небольшое плавание, чтобы поставить мины в Пентланд-Ферте, Лох Силли и бухте Бантри. Конкретное решение было оставлено на усмотрение капитана. После этого рейдер должен был направиться на юг, в Бискайский залив, чтобы угрожать судоходству в устье Жиронды. Однако цу Дона-Шлодиен хотел играть более активную роль и потребовал полной свободы действий после завершения постановки мин. Система этапов к этому времени рухнула,

поэтому он не мог рассчитывать на свободное снабжение углем, как было в 1914 году. Граф цу Дона-Шлодиен и его экипаж должны были обходиться своими ресурсами, а их корабль должен был взять как можно больше угля.

«Понго» был типичным рефрижератором. Он был построен в 1914 году и должен был перевозить бананы из Того и других германских колоний в Африке. Заурядная внешность парохода как нельзя лучше отвечала требованиям флота. На пароходе были установлены дополнительные фальшборты, чтобы скрыть орудия и торпедные аппараты. Он был перекрашен, а вдобавок получил телескопические стеньги, которые могли менять его внешность. «Понго» был переименован в «Мёве» и был вооружен 150-мм орудиями, снятыми с разоруженных броненосцев типа «Церинген». Интересно, что 105-мм орудие, установленное на юте, было замаскировано под ручной руль.

«Мёве» покинул Киль в декабре 1915 года, чтобы поставить мины возле Оркнейских островов. Прижимаясь к норвежскому побережью, с помощью плохой погоды цу Дона-Шлодиен обошел британские патрули. 1 января 1916 года «Мёве» поставил мины в районе мыса Рат. Хорошо видимый свет маяка на мысе помог немцам точно определить свое место. Несмотря на штормовой ветер, к 23.30 «Мёве» поставил 250 мин 11 линиями, чтобы перекрыть западные подходы к Пентланд-Ферту. Когда рейдер пошел прочь от берегов Англии, экипаж смог облегченно вздохнуть, так как избавился от значительной части опасного груза.

Минное заграждение сработало очень быстро. Уже 6 января на нем подорвался броненосец «Кинг Эдуард VII». Штормом его выбросило на берег. На следующий день на этом же заграждении погиб норвежский пароход. Так как заграждение не удалось вытралить полностью, крупные корабли были вынуждены обходить этот район до самого конца войны. Немцы полностью достигли желаемого результата.

«Мёве» описал широкую дугу к западу, обходя Ирландию, но потом повернул на восток, чтобы поставить оставшиеся мины на подходах к Ла Рошели. Хотя присутствие мин было обнаружено уже 10 января, на них 13 января подорвался и затонул испанский пароход «Байо». Вскоре на нем подорвался еще один испанский пароход «Бельжика».

Корветтен-капитан цу Дона-Шлодиен стремился начать крейсерство как можно скорее, чтобы усилить эффект постановки мин. Однако он решил придерживаться нескольких основных правил. Прежде всего, он решил не обращать внимания на двухтрубные суда. Как правило, это были пассажирские суда, создающие великое множество проблем. Вдобавок они, скорее всего, будут быстроходнее, чем его банановоз. Он также решил избегать судов с трубами, окрашенными в светлые цвета, если только они не будут совершенно очевидно британскими. Светлые трубы чаще всего имели нейтральные суда. Самой желательной целью был тихоходный однотрубный пароход с черной трубой. Именно такими было большинство британских судов.

11 января в 10.00 в 150 милях западнее мыса Финистерре справа по борту был замечен дым. «Мёве» немедленно увеличил скорость и бросился в погоню. Однако английское судно оказалось достаточно быстроходным, и до 16.00 рейдер его не догнал. Но тут слева по борту был замечен другой дым. Это судно оказалось ближе, и командир рейдера приказал снизить скорость. Одновременно он поднял сигнал с просьбой сообщить название судна.

Обманутый внешностью рейдера пароход «Фарринг-форд», идущий в Англию с грузом медной руды, охотно назвал себя. В ответ на это рейдер поднял германский военно-морской флаг и дал выстрел под нос британскому судну. Подойдя на расстояние 50 метров, цу Дона-Шлодиен приказал экипажу «Фарринг-форда» немедленно покинуть судно. Это было выполнено, и, не-

смотря на сильную волну, все англичане благополучно прибыли на борт «Мёве». «Фаррингфорд» был потоплен несколькими снарядами, что подтвердило эффективность 150-мм орудий.

Первый пароход, за которым гнался «Мёве», скрылся в дождевом шквале. Но его капитан продолжал, ничего не подозревая, следовать прежним курсом. В результате «Мёве сумел догнать его. Выстрел заставил остановиться пароход «Корбридж», везущий 4000 тонн угля из Уэльса в Бразилию. Абордажная партия сообщила капитану рейдера, что захвачен груз отличного угля. Поэтому цу Дона-Шлодиен решил не топить пароход, а использовать в качестве угольщика.

Воодушевленные этими успехами, немцы направились на юг, к Канарским островам. 13 января «Мёве» перехватил пароход «Дромонби». После предупредительного выстрела тот остановился. Абордажная партия обнаружила, что он имеет груз угля, предназначенный для британских крейсеров, действующих в Южной Америке. С огромным удовольствием цу Дона-Шлодиен приказал потопить его. Экипаж был снят, а подрывные заряды отправили «Дромонби» на дно океана.

Как только было покончено с угольщиком, наблюдатели сообщили, что видят еще один дым. Всего в нескольких милях от места гибели «Дромонби» рейдер остановил пароход «Автор». Он вышел из Лондона в Южную Африку с генеральным грузом. Его шкипер видел «Мёве», но был обманут поднятым на рейдере британским флагом.

Как только «Мёве» подошел ближе, на нем был поднят германский флаг. Увидев орудия, шкипер «Автора» почел за лучшее остановиться. На рейдере был поднят приказ покинуть судно. 3 шлюпки с вооруженными немцами забрали английский экипаж и все продовольствие. Абордажная партия открыла кингстоны и установила подрывные заряды. «Автор» затонул в 17.50. Но еще в 17.25 «Мёве» остановил очередной приз. Это был пароход

«Трейдер», идущий в Ливерпуль с грузом сахара. В 17.40 он был потоплен подрывными зарядами.

Вечером цу Дона-Шлодиен записал в дневнике, что удача улыбнулась ему, послав 3 приза за один день, причем практически в одной точке. Но теперь у него на борту находилось 150 пленных. Европейцев поместили в носовой минный трюм, а ласкаров и китайцев — в кормовой.

Утром 15 января примерно в 100 милях от Мадейры «Мёве» остановил британский пароход «Ариадне» с грузом зерна. Тот был быстро потоплен артиллерийским огнем и торпедой. Цу Дона-Шлодиен знал, как неохотно тонут суда с подобным грузом, и решил сразу принять соответствующие меры.

Вскоре был замечен большой лайнер, идущий на север. Рейдер пошел наперерез, и вскоре немцы прочитали название лайнера — «Аппам». Капитан лайнера, как и многие другие капитаны британских судов, сначала не пожелал останавливаться. Он сразу начал посылать по радио сигналы бедствия. Только предупредительный выстрел по курсу заставил его остановиться. Цу Дона-Шлодиен вскоре заметил, что пароход вооружен 102-мм орудием, установленным на корме. Однако британский капитан приказал не открывать огонь, чтобы от ответных снарядов не пострадали пассажиры.

«Мёве» постарался заглушить передачу «Аппама», так как поблизости патрулировали британские корабли. В распоряжении контр-адмирала Арчибальда Мура[1], отвечавшего за район Мадейры и Канарских островов, имелись броненосные крейсера «Кинг Альфред» и «Эссекс» и вспомогательные крейсера «Кармания» и «Офир». Кроме того, в районе островов Зеленого Мыса находились крейсер «Хайфлаер» и вспомогательный крейсер «Мармора».

Цу Дона-Шлодиен решил пойти на риск и остановить «Аппам», который, в общем, не отвечал его правилам.

---

[1] Отправлен сюда после боя на Доггер-банке.

Высокие мачты, антенны и отсутствие обычного торгового флага рождали подозрения, что он встретил хорошо вооруженный британский вспомогательный крейсер.

Вскоре выяснилось, что на борту лайнера находятся более 150 пассажиров, включая губернатора Сьерра-Леоне и администратора Нигерии. Там также находились немцы из Того и Камеруна, которых везли в лагеря для интернированных. Корабельные документы сообщили, что груз состоит из каучука и золотых слитков на 50000 фунтов стерлингов. Самое важное для цу Дона-Шлодиена было в том, что он получил идеальное место для размещения всех пленных. Поэтому капитаном лайнера был назначен лейтенант Ганс Берг. На лайнере была размещена группа вооруженных матросов, чтобы у англичан не возникло лишних соблазнов.

16 января недалеко от той же Мадейры «Мёве» и «Аппам» встретили еще один пароход. Так как уже темнело, «Мёве» запросил опознавательные прожектором. Пароход ответил: «Сначала назовите себя». Без колебаний цу Дона-Шлодиен приказал передать название потопленного им несколько дней назад парохода «Автор». В темноте «Мёве» вполне мог сойти за это судно.

Удовлетворенный незнакомец сообщил, что его название «Клан Мактавиш». «Мёве» немедленно навел на него 150-мм орудия и приказал ему остановиться. Британское судно передало, что не имеет хода, но радисты «Мёве» засекли его призыв о помощи. Цу Дона-Шлодиен приказал артиллеристам открыть огонь по мостику «Клан Мактавиша». Но внезапно пароход открыл ответный огонь из своей крошечной 6-фн пушки.

Бой был коротким и жарким. Уже через 5 минут «Клан Мактавиш» передал, что сдается. Цу Дона-Шлодиен сразу приказал прекратить огонь. Надстройки и штурманская рубка британского судна были разворочены, погибли 18 человек, еще 5 были ранены. Самые большие потери вызвал снаряд, разорвавшийся среди группы ласкаров, собиравшихся покинуть судно. Хотя «Клан Мактa-

виш» нес очень ценный груз, в том числе кожу и шерсть, один из снарядов тяжело повредил его машины. Поэтому у цу Дона-Шлодиена не было иного выхода, как поскорее потопить пароход, пока не прибыли британские суда.

Шкипер Уильям Оливер сказал цу Дона-Шлодиену, что считал своим долгом сопротивляться, так как его пароход был вооружен. Командир рейдера пожал руку мужественному моряку и сказал, что сам хотел бы поступить так же в подобных обстоятельствах. Но затем он сообщил Оливеру, что задержит его самого и его артиллеристов на борту «Мёве» до конца плавания. После этого они были интернированы в Германии.

«Мёве» крупно повезло. Цу Дона-Шлодиен не подозревал, что короткая и путаная радиограмма «Клан Мактавиша» была принята на борту броненосного крейсера «Эссекс». Однако радист не передал ее офицеру, и это позволило рейдеру ускользнуть.

Немцы продолжали идти на юго-запад. 17 января цу Дона-Шлодиен приказал лейтенанту Бергу вести «Аппам» в какой-нибудь отдаленный нейтральный порт. Освободить пленных следовало лишь через несколько дней, чтобы рейдер успел скрыться. Почти все англичане были переведены на «Аппам». На рейдере остались только шкипер Оливер и несколько военных. Однако цу Дона-Шлодиен оставил у себя и ласкаров, чтобы использовать их в качестве кочегаров.

Берг привел «Аппам» в Ньюпорт Ньюс 16 февраля. Только теперь британское Адмиралтейство узнало о существовании еще одного рейдера. Но цу Дона-Шлодиен уже перешел на другой маршрут. Продолжая следовать на юго-восток, «Мёве» оказался на пути из Пернамбуко к островам Зеленого Мыса. В устье Амазонки его ждал захваченный угольщик «Корбридж».

20 января «Мёве» захватил трехмачтовый барк «Эдинбург». Старый парусник был построен еще в 1885 году и не представлял никакой ценности, поэтому он был потоплен подрывными зарядами. В своих мемуарах граф цу

Дона-Шлодиен пишет, что сожалел о гибели паруснika, который «был прекрасен даже в смерти».

Рейдер встретился с «Корбриджем» 27 января и в течение 3 дней грузил уголь. После того, как бункера «Мёве» наполнились, он отбуксировал «Корбридж» в море и затопил. Цу Дона-Шлодиен немедленно направился на судоходные маршруты, но долгое время никого не встречал. Немецкие моряки измучились, регулярно перекрашивая корабль, чтобы изменить его внешность.

А потом рейдеру крупно повезло. Его заметил легкий крейсер «Глазго» и начал погоню. В бою против военного корабля у «Мёве» не было почти никаких шансов. Однако налетел тропический ливень, и видимость мгновенно упала до нуля. Когда дождь кончился, корабли потеряли друг друга из вида. «Глазго» заметил какой-то пароход и решил проверить его, хотя пароход имел 3 мачты, а не 2, как «Мёве». Конечно, рейдеры прибегали к различным способам маскировки, но все-таки... Короче говоря, пока «Глазго» проверял бумаги невинного «купца», цу Дона-Шлодиен успел скрыться.

4 февраля он остановил пароход «Люксембург». Абордажная партия сообщила, что пароход бельгийский и везет 5900 тонн прекрасного угля в Буэнос-Айрес. Так как цу Дона-Шлодиен только что заправился углем с «Корбриджа», он с сожалением приказал затопить пароход.

6 февраля «Мёве» встретил британский пароход «Фламенко», который не остановился ни после приказа, ни после предупредительного выстрела. Лишь снаряд, попавший в пароход и убивший матроса, заставил капитана подчиниться. Так как «Фламенко» не представлял никакого интереса, он был затоплен. Нейтральный пассажир, попав на борт «Мёве», сообщил германскому капитану, что вчера вечером «Фламенко» встретился с «Глазго», который предупредил его о действиях рейдера. Этот крейсер находился поблизости. Мало того, перед встречей с «Фламенко» он отправил радиограмму, требуя помощи.

Часть германских офицеров не поверила этому рассказу, но британские моряки подтвердили его.

Было ясно, что «Мёве» больше не следует оставаться в районе, где действуют крейсера «Глазго» и «Аметист», а также вспомогательные крейсера «Эдинбург Кастл», «Македония» и «Орама». Цу Дона-Шлодиен взял курс на северо-восток. К 8 февраля он ушел достаточно далеко от Пернамбуко. Так как по пути рейдер встретил норвежский пароход «Эстрелла», экипажу пришлось в очередной раз перекрашивать корабль.

В тот же день вечером «Мёве» встретил британский угольщик «Вестберн», идущий из Кардиффа в Буэнос-Айрес. Этот старый пароход был очень тихоходен и не представлял никакой ценности. Так как «Мёве» имел достаточно угля на ближайшее будущее, то цу Дона-Шлодиен решил перевести на него всех пленных, исключая шкипера и старшего помощника «Вестберна», и отпустить пароход. Управлять им должен был унтер-офицер Бадевиц с помощью 8 немецких матросов. 22 февраля они привели «Вестберн» в Санта-Крус де Тенерифе, освободили пленников и на следующий день покинули гавань, чтобы избежать интернирования. Но, как только «Вестберн» попытался выйти в открытый океан, наблюдатели заметили, что за пределами испанских территориальных вод их ждет большой военный корабль под английским флагом. Бадевицу стало ясно, что от броненосного крейсера «Сатледж» не уйти, поэтому немцы спешно затопили пароход.

9 февраля в 5.00 примерно в 8 милях от места захвата «Вестберна» рейдер остановил британский пароход «Орас». Абордажная партия сообщила, что груз состоит из различных товаров и медной руды, но ничего особенно интересного не представляет. Поэтому «Орас» был потоплен с помощью подрывных зарядов.

После этого цу Дона-Шлодиену повезло в очередной раз. Его корабль прошел в опасной близости от крейсера «Хайфлаер», который ранее отличился, год назад пото-

пив «Кайзера Вильгельма дер Гроссе». Было ясно, что Королевский Флот больше не потерпит, чтобы германские рейдеры хозяйничали в Южной Атлантике. Методы патрулирования были пересмотрены и стали гораздо более эффективными.

Цу Дона-Шлодиен решил, что оставаться дальше в этом районе — значит играть с огнем. Скромные призы не оправдывали риска гибели. Он решил вернуться в Германию. Однако выход в океан был совершен зимой, когда долгие ночи и шторма помогали «Мёве» ускользнуть от британских патрулей возле Оркнейских островов. Это преимущество таяло с каждым лишним днем, проведенным в тропиках.

8 февраля цу Дона-Шлодиен взял курс на север, пересекая оживленные судоходные пути между Европой и Северной Америкой. В Берлин была отправлена радиограмма с отчетом о достижениях. В ответной радиограмме сообщалось, что экипажу выделены 50 Железных Крестов.

Только 23 февраля «Мёве» захватил очередной приз. Это был французский пароход «Марони», который шел из Нью-Йорка в Бордо. Сняв экипаж, немцы затопили «Марони» подрывными зарядами и несколькими выстрелами из орудий.

Цу Дона-Шлодиен проложил курс подальше от Британских островов Он надеялся таким образом обойти британские патрули. 25 февраля в 600 милях западнее Фастнета рейдер встретил британский пароход «Саксон Принс». Он шел из Норфолка в Лондон со смешанным грузом, в том числе с пироксилином.

Пока абордажная партия осматривала пароход, выяснилось, что судовые бумаги частично уничтожены, зато в целости сохранились свежие газеты. Они были доставлены на «Мёве» для тщательного изучения. Из них можно было узнать о передвижениях кораблей, в том числе и военных. Из газет цу Дона-Шлодиен узнал, что «Аппам» поставлен в док в Ньюпорт-Ньюсе, и что «Мёве» потоп-

лен возле Бермудских островов британским броненосным крейсером «Дрейк»!

Когда корабль вошел в воды Северной Атлантики и оказался довольно близко от Британских островов, немцы начали нервничать. Наблюдатели до боли в глазах вглядывались в горизонт, разыскивая подозрительные дымки. Всем казалось, что британские крейсера мчатся следом за «Мёве», готовые разнести его на куски. Когда 28 февраля налетел шторм со снегом и холодным туманом, команда рейдера восприняла это как доброе предзнаменование. Когда «Мёве» подошел к берегам Норвегии и повернул на юг, то есть начал самый опасный отрезок пути, плотные тучи скрыли луну.

К началу марта «Мёве» почти добрался домой. Командование выслало ему навстречу корабли из Вильгельмсхафена, а природа подарила густой туман. Рейдер и корабли сопровождения встретились 4 марта 1916 года возле острова Амрум. В тот же день «Мёве» с развевающимися флагами торжественно вошел в порт. Отважный корветтен-капитан стал национальным героем. Он не только потопил 14 торговых судов, но и сумел благополучно вернуться назад. Исключая эпизоды с «Клан Мактавишем» и «Фламенко», не погиб ни один моряк. Поведение германского капитана было исключительно благородным и милосердным. Это особенно удивительно, если вспомнить, сколько времени шла война и какими жестокостями она уже была отмечена.

В очередной раз Королевский Флот не сумел перехватить рейдер-одиночку, действующий на судоходных маршрутах. Вновь появились страхи, угасшие было после гибели «Эмдена» в ноябре 1914 года. Самыми важными предложениями, которые позволили бы англичанам устранить угрозу со стороны рейдеров, подобных «Мёве», были введение системы конвоев и использование судов-ловушек.

Введение системы конвоев задерживалось по различным причинам. Ссылки Адмиралтейства на организаци-

онные проблемы неубедительны. На грань катастрофы и поражения Великобританию поставили собственные судовладельцы, не желавшие мириться с неизбежными помехами и задержками, к которым вела система конвоев. Зато Адмиралтейство сделало, что от него требовалось. Практически немедленно 10 угольщиков были переоборудованы в суда-ловушки. 3 корабля должны были действовать у юго-восточного побережья США, 2 были отправлены к островам Зеленого Мыса, 3 были приданы 9-й эскадре крейсеров, а оставшаяся пара отправилась на Тихий океан. Эти корабли были снабжены фальшивыми документами и периодически меняли внешность.

Они должны были помогать крейсерам Королевского Флота в охоте на рейдеры. Предполагалось, что рейдер остановит такой угольщик и начнет погрузку. И в этот момент появится крейсер, который уничтожит противника. Но проблема заключалась в том, что германских рейдеров было слишком мало. Рассеянные по всему мировому океану угольщики-приманки просто не имели шансов встретиться с ними.

Благодаря своему вооружению, «Мёве» был использован в прежней роли. 12 июня 1916 года его переименовали в «Винету», и корабль совершил 3 плавания в Скагеррак, Каттегат и Балтику. При этом он захватил русское судно. Однако 24 августа ему было возвращено старое название «Мёве», и корабль начал подготовку ко второму выходу в Атлантику.

Короткий поход вспомогательного крейсера «Грейф»

Этот корабль был необычен уже потому, что имел 2 трубы. Среди трампов такой внешностью могли похвастаться очень немногие. Корабль был спущен 29 июля 1914 года, всего за несколько дней до начала Первой Мировой войны, однако военно-морской флот конфис-

ковал его для своих нужд только в начале 1916 года. Он был отправлен в Киль для переоборудования во вспомогательный крейсер, и тут же потерял свою главную гордость — вторую трубу. Корабль был вооружен 4 орудиями калибра 150 мм и 1 орудием 105 мм, а также 2 торпедными аппаратами.

В середине февраля 1916 года, незадолго до начала плавания, корабль посетили принц Генрих Прусский и адмирал Бахман, командующий морскими силами Балтийского моря. Состоялась небольшая пирушка, в ходе которой было произнесено много красивых речей. Выяснилось, что «Грейфу» предстоит плавание через всю Атлантику, вокруг мыса Доброй Надежды, чтобы добраться до Германской Восточной Африки, где вели тяжелую борьбу войска генерала Пауля фон Леттов-Форбека. Но эта вечеринка имела самые неприятные последствия, так как привлекла внимание шпионов к предстоящему выходу вспомогательного крейсера в море.

«Грейф» покинул Киль 25 февраля 1916 года и 27 февраля вышел в Северное море. Именно в это время «Мёве» возвращался домой. Погода была очень плохой, густой серый туман затянул все вокруг. Постоянно налетали снежные заряды, которые сводили видимость практически до нуля. Поэтому нет ничего удивительного в том, что сопровождавшая рейдер подводная лодка U-70 быстро потеряла своего подопечного. Позднее U-70 сообщила, что заметила британскую подводную лодку, которая могла сообщить Адмиралтейству о замеченном подозрительном корабле. Предположение оказалось верным. Действительно, в Лондоне получили радиограмму о том, что 28 февраля в 20.20 замечен пароход, идущий в районе Экерсунда (юго-западное побережье Норвегии) со скоростью 10 узлов.

В 23.38 эта информация была получена адмиралом Джеллико, который немедленно принял меры к перехвату рейдера. Легкие крейсера «Инконстант» и «Корделия» в сопровождении 4 эсминцев вышли из Розайта, а

легкие крейсера «Каллиопа», «Комус» и «Бланш», а также 3 эсминца покинули Скапа Флоу. Но это были корабли, которым предстояло уничтожить германский корабль. Обнаружить и сообщить должны были другие.

В проливе между Шетландскими и Фарерскими островами постоянно находились британские вспомогательные крейсера. Они имели лучшую обитаемость и мореходность, а потому больше подходили для длительного патрулирования, чем боевые корабли. В это время в проливе находились бывшие лайнеры «Алькантара» (капитан 1 ранга Томас Уордл) и «Андес» (капитан 1 ранга Джордж Янг). Это новые однотипные лайнеры были построены знаменитой фирмой «Харланд и Вольф» в 1913 и 1914 годах соответственно. Они имели скорость около 17 узлов, что позволяло без труда перехватить любое грузовое судно. После мобилизации лайнеры были вооружены 8 орудиями 152 мм и 2 орудиями 57 мм каждый.

«Алькантара» уже должен был отправиться на юг, для пополнения запасов угля, но 29 февраля в 8.05 получил приказ оставаться на месте. И в 8.45, то есть практически сразу его наблюдатели заметили дым слева по борту. В 8.55 «Андес» передал, что видит подозрительное судно, идущее на северо-восток со скоростью примерно 15 узлов. В 9.10 «Андес» передал, что неизвестное судно повернуло на север. Он также сообщил, что судно окрашено в черный цвет, имеет 2 мачты и плоскую черную трубу.

Так как «Алькантара» находился ближе к цели, Уордл увеличил скорость, чтобы зайти между «Андесом» и незнакомым судном. Когда патрульный крейсер подошел ближе, стали видны нарисованные на борту «Грейфа» 2 больших норвежских флага, а также надпись «Рена», Тонсберг. «Алькантара» повернул под корму германскому рейдеру и поднял флажный сигнал «MN», что означало «Остановиться немедленно». На всякий случай англичане дали еще и 2 холостых выстрела.

Неизвестный пароход повернул вправо и сообщил, что направляется в Рио-де-Жанейро из Тронхейма. Однако

англичане все-таки решили выслать досмотровую партию. Пока они готовили шлюпку к спуску, немцы решили прекратить эту комедию. В 9.40 упали щиты, прикрывающие ютовое орудие «Грейфа», и прогремел первый выстрел. С дистанции 800 ярдов промахнуться было просто невозможно, и первыми же выстрелами немцы разгромили мостик «Алькантары». Была нарушена внутрикорабельная связь и выведен из строя машинный телеграф. Теперь вели огонь все орудия немецкого рейдера. Шлюпки «Алькантары» были разнесены в щепки, вышло из строя рулевое управление. Минут десять британский корабль мотался, как пьяный, а немцы поливали его мостик пулеметным огнем.

Наконец англичане восстановили управление, и Уордл дал полный ход, чтобы пересечь курс более тихоходному германскому кораблю. Он также хотел помешать противнику прорываться к берегам Норвегии. Первый же снаряд, выпущенный из кормового 152-мм орудия левого борта «Алькантары», уничтожил ютовое 105-мм орудие рейдера. Большая часть расчета погибла, взорвались поданные к орудию снаряды. «Андес» в это время находился в 5 милях от места боя, но как только прогремели первые выстрелы, Янг немедленно ринулся на помощь.

«Андес» открыл огонь с дистанции 6500 ярдов и уже одним из первых снарядов уничтожил мостик германского корабля. В это время «Грейф» и «Алькантара» медленно кружили на месте, ведя бешеный огонь практически в упор. Многие снаряды попадали в ватерлинию, и оба корабля уже имели заметный крен, который постепенно увеличивался. Один из английских снарядов уничтожил носовое орудие левого борта на «Грейфе», другой взорвался в машинном отделении. Вскоре загорелись нефтяные цистерны, расположенные между мостиком и машинным отделением. В этот же период торпеда, выпущенная «Грейфом», попала в среднюю часть корпуса «Алькантары», однако угольные бункеры приняли удар на себя, и повреждения оказались невелики. В 10.02

«Грейф» выпустил вторую торпеду, которая прошла за кормой «Алькантары». После этого немцы прекратили бой и отвернули прочь.

Крен «Алькантары» на левый борт становился все больше, и вскоре стало ясно, что корабль обречен. В 10.45 капитан 1 ранга Уордл приказал команде покинуть корабль. В 11.00 бывший лайнер перевернулся и тут же скрылся под водой. На нем погибли 72 человека. Немецкая команда тоже покинула свой корабль, однако «Грейф» еще держался на плаву. Примерно в 11.15 прибыли легкий крейсер «Комус» и эсминец «Мюнстер». Командир крейсера капитан 1 ранга Хотэм приказал эсминцу подобрать спасшихся. Крейсер в это время добил рейдер огнем своих 152-мм орудий. В 13.02 «Грейф» затонул с развевающимся германским флагом.

«Андес» и «Мюнстер» вернулись в порт, имея на борту команду «Алькантары», а также 120 пленных немцев, в том числе 5 офицеров.

Это бой таит в себе маленькую загадку. Если верить фундаментальному справочнику Эриха Гренера по кораблям германского флота, то на «Грейфе» погибли всего 97 человек. Но если из команды в 307 человек вычесть количество спасенных, то окажется, что погибли 187 человек. Ответа на этот вопрос пока еще не предложил никто.

Второй поход вспомогательного крейсера «Мёве»

Лишь осенью 1916 года немцы отправили в океан еще несколько вспомогательных крейсеров. Во второе плавание вышел и «Мёве», которым командовал все тот же Николас граф цу Дона-Шлодиен. Однако теперь он был произведен во фрегаттен-капитаны и был награжден Железным Крестом первого класса. Кайзер также пожаловал ему самую высокую награду империи — орден *Pour le*

Merite, или «Голубой Макс», как его фамильярно называли офицеры. Весь экипаж «Мёве» был награжден Железными Крестами второго класса. В честь первого похода корабля была отчеканена медаль с изображением чайки (Mowe — по-немецки чайка), которая в клюве держит рыбу. Чайка парила над цепью, которую сторожили два полудохлых льва, символизирующих Королевский Флот.

В ноябре рейдер прошел небольшую модернизацию, в основном, чтобы изменить внешность. Труба была сделана короче и шире, изменилась форма надстроек. Слегка наклонные мачты стали вертикальными, были сняты несколько вентиляторов. Чтобы скрыть торпедные аппараты, были установлены новые вельботы.

22 ноября 1916 года «Мёве» вышел из Вильгельмсхафена. 29 ноября за ним последовал «Вольф», а 21 декабря в море вышел парусник «Зеeадлер». Над британскими морскими коммуникациями снова нависла угроза.

Цу Дона-Шлодиен сначала пошел на север вдоль побережья Норвегии. Потом, пользуясь плохой погодой, повернул на запад, чтобы обойти с севера Шетландские острова. На сей раз погода была достаточно плохой и хорошо укрыла рейдер. Во время первого похода ему пришлось подняться чуть ли не до Полярного Круга, чтобы прорваться в Атлантику, теперь «Мёве» сэкономил несколько дней. 26 ноября он миновал линию британских дозоров и вышел в Северную Атлантику. Однако теперь начались настоящие шторма, и «Мёве» мог лишь с трудом удерживаться на месте, двигаясь против ветра. К концу месяца шторма немного утихли, и рейдер повернул на юг, держась в нескольких сотнях миль от западного побережья Исландии.

2 декабря он встретил большой пароход, который оказался английским. «Вольтер» следовал в балласте в Нью-Йорк. Сняв команду, рейдер потопил его подрывными зарядами.

Следующий корабль был встречен утром 4 декабря. Это был бельгийский рефрижератор «Самланд», который

следовал из Нью-Йорка в Антверпен с грузом мороженого мяса для бельгийских беженцев. Германское правительство разрешило этот переход, а потому цу Дона-Шлодиен был вынужден отпустить пароход.

5 декабря он встретил норвежский пароход, который вез в Англию детали машин и стальные трубы. Цу Дона-Шлодиен заподозрил, что эти трубы не что иное, как заготовки орудийных стволов, и приказал потопить пароход.

6 декабря «Мёве» перехватил большой канадский сухогруз «Маунт Темпл». Сначала пароход отказался остановиться, и лишь несколько выстрелов, которые стоили жизни 3 морякам, убедили его сделать это. Корабельные бумаги показали, что пароход следует в Брест и везет лошадей, пшеницу и другие грузы. Так как все это не имело ценности для рейдера, пароход был потоплен. Почти сразу на пути рейдера попался трехмачтовый барк, который был потоплен. «Дачесс оф Корнуолл» направлялся в Гибралтар с грузом солонины.

Следующей встречи не пришлось ждать долго. 8 декабря «Мёве» захватил и потопил пароход «Кинг Георг». Среди прочего груза на пароходе находились 600 тонн пороха. И уже на следующее утро рейдер остановил пароход «Кэмбрайэн Рейндж» с грузом пшеницы. Он был затоплен. В тот же день радист «Мёве» перехватил передачу береговой станции с Бермудских островов. В ней сообщалось, что 7 декабря в 7.00 рейдер замечен бельгийским судном. «Самланд» сообщил англичанам все подробности встречи с «Мёве». Хотя цу Дона-Шлодиен и отошел довольно далеко от основных судоходных маршрутов, он знал, что находится в районе, через который часто следуют из Северной Америки в Англию суда с боеприпасами и другими военными грузами. Поэтому он решил провести здесь еще несколько дней.

Его решение оказалось правильным. Уже 10 декабря он встретил британский пароход «Джорджик». Большие размеры судна и орудие, установленное на корме, за-

ставляли думать, что пароход несет ценный груз. Сначала «Джорджик» отказался остановиться, и «Мёве» пришлось открыть огонь на поражение, чтобы не дать британским артиллеристам сделать то же самое. Прежде чем английское судно остановилось, на нем погиб 1 человек.

Осмотр показал, что судно везет лошадей, пшеницу и нефть. Немцы открыли на «Джорджике» кингстоны и заложили подрывные заряды. Однако цу Дона-Шлодиен торопился потопить его как можно быстрее и приказал добить пароход торпедой.

Утром 11 декабря рейдер встретил британский пароход «Ярроудейл». На судне находился очень ценный груз, в том числе 100 автомобилей и несколько тысяч тонн стали. Так как на судне имелось достаточно много угля, цу Дона-Шлодиен решил отправить «Ярроудейл» в Германию. Если пароход не сможет прорвать британскую блокаду, единственной потерей станет небольшой призовой экипаж. Кроме того, он мог избавиться от лишних пленных, не прибегая к довольно рискованной отправке их в нейтральный порт.

Командование захваченным пароходом было возложено на унтер-офицера Бадевица, который уже отличился ранее, успешно управляя захваченным угольщиком «Вестберн». Бадевиц был интернирован в Испании, но сумел сбежать и вернулся в Германию как раз вовремя, чтобы выйти на «Мёве» во второе плавание.

«Мёве» и «Ярроудейл» направились на юго-восток, и 12 декабря захватили британский пароход «Сент Теодор», груженный 7000 тонн американского угля. Эта случайная встреча позволила цу Дона-Шлодиену уже на следующий день отпустить «Ярроудейл». Захваченный пароход был направлен в заранее оговоренное место под командованием фенриха Кёлера.

Поняв, что захват 2 кораблей практически в одном месте неизбежно вызовет интерес Королевского Флота, цу Дона-Шлодиен сразу направился на юг. Примерно в 500 милях на юго-запад от Азорских островов он

оказался на маршруте, связывающем Центральную Америку с Англией. Долго ждать очередную жертву ему не пришлось. 18 декабря был замечен пароход, который послушно остановился после предупредительного выстрела. Абордажная партия сообщила, что «Драматист» следует в Англию со странным грузом — фрукты и взрывчатка. Цу Дона-Шлодиен забрал для своего экипажа большое количество фруктов и потопил «Драматист» подрывными зарядами.

23 декабря «Мёве», как и планировалось, встретился с «Сент Теодором». На захваченный пароход была передана часть припасов, радиостанция и 2 старых 52-мм орудия. Британский угольщик превратился в германский вспомогательный крейсер «Гейер» под командованием капитан-лейтенанта Вольфа. 28 декабря цу Дона-Шлодиен отправил «Гейер» в самостоятельное плавание. Однако пароход был очень тихоходным, на испытаниях он показал только 12,6 узла, поэтому Вольфу был дан совет ограничиться уничтожением парусников.

Рождественские праздники приобрели горький вкус для экипажа французского барка «Нант». Барк с грузом 3300 тонн селитры следовал из Вальпараисо в Лондон, но налетел на «Мёве». Так как селитра использовалась для производства пороха, цу Дона-Шлодиен без колебаний приказал потопить барк.

31 декабря 1916 года была получена радиограмма, что захваченный пароход «Ярроудейл» благополучно прибыл в Вильгельмсхафен. Экипаж «Мёве» решил, что это сообщение предвещает удачный новый год. 2 января 1917 года был захвачен трехмачтовый французский барк «Асниер» с грузом пшеницы. Вскоре после того, как барк отправился на дно Атлантического океана, «Мёве» захватил довольно экзотический приз — японское судно «Хадсон-мару». Вместо того, чтобы утопить его, цу Дона-Шлодиен решил использовать это судно в качестве плавучей тюрьмы. И в очередной раз оказался совершенно прав.

7 января недалеко от Пернамбуко рейдер захватил британский пароход «Рэднорширо» с грузом кофе. Груз был попросту растащен матросами, а пароход утопили с помощью подрывных зарядов. Уже 9 января «Мёве» встретил очередную жертву — британский угольщик «Мюнхен». Немцы сначала не поняли, какому риску они подверглись, захватив «Мюнхен». Дело в том, что этот старый пароход входил в ту самую десятку, которую Адмиралтейство превратило в ловушки для рейдеров. Когда абордажная партия поднялась на борт британского судна, то с изумлением узнала, что всего 2 дня назад этот угольщик заправлял легкий крейсер «Аметист».

Цу Дона-Шлодиен предположил, что угольщик успел вызвать крейсер, поэтому рейдеру следует уходить, не тратя ни минуты. Конечно, «Аметист» был не самым мощным из противников, но в любом случае это был настоящий военный корабль, бой с которым для «Мёве» был опасен. Поэтому, утопив угольщик подрывными зарядами и парой снарядов, «Мёве» помчался прочь.

10 января «Мёве» встретил и утопил британский пароход «Нетерби Холл». У немцев скопилось уже больше 250 пленных, и цу Дона-Шлодиен был вынужден отправить их в Пернамбуко на «Хадсон-мару». 17 января рейдер встретился с «Гейером», чтобы принять уголь и обменяться информацией. Капитан-лейтенант Вольф мало что мог сообщить, так как он сумел захватить лишь одну маленькую шхуну. Передача угля тоже превратилась в проблему. Крупная океанская волна сильно мотала корабли, и «Гейер» пробил несколько листов обшивки «Мёве».

22 января 1917 года корабли двинулись в противоположных направлениях. Цу Дона-Шлодиен решил попытать счастья на маршрутах, ведущих к мысу Доброй Надежды. Однако уже 7 февраля из-за отсутствия добычи он вернулся назад, к берегам Южной Америки, и встретился с «Гейером» возле Тринидада. Угольщик провел время крайне скучно и захватил лишь еще 1 парусник. Так как

запасы угля подходили к концу, 14 февраля цу Дона-Шлодиен затопил «Гейер».

Цу Дона-Шлодиен предположил, что район в 500 милях к востоку от мыса Фрио не посещают британские крейсера. Именно поэтому он решил, что рейдер должен его посетить.

На следующий день после затопления «Гейера» рейдер встретил британский пароход «Брекнокшир». Он совершал свое первое плавание с 7000 тонн угля на борту. Немцы забрали с парохода свежие газеты и затопили его. На следующий день «Мёве» встретил французский пароход «Френч Принс», шедший в Гавр с грузом солонины, пшеницы и другого продовольствия. До 1915 это судно называлось «Булгариэн Принс», но после вступления Болгарии в войну на стороне Германии оно было переименовано. Моряки всегда говорили, что смена названия сулит несчастье кораблю. Так и вышло.

16 февраля «Мёве» встретил британский пароход «Эдди», но здесь у цу Дона-Шлодиена впервые случилась осечка. Когда «Мёве» устремился в погоню, на горизонте появился британский вспомогательный крейсер «Эдинбург Кастл». Поэтому германскому рейдеру пришлось спасаться бегством. Британский лайнер развивал 17 узлов, но, к счастью для тихоходного рейдера, налетел дождевой шквал, который помог ему спастись.

«Мёве» сначала направился на восток, чтобы скрыться от «Эдинбург Кастла», а потом повернул на север. Несколько дней команда занималась ремонтом машин, так как во время бегства их пришлось форсировать до предела. Цу Дона-Шлодиен понял, что корабль нуждается в серьезном ремонте на верфи, и решил немедленно возвращаться в Германию. Так как по пути он должен был пересечь несколько оживленных судоходных маршрутов, то можно было рассчитывать на захват еще нескольких призов.

Первым 23 февраля попался пароход «Катерин», который шел в Англию из Розарио с грузом аргентинской

пшеницы. Хотя корабль принадлежал норвежскому судовладельцу, он шел под британским флагом, поэтому немцы утопили его. Последнюю неделю февраля немцы опять посвятили ремонту машин и котлов. В случае прорыва через линию британских патрулей на последнем участке путешествия им мог понадобиться каждый узел скорости. 4 марта рейдер остановил британский пароход «Рондаш», груженный кубинским сахаром. Он тоже был отправлен на дно.

Утром 5 марта рейдер встретил норвежский парусник, но цу Дона-Шлодиен освободил его после осмотра. 10 марта «Мёве» утопил очередную жертву — пароход «Эсмеральда», однотипный с захваченным во время первого плавания «Фламенко». Он направлялся в Балтимор, чтобы забрать там лошадей для британской армии. Вскоре после затопления «Эсмеральды» «Мёве» встретил большой новозеландский пароход «Отаки», следующий из Лондона в Нью-Йорк в балласте. Это пароход имел 3 вала, причем центральный вращала паровая турбина. Он развивал скорость 15 узлов — столько же, сколько и «Мёве».

Когда появился рейдер, шкипер «Отаки» Арчибальд Биссет-Смит решил попытаться бежать. Кроме того, он надеялся, что кормовое 102-мм орудие отобьет у немцев охоту к погоне. Британский пароход повернул против волны. Теперь брызги должны были мешать германским наводчикам.

Бой начался на дистанции 1,5 мили. Вскоре артиллеристы «Отаки» добились попадания в рейдер. Снаряд разорвался под мостиком над машинным отделением. При взрыве погибло 5 человек, еще 10 были ранены. Второй снаряд вызвал пожар в угольном бункере. Третий разорвался рядом с бортом рейдера, и «Мёве» начал принимать воду через осколочные пробоины. Но когда 150-мм орудия рейдера пристрелялись, «Отаки» начал получать одно попадание за другим.

Когда дистанция сократилась до 1 мили, германские артиллеристы насчитали около 30 попаданий в британ-

ский корабль. Наконец пылающий «Отаки» начал крениться на правый борт, потом он перевернулся и затонул. Немцы подняли из воды почти весь экипаж, но 6 человек все-таки погибли, в том числе отважный шкипер Биссет-Смит. Он остался на тонущем корабле, после того, как убедился, что шлюпки с ранеными благополучно отошли. Граф цу Дона-Шлодиен в своем рапорте воздал должное противнику, назвав этот бой образцом отваги. Адмиралтейство представило Биссет-Смита к посмертному награждению Крестом Виктории.

Аварийные партии сообщили цу Дона-Шлодиену, что повреждения «Мёве» не слишком серьезны, хотя пожар в угольном бункере удалось потушить только через 5 дней. Пробоины на ватерлинии были кое-как залатаны, а мостик отремонтирован. Путешествие домой продолжалось.

13 марта «Мёве» встретил британский пароход «Деметретон». Цу Дона-Шлодиен больше не был расположен рисковать. Заметив орудие на корме противника, он приказал своим артиллеристам открыть огонь, как только на «Мёве» будет поднят германский флаг. Но британский пароход предпочел немедленно остановиться и принять абордажную партию. Хотя подрывные заряды сработали как положено, груз леса помог «Деметретону» удержаться на плаву. Пароход был потоплен несколькими 150-мм снарядами, направленными в ватерлинию.

Во второй половине дня рейдер встретил пароход «Говернор». 3 месяца назад «Мёве» потопил однотипный с ним «Драматист». Шкипер «Говернора» Пэк, помня о судьбе «Драматиста», решил сражаться и приказал открыть огонь из кормового орудия. Однако цу Дона-Шлодиен не собирался два раза попадаться в одну ловушку. Он вывел свой корабль из-под обстрела, и более тяжелые орудия рейдера быстро вынудили английское судно сдаться. В ходе боя погибли 4 человека. Британский шкипер спасся просто чудом, когда германский снаряд разорвал на куски стоящего рядом с ним офицера. Когда дым развеялся, стало видно, что штурманская рубка «Го-

вернора» снесена за борт, а палубы парохода завалены обломками. Немцы сняли экипаж и открыли кингстоны. Но чтобы ускорить гибель судна, цу Дона-Шлодиен приказал добить его торпедой.

Рейдер был просто переполнен, так как на нем находились более 800 человек. Продовольствие кончалось. Однако к 18 марта «Мёве» поднялся в северные широты и находился уже недалеко от Исландии. Цу Дона-Шлодиен повернул на восток, чтобы обойти Шетландские острова и выйти к побережью Норвегии. 22 марта рейдер торжественно прибыл в Киль.

Адмиралштаб решил, что карьера «Мёве» в качестве рейдера закончена. Подводные лодки стремительно наращивали успехи в борьбе с британским судоходством. В марте 1917 года были потоплены 103 судна, в апреле на дно пошли 155 судов. Это было во много раз больше, чем сумели уничтожить рейдеры. Подводные лодки было легче строить, их экипажи были много меньше.

Нет никаких сомнений, что цу Дона-Шлодиен и его экипаж выполняли свою задачу с исключительным умением и решительностью. Они вернулись из двух опаснейших походов, что уже было беспримерным достижением, но ценой страшнейшего нервного напряжения. Это стало особенно заметно в конце второго похода, когда несколько немцев погибли в бою с британским пароходом, безнадежно уступавшим рейдеру в огневой мощи. Этот бой также подчеркнул крайнюю уязвимость торговых судов для артиллерийского огня.

Однако Николаус граф и бургграф цу Дона-Шлодиен даже в самых сложных условиях действовал благородно и старательно пытался соблюдать законы крейсерской войны. Поэтому экипаж «Мёве» потерял всего 5 человек, а на борту более чем 40 судов союзников, уничтоженных рейдером, погибли менее 30 человек. Хотя общий характер войны значительно изменился с 1914 года, когда легендарный командир «Эмдена» Карл фон Мюллер пользовался практически одинаковым уважением собственных

людей и пленников, цу Дона-Шлодиен заслужил почти такое же отношение.

До конца войны «Мёве» служил на Балтике в качестве минного заградителя. После войны он был передан Великобритании и под названием «Гринбрир» плавал до 1933 года, когда был продан в Германию. Там он плавал под названием «Ольденбург», но 7 апреля 1945 года был потоплен самолетами союзников в Согне-фиорде. Ему так и не удалось обмануть судьбу, союзники настигли легкокрылую чайку.

Вспомогательный крейсер «Вольф»

Рейдер «Вольф» был тихоходнее, чем «Мёве», однако имел просто неимоверную дальность плавания. Расход топлива при скорости 8 узлов составлял всего 35 тонн угля в день, а в бункерах и трюмах рейдера находилось около 6000 тонн угля. Поэтому он мог находиться в плавании почти полгода, не пополняя запас угля.

Это судно было построено перед самой войной для бременской судоходной компании «Ганза» и тогда носило название «Вахтфельс». В 1916 году судно было реквизировано и попало на верфь в Вильгельмсхафене. Там оно получило мощное вооружение и превратилось во вспомогательный крейсер «Вольф». Перед выходом в плавание летом 1916 года он успел послужить в качестве базы подводных лодок под временным названием «Юпитер», но 29 ноября он снова был превращен в рейдер.

«Вольф» получил самое мощное вооружение среди германских вспомогательных крейсеров. Перед выходом в океан на нем установили еще пару 150-мм орудий, и теперь он имел 6 — 150-мм, 1 — 105-мм орудия, 4 торпедных аппарата и нес 465 мин. Самой необычной чертой «Вольфа» было то, что он имел гидросамолет Фридрихсхафен FF-33e для ведения разведки. Адмиралштаб понимал, что корабль слишком тихоходен, поэтому гидро-

самолет должен был либо предупредить его об опасности, либо навести рейдер на торговое судно.

Командование рейдером было поручено корветтен-капитану Карлу-Августу Нергеру, который ранее служил на легком крейсере «Штеттин». Нергер не принадлежал к знати, как цу Дона-Шлодиен, совершенно не говорил по-английски и считался англофобом. Зато его старший помощник капитан-лейтенант Шмель даже был награжден английской медалью за отвагу, проявленную при тушении пожара на судне с боеприпасами в порту Калькутты.

9 ноября на корабль прибыли 2 опытных морских летчика — лейтенант Маттеус Штейн и обер-флюгмейстер Пауль Фабек. Их сопровождал авиамеханик обер-маат Реми. Через 2 дня пилоты отправились на завод Варнемюнде, чтобы забрать новенький FF-33e.

16 ноября гидросамолет сел на воду рядом с бортом «Вольфа», который специально вышел из гавани Киля, чтобы сохранить секретность. К огромному удивлению Штейна, Фабека и Реми, экипаж рейдера принялся немедленно разбирать FF-33e. Он был установлен на палубе под брезентом, но, к сожалению, во время артиллерийских учений уже 17 ноября орудийными газами были попорчены крылья самолета. Ремонт был проведен ночью на местном аэродроме, и к рассвету крылья были возвращены на корабль. Так как эту хрупкую конструкцию было просто невозможно сохранить в целости на палубе, крылья были спрятаны в трюм № 4, а фюзеляж спрятан в специально построенную рубку на корме.

Нергер получил приказ поставить мины, а потом совершить плавание по Индийскому и Тихому океанам, не пытаясь пиратствовать на судоходных линиях во время первой части плавания. 24 ноября «Вольф» вышел из Киля, но вскоре вернулся с пожаром в угольном бункере. Нергер попытался выйти 30 ноября, но слишком густой туман сорвал и эту попытку. Рейдеру пришлось прождать до вечера, но потом он все-таки вышел в море.

Во время перехода через Северное море «Вольф» укрыла плохая погода, и Нергеру удалось ускользнуть от британских патрулей. 2 декабря 1916 года «Вольф» вышел в открытый океан. При этом выяснилось одно неприятное обстоятельство. Вместо 13 узлов, показанных на испытаниях, «Вольф» развивал не более 10, но это не остановило Нергера.

17 января 1917 года «Вольф» достиг южной оконечности Африки, но появление конвоя, который охранял броненосный крейсер, вынудило рейдер спуститься еще южнее. Потом он все-таки поставил мины в районе мыса Доброй Надежды, возле Бомбея и Коломбо, куда прибыл в середине февраля. 17 и 21 февраля на них погибли британские пароходы «Вустершир» и «Персеус». К этому времени Нергер уже ушел далеко на юг и приступил к охоте за британскими судами на маршрутах Южная Африка — Бомбей и Аден — пролив Сунда[1].

26 февраля Нергер, наконец, решил собрать свой гидросамолет. Детали были подняты из трюма, но выяснилось, что от тропической жары и влажности крылья покоробились. Реми попытался выпрямить их, но качка сделала невозможным использование точных инструментов. Все пришлось делать на глазок. Задача осложнялась разме-

---

[1] В книге И. Бунича «Корсары кайзера» на странице 382 этот период похода «Вольфа», точнее, его результаты, описан весьма вольно. Автор приводит чью-то басню о гибели лайнера «Аквитания», да еще с тысячей британских солдат на борту. Крепко сказано! Это вам даже не торпедирование «Тирпица». Лайнеры такого размера считают по пальцам одной руки, и еще лишние пальцы остаются. Утопить «Аквитанию», которая благополучно прошла **обе** мировые войны, — это надо суметь. Тем более что «Аквитания» вошла в историю как последний четырехтрубный пассажирский корабль, то есть лайнер был очень известен. Вообще-то Кунард в годы Первой Мировой войны действительно потерял несколько лайнеров, хотя и не столь громадных. Подводными лодками были торпедированы: «Франкония» — 4 октября 1916 года, «Лакония» — 25 февраля 1917 года. Может быть, именно это хронологическое совпадение дало толчок фантазии автора?

рами FF-33e, размах крыльев которого равнялся 16,75 м. Во второй половине дня самолет был кое-как собран. Хотя наступил вечер, Нергер приказал Штейну запускать мотор. К всеобщему облегчению мотор заработал нормально.

27 февраля 1917 года в 6.25 «Вольф» заметил свой первый приз — британский пароход «Турителла». После недолгой погони и предупредительного выстрела он остановился. Захват этого приза имел пикантный оттенок. Дело в том, что пароход был построен в 1905 году в Германии под названием «Гутенфельс» для компании «Ганза», которой одно время принадлежал и «Вольф». Пароход был интернирован в августе 1914 года в Египте и передан Англии. Сначала пароход получил название «Полавон», а потом был перестроен в танкер и получил очередное название «Турителла».

На захваченное судно была переведена призовая команда. Оно было вооружено 52-мм орудием и получило 25 мин. Нергер приказал поставить их на подходах к Адену. Британский шкипер злорадно предсказал, что плавание «Вольфа» не будет долгим, так как поблизости находится легкий крейсер «Ньюкасл». Нергер сразу приказал поднять в воздух для ведения разведки гидросамолет. В 14.30 FF-33e был спущен за борт. Самолет был окрещен «Волчонком»[1], и об его пропеллер торжественно разбили бутылку шампанского. Штейн стоял, балансируя на одном из поплавков, чтобы завести мотор, пока Фабек крутит ручку магнето. Мотор ожил, и самолет медленно заскользил по воде под радостные крики моряков.

FF-33e не являлся скоростной машиной. Он мог развить скорость всего 119 км/час и за 30 минут еле поднимался на высоту 1500 метров. Однако перед Штейном и Фабеком открылась такая захватывающая дух картина, что они забыли раздражение и трижды крикнули «Ура!»

---

[1] Название рейдера «Wolf» переводится с немецкого как «Волк». Название самолета — Wolfchen — Волчонок.

в честь компании «Фридрихсхафен». Затем Фабек совершил элегантную посадку и подрулил к кораблю в сопровождении стаи облизывающихся акул. «Волчонок» был краном поднят на борт «Вольфа», и оба пилота сообщили, что нигде не видели британского крейсера.

На следующее утро полет был повторен. Были замечены 2 судна, но оба находились слишком далеко, и «Вольф» не мог их догнать. Во второй половине дня оба судна скрылись из вида. Разочарованные пилоты потребовали разрешения атаковать суда бомбами, чтобы заставить их остановиться, однако сначала Нергер это запретил.

«Вольф» повернул на юго-восток и направился к берегам Австралии. 1 мая наблюдатели заметили на горизонте судно, и «Волчонок» был спущен за борт, чтобы его не повредило орудийными газами, когда рейдер откроет огонь. Это совершенно не устраивало Штейна и Фабека, которые немедленно взлетели. Когда рейдер дал предупредительный выстрел, чтобы остановить британский пароход «Джамна», самолет спустился ниже и начал кружить над пароходом, готовый сбросить бомбу, если приказ не будет выполнен. Однако «Джамна» послушно остановился, хотя именно в это время на борту рейдера произошел серьезный инцидент. Левое кормовое орудие выстрелило раньше, чем его развернули на борт. Погибло 5 человек, еще 20 были ранены. Захваченный пароход следовал за «Вольфом», пока немцы снимали с него все, имеющее хоть какую-то ценность. Но 4 марта «Джамна» был затоплен.

«Илтис» поставил мины, где было приказано, в ночь с 4 на 5 марта 1917 года. Однако уже 5 марта его перехватил британский шлюп «Один». Этот корабль имел 6 — 102-мм орудий, и сражаться с ним было бесполезно, поэтому команда затопила «Илтис». К несчастью для Нергера, китайцы, входившие в экипаж «Турителлы»—«Илтиса», рассказали английским офицерам все, что знали о «Вольфе». Нергер перехватил несколько радиограмм и решил, что нужно поскорее менять район действий.

Он также приказал перед сближением с очередной жертвой спускать гидросамолет за борт, чтобы не привлекать лишнего внимания. Кроме того, отсутствие самолета помогало «Вольфу» выдавать себя за обычного «купца». Штейна и Фабека это распоряжение огорчило, они яростно доказывали, что могут сыграть более серьезную роль, чем до сих пор. Гидросамолет имел длительность полета 5—6 часов, и его можно было использовать не только как разведчик.

11 марта в 9.30 на горизонте был замечен дым. Штейн и Фабек были немедленно отправлены на разведку и сообщили, что дым принадлежит торговому судну. FF-33e был поднят на борт, и «Вольф» устремился в погоню. В 12.30 гидросамолет был снова спущен на воду и проболтался на волнах несколько часов, пока «Вольф» не сообщил, что подошел к цели на расстояние выстрела. Пилот запустил мотор и полетел вдогонку уходящему рейдеру. Когда рейдер дал предупредительный выстрел по курсу британского парохода «Водсворт», Штейн и Фабек снизились, готовясь использовать бомбы. И снова их постигло разочарование — пароход остановился. Выяснилось, что он следовал в Лондон с грузом риса.

Индийский океан был пуст, и Нергер мог позволить себе не торопиться. Суда медленно двигались на юго-восток, но немцы взяли себе лишь несколько тонн риса. Лишь 18 марта «Водстворт» был потоплен подрывными зарядами.

Гидросамолет, который совершил 14 полетов над Индийским океаном, был разобран 16 марта и помещен в трюм № 4. Штейн, Фабек, Реми и экипаж рейдера ухитрялись содержать FF-33e в удивительно приличном состоянии, хотя имели место мелкие повреждения плоскостей, лопнувшие растяжки и покоробленная обшивка. К счастью, все это можно было легко исправить, а мотор продемонстрировал просто образцовую надежность.

31 марта «Вольф» остановил трехмачтовый барк «Ди», идущий в Перт. Капитан барка Джон Рагг поднял сигнал:

«Вас не понял, повторите». В ответ «Вольф» поднял сигнал: «Германский крейсер. Немедленно остановиться». Барк был потоплен, но этот успех не имел практического значения. Потом Нергер направился вокруг южных берегов Австралии. Но не встретил груженых зерном судов, на что рассчитывал.

23 мая механики собрали «Волчонка». Самолет совершил 4 полета, пытаясь отыскать добычу, но безуспешно. 27 мая рейдер прибыл на остров Рабаул (архипелаг Кермадек)[1]. Став на якорь, корабль занялся ремонтом. На всякий случай 2 июня Нергер отправил самолет в очередной полет. На горизонте был замечен сначала дым, потом 2 мачты и потом антенна! Так как на «Вольфе» для ремонта был разобран один из котлов, корабль не мог дать больше 6 узлов.

Нергеру требовалось знать, является ли незнакомец вспомогательным крейсером или простым «купцом», который нужно постараться захватить. Он приказал Штейну и Фабеку остановить судно, если получится. Это было как раз то, чего жаждали пилоты.

«Волчонок» взлетел в 15.30 и набрал высоту 1000 метров. Самолет зашел на пароход с кормы, после чего Штейн дал газ и промчался над кораблем на высоте 60 метров. Фабек сбросил несколько парусиновых мешков с грузом. Противник был захвачен врасплох. Мало того, часть экипажа новозеландского парохода «Вайруна» вообще впервые в жизни увидела самолет.

Один из мешков шлепнулся на палубу, и его принесли на мостик. Заинтригованный шкипер Хамманд открыл его и прочитал сообщение. Его удивлению не было предела. «Приказ. Повернуть на юг к германскому крейсеру. Не использовать рацию. Если не подчинитесь приказу, сброшу бомбы». Когда «Вайруна» снизил скорость, но все-таки не остановился, Фабек сбросил в море бомбу, которая упала в 30 метрах от форштевня.

---

[1] Не путайте с известным портом на острове Новая Британия!

Все надежды Хаммонда спастись растаяли, когда «Вольф» поднял якорь и вышел в море. В 16.05 абордажная партия поднялась на борт «Вайруны». Выяснилось, что груз парохода состоит из сыра, мяса, молока и 1200 тонн угля. По мнению Нергера, это было более ценно, чем дневной хлебный паек. В награду за предприимчивость пилоты получили новозеландский флаг.

«Вайруна» был приведен к острову, и началась погрузка продовольствия и угля на «Вольф». Все офицеры, кроме капитана, и почти вся команда были переведены на рейдер. Погрузка продолжалась до 7 июня, хотя кораблям несколько раз приходилось менять место стоянки, так как менялось направление ветра. Несмотря на сильный прибой, несколько партий моряков были отправлены на берег за свежей водой и фруктами. 5 июня случились сразу два ЧП. Старший помощник и второй механик «Турителлы» сумели незаметно бежать. Они спустились за борт, надеясь доплыть до берега. Больше их никто не видел. Кроме того, искрами из трубы был поврежден самолет. Когда через 5 дней начался шторм, ветер оборвал элероны. Изобретательные механики сумели изготовить их из сигарных коробок и ящиков от чая.

16 июня в 18.00 «Вольф» и «Вайруна» вышли в море. Нергер собирался затопить захваченный пароход. Но едва корабли отошли от берега, «Волчонок» заметил небольшую четырехмачтовую шхуну. На сей раз все мешки с приказами либо упали мимо, либо отскочили от парусов в воду. Поэтому Штейн с высоты 75 метров сбросил бомбу по курсу шхуны, Фабек сел на воду и подошел к борту парусника. Штейн выбрался из кабины на хвостовую часть фюзеляжа и, угрожая парабеллумом, приказал капитану Фредериксу вести свой корабль к «Вольфу». После этого самолет взлетел и начал кружить над шхуной, чтобы убедиться, что приказ выполнен.

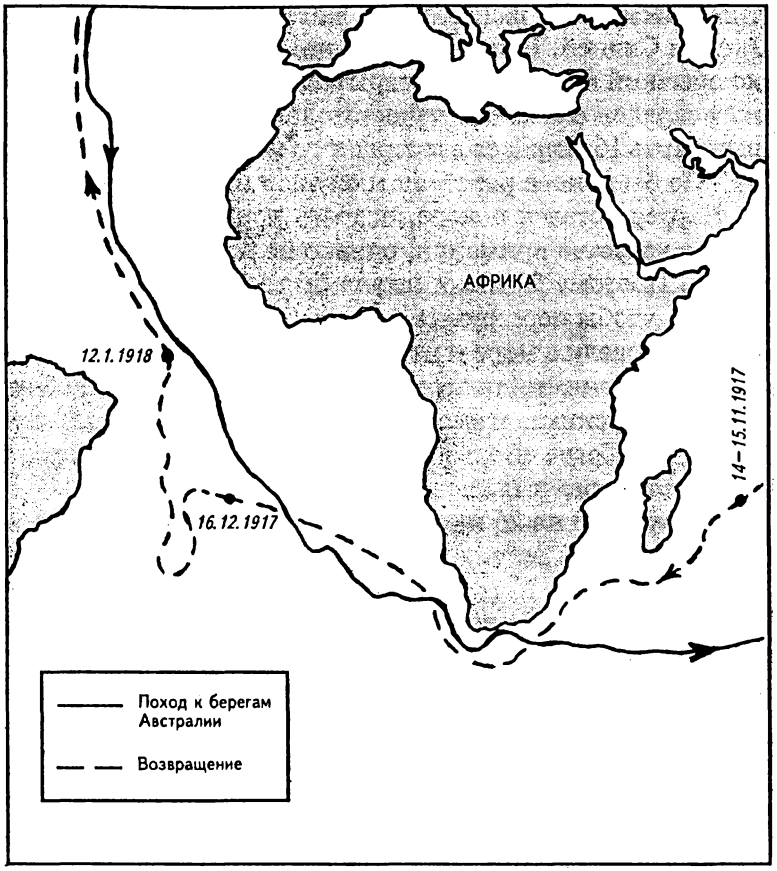
Американская шхуна «Уинслоу» следовала из Сиднея на Самоа с грузом угля, торфа и мазута. Это не стало для немцев сюрпризом, так как радисты «Вольфа» перехва-

тили несколько радиограмм, которыми обменивались Апиа и Сидней. 17 июня «Вайруна» был потоплен. Однако обычной комбинации открытых кингстонов и подрывных зарядов оказалось недостаточно, рейдеру пришлось выпустить 16 снарядов в ватерлинию парохода. После этого FF-33e был снова разобран и спущен в трюм № 4.

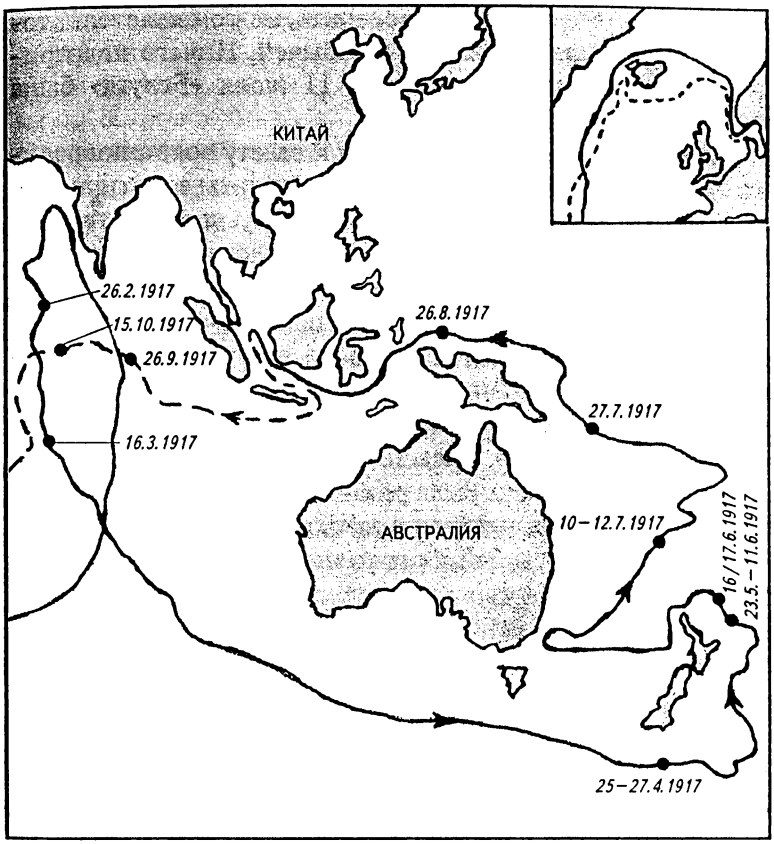
Нергер остался в море, надеясь использовать «Уинслоу» в качестве приманки, однако не встретил ни одного судна. Поэтому 20 июня шхуна была отведена к острову Рабаул, чтобы перегрузить с нее продукты. Через 2 дня ее отбуксировали в море и подожгли. А потом Нергер совершил необъяснимый поступок. Зачем-то он попытался сбить мачты парусника, израсходовав 40 драгоценных 150-мм снарядов. Когда «Вольф» уходил, изуродованный корпус «Уинслоу» еще пылал.

В ночь с 25 на 26 июня «Вольф» поставил мины у побережья Новой Зеландии, чтобы заградить пролив между островами Трех Королей и Северным островом. Потом рейдер направился на юг, к входу в пролив Кука, где на следующую ночь поставил еще 50 мин. После этого «Вольф» поставил 17 мин (планировалось 25) возле острова Габо у восточного побережья Австралии. Постановка была сорвана появлением конвоя в сопровождении военного корабля, который предположительно опознали как крейсер «Энкаунтер». Рейдер поспешно скрылся. Первой жертвой мин стал пароход «Камберленд», подорвавшийся 6 июля возле острова Габо.

После этого «Вольф» повернул на северо-восток, прошел мимо острова Лорда Хоу и вышел в Тихий океан. 9 июля Нергер захватил американскую шхуну «Белуга» с грузом топлива в бочках. Парусник был настолько мал, что даже не числился в Регистре Ллойда. Часть бензина немцы забрали на рейдер, а керосин можно было использовать, чтобы сжечь «Белугу». Едва американский экипаж оказался на борту «Вольфа», на горизонте появился дымок. Нергер на всякий случай пошел в противоположную сторону. Утром 10 июля «Волчонок» отпра-



Поход вспомогательного



крейсера «Вольф»

вился на разведку, чтобы проверить, не помешает ли кто-нибудь волку расправиться с добычей. Ничего подозрительного не было замечено, и 11 июля «Белуга» была потоплена артогнем.

12 июля во время подготовки к взлету волна повредила один из поплавков «Волчонка». Пилоты заметили это, когда уже находились в воздухе. Вернувшись из полета, Фабек посадил гидросамолет так мягко, что все едва не кончилось благополучно. Но когда самолет уже почти остановился, стойки правого поплавка все-таки подломились. FF-33e опрокинулся и начал тонуть. Штейн и Фабек выбрались на хвост машины и стали ждать, когда их спасут. Умелые действия команды позволили выудить «Волчонка» из воды, прежде чем он успел затонуть.

Нижняя плоскость была разбита, правый поплавок оторван, пропеллер разлетелся в щепки, а мотор был изрядно попорчен соленой водой. Однако значение «Волчонка» было так велико, что Нергер приказал механикам отремонтировать самолет как можно быстрее. Сигарные коробки и ящики от чая пошли на изготовление набора крыла. Более прочные доски были использованы для изготовления подкосов крыла и поплавка. Мотор был снят, разобран, прочищен и смазан машинным маслом. После этого он начал работать даже лучше, чем прежде. 27 июля к всеобщему облегчению «Волчонок» успешно совершил пробный полет.

Но еще 13 июля «Вольф» захватил четырехмачтовый американский барк «Анкор». Шкипер Пальмгрен направлялся в Сидней с грузом леса, а вместо этого рейдер отвел его к островам Лоялитэ, находящимся рядом с Новой Каледонией[1]. Нергер знал, что суда, груженные

[1] Самое время немного поговорить о странных транскрипциях на русских картах. За что наши картографы возненавидели британского адмирала лорда Хоу, превратив его в непонятного Лорд-Хау, я не знаю. То же самое произошло и с островами Верности, ведь Loyalite в переводе с французского «верность». Они почему-то превратились в несъедобное Луайоте.

лесом, тонут крайне неохотно. Поэтому он приказал облить палубы «Анкора» керосином и поджечь. После этого «Вольф» направился дальше на северо-запад, прошел мимо островов Фиджи, Соломоновых островов и подошел к Земле Кайзера Вильгельма (Германская Новая Гвинея), которая была захвачена австралийцами. С 25 июля по 6 августа гидросамолет совершал ежедневные полеты, а рейдер ждал новостей.

28 июля радист перехватил радиограмму, посланную открытым текстом одним Барнсом другому Барнсу в Рабаул. В ней говорилось, что 27 июля Дональдсон покинул Сидней и через Ньюкасл и Брисбен идет на Соломоновы острова с различными грузами. В том числе он везет 500 тонн угля в Рабаул. Нергер знал, что «Барнс, Филип & Со» — это судоходная компания. Он также знал, что архипелаг Бисмарка давно захвачен англичанами, и в Рабаул назначен британский губернатор. Неизвестный корабль должен был пройти совсем рядом с рейдером. 29 июля вечером была перехвачена новая радиограмма, сообщающая, что пароход «Матунга» прибыл в Брисбен и будет возле мыса Моретон в следующее воскресенье. 5 августа была принята очередная радиограмма. Дональдсон сообщал, что прибудет в Рабаул на следующий день в 7.00.

5 августа в 19.45 «Волчонок» все-таки обнаружил «Матунгу». Наблюдатели рейдера, напряженно вглядывающиеся в темноту, увидели на юге сигнальные ракеты. Белая, красная, белая... Это означало, что «Волчонок» обнаружил добычу и возвращается, чтобы совершить трудную посадку в сумерках.

В 22.00 британский пароход показался на горизонте. «Вольф» бросился в погоню, но при этом рано утром спустил «Волчонка» за борт. В 7.00 рейдер и его воздушный разведчик заставили «Матунгу» остановиться. На борт парохода поднялась абордажная партия. Когда капитан-лейтенант Розе поднялся на мостик, появился британский шкипер. Розе немедленно спросил Дональдсона о 500 тоннах угля, чем поверг англичанина в полное изум-

ление. Немецкий офицер вскоре обнаружил, что на пароходе находится не только свежеиспеченный губернатор захваченной германской колонии, но также большое количество велосипедов и груз спиртного для колонии на целый месяц.

Чиновник и несколько велосипедов были немедленно переправлены на «Вольф», после чего рейдер и приз направились на северо-восток и 14 августа стали на якорь у отдаленного острова Вайгео. «Волчонок» осмотрел стоянку и близлежащие воды и сообщил, что никаких вражеских кораблей рядом нет.

На этом острове Нергер соорудил временную радиостанцию, чтобы противник не смог приблизиться незамеченным, пока «Вольф» будет перегружать уголь с «Матунги». Машины и котлы рейдера были разобраны для мелкого ремонта и чистки. Водолазы начали чистить заросшее днище. За время плавания в тропических водах днище корабля изрядно заросло, и «Вольф» потерял не меньше узла от своей и так небольшой скорости.

Наконец 26 августа корабли снова вышли в море. С помощью подрывных зарядов «Матунга» был потоплен в 20 милях от берега Новой Гвинеи, а «Вольф» пошел на запад. Он прошел мимо Целебеса и 29 августа вошел в Яванское море. Нергер благополучно проскользнул незамеченным мимо британского крейсера и примерно в 100 милях от Сингапура в ночь на 3 сентября поставил последние мины. Выйдя в Индийский океан через пролив Ломбок, «Вольф» взял курс домой.

26 сентября Нергер приказал собрать «Волчонка». Самолет был в неплохом состоянии, если не считать полотняной обшивки. Штейн и Фабек все-таки рискнули взлететь и через час вернулись с сообщением, что заметили большое судно, идущее в проливе Хаддумахти и Хуваду (Мальдивские острова). FF-33e заправили, и летчики взяли с собой несколько мелких бомб. Вскоре Штейн и Фабек снова взлетели.

Однако, когда «Вольф» подошел ближе к пароходу, дым из трубы «Хитачи-мару» повалил еще гуще. Шкипер Томинага холодно игнорировал германский флаг, поднятый на «Вольфе», и сигнал: «Немедленно остановиться. Не пользоваться радиостанцией». Наоборот, рация японского парохода начала посылать сигналы бедствия. Нергер дал 2 предупредительных выстрела под нос «Хитачи-мару». Передача продолжалась. Так как на корме «Хитачи-мару» было замечено орудие, Нергер приказал артиллеристам открыть огонь на поражение. Одновременно радисты «Вольфа» попытались заглушить передачу японского парохода. Четыре залпа 150-мм орудий попали в цель, благо дистанция была невелика. 14 японских моряков были убиты и 6 ранены. На всякий случай Штейн и Фабек сбросили 3 бомбы, которые взорвались у борта «Хитачи-мару» и серьезно повредили его корпус. Взрывом последней бомбы 2 человека были сброшены за борт.

Тем временем мотор «Волчонка» начал чихать, и пилотам пришлось совершить аварийную посадку. Они обнаружили, что головки болтов, крепящих пропеллер, кроме 4, срезало. Шлюпка отбуксировала самолет к борту «Вольфа,» и повреждения, которые опять приписали орудийным газам, были быстро исправлены.

Абордажная партия установила, что «Хитачи-мару» везет медь, шелк и продукты. Вдобавок на борту парохода оказались несколько женщин. Пассажиры и большая часть японского экипажа были переведены на рейдер, а на пароход поднялась призовая команда. Оба корабля пошли на запад. Через несколько недель шкипер Томинага, переживавший захват своего судна, бросился за борт и погиб.

27 сентября «Вольф» и «Хитачи-мару» подошли к острову Деваду (Южные Мальдивы). Корабли пришвартовались бортами, и началась передача грузов. Немцы особенно обрадовались рулонам шелка, который мог заменить поврежденное полотно обшивки крыльев «Волчонка». Гидросамолет еще поднимался в воздух на разведку,

но его летные характеристики значительно ухудшились из-за потрепанных крыльев.

3 октября «Вольф» вышел в море на поиск подходящего угольщика. 6 октября к стоящему возле острова «Хитачи-мару» прилетел гидросамолет с приказом разводить пары и приготовиться к отплытию. Оба корабля взяли курс на остров Коко в архипелаге Каргадос-Карахос в 600 милях восточнее Мадагаскара. Нергер был уверен, что уклонился от встречи с японским крейсером «Цусима», который был послан на поиски пропавшего парохода. Он снял с «Хитачи-мару» все, что еще могло ему пригодиться, и 6 ноября японское судно было затоплено. Дальше «Вольф» пошел один.

Гидросамолет был отремонтирован с помощью лака, захваченного на «Матунге» и шелка с «Хитачи-мару», но эта комбинация оказалась скверной. К 15 октября «Волчонок», казалось, полностью потерял способность летать. Утром 10 ноября «Вольф» заметил пароход с ярко горящими огнями и немедленно остановил его. Пароход оказался испанским и назывался «Игоц Менди». После обыска выяснилось, что пароход вышел из Лоренцо-Маркеса с 5500 тоннами угля для базы Королевского Флота в Коломбо. Угольщик был захвачен и с призовой командой на борту отправлен к острову Коко. «Вольф» и «Игоц Менди» пришвартовались бортами, и началась погрузка угля на рейдер. К 17 ноября была передана 1000 тонн, хотя сильная волна значительно затрудняла погрузку. Потом оба корабля были перекрашены в серый цвет.

14 ноября «Волчонок» был собран заново, обшивку полностью заменили шелком-сырцом. Этот самолет одевался в шелка с королевской роскошью. Первые 2 полета прошли без каких-либо событий. Маленькие дырочки в шелке быстро заделали. Но во время третьего полета шквалистый ветер начал рвать обшивку в клочья. Огромные дыры были видны с палубы «Вольфа». Штейн и Фабек оказались в смертельной опасности. Однако Фабек, который был прекрасным пилотом, каким-то чудом ухит-

рился посадить самолет на воду. Дыры в обшивке оказались такими большими, что «Волчонка» разобрали в очередной раз и запихнули все в тот же трюм № 4.

После этого на борту «Вольфа» начались эксперименты с тканью, захваченной на «Хитачи-мару». Выяснилось, что плотный шелк, известный как одежный атлас, в сочетании со смесью грунта и лака является прекрасной обшивкой. Обшивка гидросамолета была полностью сменена во второй раз. Теперь FF-33e взлетел без проблем.

В начале декабря Нергер захватил трехмачтовый барк «Джон Г. Кирби», который шел в Порт-Наталь из Нью-Йорка. Экипаж был снят, а барк тут же затоплен. 5 декабря к «Вольфу» присоединился «Игоц Менди». Корабли вместе обогнули мыс Доброй Надежды и направились через Южную Атлантику к острову Тринидад. По пути «Вольф» потопил французский трехмачтовый барк «Маршал Даву», который шел в Дакар с грузом австралийской пшеницы. Французский парусник также был потоплен.

16 декабря механики в очередной раз собрали «Волчонка», чтобы выполнить разведывательный полет над Тринидадом, ведь возле острова могли находиться британские военные корабли. После 3 полетов «Волчонок» был поднят на палубу, разобран и водворен в трюм до 12 января 1918 года.

Радисты рейдера перехватили несколько радиограмм от вражеских кораблей. Они заставили поволноваться и Нергера, и его экипаж. Радиограмма, перехваченная 19 декабря, ясно говорила, что недалеко рыскают британские крейсера. «Вольф» и «Игоц Менди» пошли прочь от Тринидада. Рождество 1917 года корабли встретили в открытом океане — в 700 милях восточнее Монтевидео. Нергер попытался дозаправиться углем, но сильная волна сорвала все попытки сделать это. Корабли било друг о друга, обшивка обоих была повреждена в нескольких местах, несмотря на выброшенные кранцы. Команде удалось погрузить на «Вольф» лишь несколько тонн угля, после чего от опасной затеи пришлось отказаться.

30 декабря корабли повернули на север. 4 января 1918 года «Вольф» остановил и потопил четырехмачтовый норвежский барк «Стореброр», шедший в балласте из Бейры в Монтевидео. Вся вина корабля заключалась в том, что он был построен в 1891 году в Глазго. Судя по всему, к концу плавания у Нергера начали сдавать нервы, иначе нельзя объяснить уничтожение нейтрального судна. Впрочем, нервозность всей команды рейдера не вызывает удивления.

К этому времени «Игоц Менди» был буквально набит пленными и нейтралами. Среди его пассажиров оказались даже несколько супружеских пар. Однако Нергер совсем не собирался высаживать их на берег. Безопасность рейдера для него была превыше всего, и для этого требовалось сохранять строжайшую секретность. Нергер решил отправить испанский пароход в Германию.

На последней неделе января наблюдатели заметили 2 очень больших судна, окрашенных в серый цвет, которые пересекли курс рейдера в нескольких милях впереди по курсу. Нергер не пытался остановить их, так как предположил, что они везут в Европу американских солдат и следуют под сильным охранением. Испанский офицер на борту «Игоц Менди» использовал возникшую суматоху, чтобы выбросить за борт подрывные заряды. Это так взбесило командира германской призовой команды, что он приговорил испанца к 3 годам заключения в немецкой тюрьме.

В начале февраля «Вольф» и его приз достигли самой северной точки маршрута и приготовились поворачивать на юг вдоль побережья Норвегии, как только погодные условия станут благоприятными. 7 февраля «Игоц Менди» прошел северо-западнее Исландии до самого Полярного Круга, но был остановлен плавучими льдами. Это замедлило его продвижение, и побережье Норвегии было замечено только 21 февраля. Переход на юг также был медленным, однако, в конце концов, пароход прошел Каттегат и Скагеррак, направляясь в Киль. Но 24 февраля в 15.20 в густом тумане «Игоц Менди» сел на мель у датского побережья. В 20.15 туман рассеялся, и пароход был замечен дат-

ской канонеркой. Игра закончилась. Датчане на шлюпках перевезли пассажиров на сушу, но 28 февраля разрешили им вернуться на судно за багажом. «Игоц Менди» продолжал сидеть на мели.

«Вольфу» повезло больше. Туманы и льды не помешали ему прибыть в Германию 19 февраля 1918 года после 452 дней плавания. Нергер считал, что его корабль прошел 64000 миль, или примерно 2,5 длины экватора. Его достижения были настолько замечательны, что тысячи жителей Киля высыпали на набережные, чтобы приветствовать возвращающийся корабль. Ведь все думали, что он погиб. Штейн и Фабек потребовали, чтобы им разрешили взлететь на отремонтированном «Волчонке». На его борту и плоскостях были нанесены название, опознавательные знаки и бортовой номер. Они собирались сесть на базе морской авиации в Киле, чтобы доказать, что самолет вполне исправен после 15 месяцев плавания.

Достижения Нергера и его экипажа просто замечательны. Они доказали, что в умелых руках рейдер, даже при всех его ограниченных возможностях и необычайно малой скорости, может действовать очень долго. Если бортовой самолет будет вести разведку и вовремя предупреждать о грозящей опасности, то рейдер уйдет от любой нежелательной встречи. Однако «Вольф» вернулся, когда Германия уже фактически проиграла войну. Уроки его плавания оказались бесполезны, так как Германский Императорский Флот уже много месяцев стоял в портах. В воздухе отчетливо пахло революцией.

После войны «Вольф» был передан Франции. После капитального ремонта корабль до 1931 года плавал под названием «Антиной».

Вспомогательный крейсер «Леопард»

Это был британский пароход «Ярроудейл», захваченный рейдером «Вольф» 11 ноября 1916 года. Он был от-

правлен в Германию с призовой командой и благополучно прибыл в Вильгельмсхафен. Там пароход был вооружен и превращен в рейдер «Леопард». 16 марта 1917 года он вышел в плавание, замаскированный под норвежское судно «Рена». Корпус «Леопарда» был окрашен в черный цвет, а надстройки — в белый. На бортах корабля крупными буквами было написано «Рена», NORGE и нарисован норвежский флаг. Однако поход «Леопарда» оказался недолгим. Уже 17 марта в 2.00 рейдер был остановлен броненосным крейсером «Ахиллес» и досмотровым судном «Данди». Начался бесконечный обмен сигналами, и англичане отправили досмотровую партию. Немцы поняли, что игра подошла к концу, и выпустили в «Данди» 2 торпеды, которые прошли за кормой цели. Британский пароход немедленно открыл огонь с дистанции 1200 ярдов и уничтожил большую часть орудий левого борта на «Леопарде». Он успел выпустить более 70 снарядов, прежде чем немцы начали отвечать. Дистанция сократилась до 500 ярдов, и каждый английский снаряд попадал в цель. «Ахиллес» открыл огонь лишь в 4.10 с дистанции 5300 ярдов. Потом он выпустил торпеду, которая попала в носовую часть рейдера. «Леопард» затонул в 4.35 со всем экипажем. Англичане потеряли абордажную партию — 1 офицера и 5 матросов, которые оказались на борту рейдера перед началом боя. Поражает неравенство сил в этом бою. «Данди» имел всего 1 — 102-мм орудие и 1 — 3-фн против 5 — 150-мм и 4 — 88-мм орудий «Леопарда». Ведь броненосный крейсер вмешался, лишь когда исход боя был уже решен.

ПОСЛЕДНИЙ КОРСАР (ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ КРЕЙСЕР «ЗЕЕАДЛЕР»)

Действия рейдеров после начала войны в большой степени зависели от эффективности работы системы снабжения и флота угольщиков. После того как Королевский Флот нейтрализовал большую часть рейдеров и уничтожил эскадру адмирала фон Шпее в бою у Фолклендских островов, эта система рухнула. Немцы лишь в конце 1915 года вновь решили вывести надводные рейдеры на британские коммуникации.

Но теперь они обратили свое внимание на вспомогательные крейсера — гораздо более экономичные корабли с большой вместимостью угольных бункеров. Уже первое плавание «Мёве» показало, что использование таких кораблей может принести успех. И сразу же возникла идея использовать рейдер, который вообще не будет зависеть от снабжения углем, то есть парусный корабль. Ее предложили сразу несколько человек, но основная заслуга принадлежит отставному лейтенанту флота Альфреду Клингу.

Клинг был известным путешественником, изучавшим Арктику. Сначала его предложение было встречено с недоверием, но постепенно все возражения отпали. Экономичный вспомогательный дизель позволит такому судну двигаться даже в штиль, и никто не заподозрит в безобидном паруснике рейдер. Он должен легко пройти через

британские дозоры и выйти в океан, но перспективы возвращения такого корабля все-таки выглядели сомнительно.

Еще одной сложностью было то, что очень немногие германские моряки имели опыт плавания под парусами. Весь успех плавания зависел от того, удастся ли найти нужного человека. И такой человек нашелся, это был корветтен-капитан граф Феликс фон Люкнер. Он с детства мечтал стать моряком, убежал из дома и много плавал — на русском паруснике «Ниоба», американской четырехмачтовой шхуне «Голден Шор», британском барке «Пинмор». Потом он вернулся в Германию, плавал на немецкой шхуне «Цезарея», канадской шхуне «Флайинг Фиш», пароходе «Лиссабон». Он служил в австралийской Армии Спасения, завербовался в армию мексиканского диктатора Порфирио Диаса... Богатая биография.

В 1908 году Феликс фон Люкнер сдал экзамены, получил диплом штурмана и поступил служить на пароход «Петрополис» компании «Гамбург — Южная Америка». Он намеревался прослужить 9 месяцев, а потом завербоваться на год в Германский Императорский Флот, чтобы получить офицерское звание. Так он и сделал, и в 1910 году лейтенант граф Феликс фон Люкнер вернулся служить в ту же судоходную компанию, но в феврале 1912 года был призван.

Благодаря своей необычной биографии и хорошо подвешенному языку фон Люкнер стал любимчиком кайзера Вильгельма II. После рассказа о том, как он поругался с офицерами канонерки «Пантера», фон Люкнер, разумеется, был назначен служить именно на этот корабль. Там его и застало начало Первой Мировой войны.

Фон Люкнер участвовал в бою у острова Гельголанд, в набегах на Ярмут и побережье Йоркшира. В Ютландском бою он командовал башней на линкоре «Кронпринц». Вскоре после этого боя Адмиралштаб решил отправить в плавание парусный рейдер. Несмотря на возражения офицеров, которые считали, что старшинство в чине дает

им больше прав на командование этим кораблем, граф Феликс фон Люкнер являлся идеальной кандидатурой на пост командира такого судна.

Выбор подходящего корабля был не слишком труден. Трехмачтовый корабль с полным парусным вооружением «Пасс оф Балмаха»[1] был построен в Англии в 1888 году и продан в Соединенные Штаты. В июне 1915 года под командованием капитана Скотта он вышел из Нью-Йорка с грузом хлопка в Архангельск, но у мыса Рат был остановлен британским патрульным судном и отправлен в один из шотландских портов для досмотра. Барку не повезло. Он был еще раз захвачен, на сей раз германской подводной лодкой U-36 капитан-лейтенанта Графе. Призовая команда в составе 1 (прописью — одного) фенриха повела парусник в Куксхафен, в то время как английская досмотровая команда спряталась в трюме.

Сначала корабль превратился в учебное судно германского флота «Вальтер», а 16 июля 1916 года было решено переделать его в рейдер. 2 орудия калибра 105 мм были спрятаны за планширем у среза полубака, как обычно, они были установлены по правому и левому бортам. На корабле была установлена мощная рация, а трюм превратился в тюрьму на 400 человек. Самым экзотическим устройством был гидравлический лифт в кормовом салоне. Нажатием кнопки, спрятанной за барометром в штурманской рубке, палуба салона опускалась на один уровень. Предполагалось, что это поможет захватить в плен непрошеных визитеров в случае необходимости.

Проблемой стал выбор вспомогательного двигателя. Дизель, который тогда называли нефтяным мотором, еще являлся новинкой. Первые эффективные дизеля были созданы только в 1897 году, и найти надежный мощный двигатель было непросто. Многие фирмы просто не мог-

[1] Неизвестно почему в книге И. Бунича он превратился в шхуну, то есть судно с косым парусным вооружением.

ли построить мощный дизель, пригодный для крупных кораблей. Первым океанским судном, оснащенным дизельным двигателем, стал датский теплоход «Зеландия», построенный в ноябре 1911 года.

Датская фирма «Бурмейстер ог Вайн» создала надежные четырехтактные дизеля. Зато двухтактный дизель Круппа такой надежностью похвастаться не мог. Поэтому немцы сначала зашли в тупик, ведь датские дизеля после начала войны купить стало невозможно. Лишь после оккупации Бельгии на одном из заводов в Генте началось строительство четырехцилиндровых двухтактных дизелей мощностью 900 ЛС.

«Зеадлер» был замаскирован под норвежское судно, причем работы выполнялись исключительно тщательно. По словам фон Люкнера,

> «Зеадлер» был покрашен в точности как «Малета». Мы тщательно воспроизвели палубное расположение, украсили каюты тем же орнаментом. В своей капитанской каюте я повесил портреты короля и королевы Норвегии, а также их родственника короля Англии Эдуарда VII. Барометр, термометр и хронометр были норвежского производства. У меня была коллекция норвежских книг, норвежский фонограф и музыкальные записи. Мы располагали достаточным запасом норвежской провизии, чтобы пройти через линию дозоров».

Были изготовлены все необходимые документы. Фон Люкнер заявил, что во время захода в Копенгаген был похищен бортжурнал настоящей «Малеты». Немцы пытались предусмотреть все мелочи. Фон Люкнер вспоминает:

> «Англичане всегда осматривали матросский кубрик, чтобы удостовериться, что там все в порядке. Я немедленно раздобыл большое количество фотографий, которые нужно было выдать за снимки родителей норвеж-

ских моряков, их сестер и братьев, дядьев и племянников, возлюбленных и жен... Мы даже послали человека в Норвегию за фотографиями, чтобы узнать имена норвежских фотографов, которые их делали».

Поддельные корабельные документы указывали, что корабль следует в Мельбурн. Были подобраны человек двадцать, говоривших по-норвежски, которые должны были изображать палубную команду. Остальные немцы должны были скрываться внизу.

Экипаж быстро выучил свои роли. Один из моряков даже был назначен на роль жены капитана. Однако когда парусник уже был готов к выходу, фон Люкнер получил приказ дождаться возвращения из США торговой подводной лодки «Дойчланд». Англичане должны были удвоить патрули, чтобы попытаться перехватить лодку, поэтому рейдер мог попасться в сеть, расставленную не для него. Ждать пришлось около 20 дней. Но за это время настоящая «Малета» уже ушла из Дании, а фальшивая все еще торчала в Гамбурге. Вся стройная система обмана рухнула.

Пришлось перелистать весь Регистр Ллойда, чтобы найти корабль, похожий на «Зееадлер» и «Малету». Фон Люкнер выбрал «Кармоэ». Никто не имел ни малейшего представления, где находится этот корабль, но риск казался оправданным. Однако, когда «Зееадлер» приготовился выйти в море, из последних норвежских газет, приобретенных для экипажа, выяснилось, что подлинный «Кармоэ» только что был осмотрен англичанами. Все рухнуло во второй раз.

Фон Люкнер решил назвать свой корабль «Геро»[1]. Фальшивые документы и украденный бортжурнал были расчетливо подмочены, чтобы англичане не слишком при-

[1] Бунич повторяет сказку, рассказанную фон Люкнером в одном из последних изданий своих мемуаров. Корабль, якобы, был назван «Ирма» в честь возлюбленной капитана. Но все это было написано много лет спустя для пущей красоты.

дирались, но в то же время могли прочитать все, что им требовалось.

21 декабря 1916 года «Зеедлер» покинул устье реки Везер, намереваясь пройти вдоль побережья Норвегии, обогнуть с севера Шотландию и выйти в Атлантику обычным судоходным маршрутом. Но 23 декабря корабль попал в жестокий шторм. Фон Люкнер расценил этот как дар божий, потому что теперь подмоченные документы не вызывали подозрений.

В день Рождества фон Люкнер находился в 180 милях юго-западнее Исландии, когда был остановлен британским вспомогательным крейсером «Авенджер». Имея 8 орудий 152 мм, этот корабль мог в считанные минуты превратить «Зеедлер» в груду щепок. Англичане прислали досмотровую партию, но тщательная маскировка сработала. Лейтенант Лейдерман[1] рассказал англичанам сказку о немецких рейдерах «Мёве» и «Зеедлер». Хотя осмотр был довольно тщательным, немцы приготовились к нему более чем основательно. «Норвежский корабль» был отпущен с пожеланиями счастливого Рождества.

Орудия рейдера были укрыты раскрашенной под доски парусиной и завалены одеждой матросов, якобы разложенной для просушки. Пулеметы были спрятаны на корме, а 50 человек, вооруженные винтовками, могли укрыться за планширем и открыть огонь, если это потребуется. Норвежский камуфляж был сброшен вместе с палубным грузом леса, который полетел за борт. Барк драили и чистили, пока он снова не превратился в настоящий боевой корабль германского флота.

9 января 1917 года в 120 милях южнее Азорских островов был замечен элегантный однотрубный пароход. Нем-

---

[1] Отставной лейтенант Лейдерман до 1914 года служил у знаменитого владельца винджаммеров «Летающие П» Фердинанда Лайеша и имел большой опыт плавания на парусных судах. Бунич почему-то перекрестил его в Пирса и разжаловал в младшие лейтенанты. Может быть, он спутал его с изображавшим боцмана лейтенантом Прайссом?

цы решили, что он английский, хотя пароход не нес флага. «Зеeадлер» сигналом попросил сообщить показания хронометра. Это было совершенно нормально для парусников тех времен, которые долго не видели берега. Шкипер Чун, направлявшийся в Буэнос-Айрес с грузом угля, снизил скорость. Но тут на мачту «Зеeадлера» взлетел германский флаг, и лейтенант Киршис, исполнявший роли штурмана и старшего артиллериста одновременно, приказал опустить фальшборт, укрывающий орудие правого борта. Первый снаряд пролетел перед форштевнем «Глэдис Ройл»[1]. К удивлению немцев, пароход поднял Красный Флаг британского торгового флота и спустил его. Второй снаряд пролетел над баком парохода, третий — над трубой.

Лишь теперь британский шкипер сообразил, что от него требуют, застопорил машину и спустил шлюпку. Шкипер Чун поднялся на борт рейдера. Отмечать время выстрелом мортирки было обычаем настолько древним, что он приказал поднять флаг в качестве «выстрела». Второй выстрел немцев он принял за попытку потопить германскую субмарину, и повел «Глэдис Ройл» зигзагом. Лишь после третьего выстрела он заметил германский флаг на мачте «Зеeадлера» и понял, что происходит. Лейтенант Прайсс во главе абордажной партии установил подрывные заряды, и британский пароход затонул кормой вперед.

Днем 10 января был замечен еще один пароход. На все сигналы «Зеeадлера» он не отвечал, и тогда фон Люкнер приказал резать курс незнакомца, надеясь, что, как и положено законом, пароход уступит дорогу паруснику. Но пароход просто шел вперед и едва не протаранил «Зеeадлер». Взбешенный фон Люкнер приказал поднять германский флаг и открыть огонь. Шкипер Джордж Баннистер, командовавший «Ланди Айлендом», решил по-

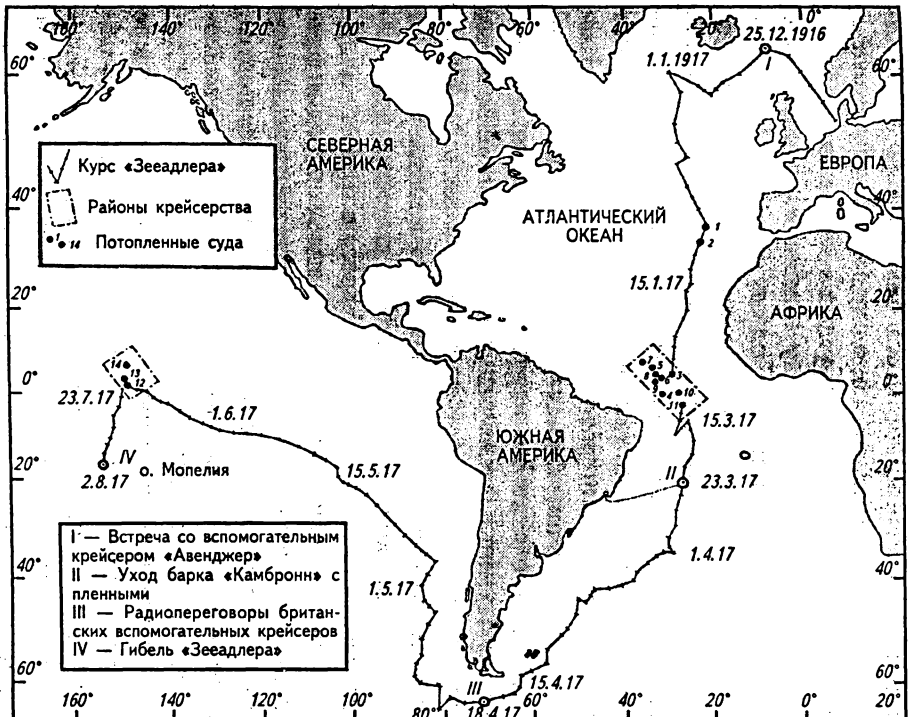
[1] **Gladys Royle**, а не **Gladys Royal**, как у Бунича.

пытаться удрать, хотя второй снаряд едва не попал в трубу парохода. Он повернул против ветра, но фон Люкнер перешел на беглый огонь. Один снаряд попал в трубу, два разворотили борт парохода, еще один взорвался на палубе. Наконец «Ланди Айленд» остановился и спустил шлюпки. Фон Люкнер приказал британскому шкиперу прибыть на борт рейдера, но и этот приказ не был выполнен. Немцам пришлось спускать свою шлюпку.

Лишь когда Баннистера силой притащили на «Зеедлер», выяснились причины его странного поведения. Он шел с Мадагаскара с грузом сахара и считал этот груз стоящим риска. Однако полутуземный экипаж под снарядами взбунтовался и бросился к шлюпкам. Капитан сам встал к рулю, но снаряд перебил штуртрос, и «Ланди Айленд» потерял управление. Матросы сбежали с судна, бросив капитана одного. Фон Люкнер узнал, что Баннистер был командиром одного из пароходов, захваченных графом цу Дона-Шлодиен во время первого плавания «Мёве». Он опасался, что во второй раз, немцы его просто повесят. Однако никто не стал вешать отважного капитана, хотя пароход был потоплен артиллерийским огнем.

«Зеедлер» продолжал двигаться на юг. 21 января он захватил французский трехмачтовый барк «Шарль Гуно» с грузом кукурузы. С помощью подрывных зарядов тот был потоплен и скрылся под водой с развевающимся на мачте французским флагом.

Из бортжурнала француза фон Люкнер узнал, какие маршруты предпочитают парусники. 24 января, используя эту информацию, он перехватил небольшую шхуну «Персэ». Сначала ее приняли за американскую и даже разрешили следовать дальше. Но на прощанье «Персэ» поднял... британский флаг! Два предупредительных выстрела заставили шхуну остановиться. Абордажная партия выяснила, что шхуна направляется в Галифакс с грузом габардина, шерсти и соленой рыбы, а ее капитан только что женился. Экипаж был снят, в том числе и новобрач-



Поход вспомогательного крейсера «Зеeадлер»

ная, а шхуна потоплена артогнем. Свадебное путешествие не получилось.

3 февраля наблюдатели рейдера заметили большой четырехмачтовый барк. Когда «Зеeадлер» подошел ближе, стало ясно, что это француз. «Антонин» возвращался домой из Чили с грузом селитры. Фон Люкнер попытался догнать его, но в самый неподходящий момент дизель отказал. К счастью, и под парусами «Зеeадлер» развивал приличную скорость, поэтому немцы из спортивного интереса решили устроить небольшую регату.

Когда шквалистый ветер усилился, капитан французского барка Лекок, опасаясь за паруса и мачты, часть парусов убрал. Фон Люкнер не убрал ни клочка парусины. Когда рейдер подошел ближе, немцы увидели, что французы фотографируют их корабль. А когда расстояние сократилось еще больше, «Зеeадлер» дал несколько пулеметных очередей по парусам «Антонина». В ту же минуту изумленные французы увидели поднятый на мачте германский флаг. Барк остановился, экипаж был снят, и подрывные заряды послали «Антонин» на дно.

9 февраля фон Люкнер захватил и потопил итальянский парусный корабль «Буэнос-Айрес» с грузом чилийской селитры. Утром 19 февраля появился еще один элегантный парусник. «Зеeадлер» погнался за четырехмачтовым барком, который принял вызов и поднял все паруса. Постепенно незнакомец начал было отрываться от «Зеeадлера». Однако немцы к этому времени исправили дизель и запустили его в помощь парусам. Когда «Зеeадлер» немного нагнал неизвестный корабль, фон Люкнер понял, что он ему знаком. Оказалось, этот тот самый «Пинмор», на котором он когда-то обогнул мыс Горн. Была в этом происшествии какая-то злая ирония, но у войны свои законы.

А далее фон Люкнер в своих мемуарах рассказывает уже откровенную сказку. Будто бы он на «Пинморе» посетил Рио-де-Жанейро, чтобы докупить продуктов. Командир рейдера якобы перевязал себе правую руку, что-

бы по подписи на таможне лже-капитана не разоблачили. Так как этот старый парусник больше ему не мог быть полезным, фон Люкнер приказал затопить его подрывными зарядами. Так или иначе, но считается, что «Пинмор» был затоплен где-то в конце февраля.

Четырехмачтовый барк «Викинг» шел под датским флагом и после осмотра был отпущен.

Утром 26 февраля стоящий на вахте лейтенант Прайсс заметил смутный силуэт. Фон Люкнер немедленно пошел на перехват, и через 15 минут «Зеeадлер» подошел к трехмачтовому барку «Бритиш Йомен». Его экипаж радостно приветствовал выстроенных на палубе пленных. Национальная принадлежность барка была ясна из самого названия. Фон Люкнер приказал запустить фонограф на максимальную громкость и играть «Долог путь до Типперери».

Капитан Армстронг в мегафон спросил, что нового известно о ходе военных действий. На это фон Люкнер ответил, что новостей слишком много, чтобы передавать их сигналами. Впрочем, он умел выражаться кратко и содержательно. На мачту «Зеeадлера» были подняты всего 3 флага — C.I.D. Этот сигнал означал «Немедленно остановитесь, или я буду стрелять». На гафель взлетел германский флаг, и появились орудия. На британском корабле началась паника, экипаж бросился в шлюпки. Когда суматоха немного утихла, абордажная партия «Зеeадлера» выяснила, что груз «Бритиш Йомена» состоит из живых цыплят и поросят. Сняв живность, немцы затопили британский корабль.

Вечером 26 февраля за кормой был замечен огонь. Вскоре появился четырехмачтовый барк, который догонял «Зеeадлер», так как фон Люкнер специально держал небольшую скорость. На рассвете «Ла Рошфуко» подошел совсем близко, и фон Люкнер поднял сигнал: «Остановиться. Мы имеем важное сообщение». Барк охотно повиновался, но немцы опустили щиты, прикрывающие орудия, и подняли германский флаг.

Сообразив, что любое сопротивление будет напрасно, капитан Мальбер прибыл на борт «Зеедлера» в состоянии шока. Он почему-то был уверен, что остановлен британской базой подводных лодок. Французские моряки сообщили абордажной партии, что их судно недавно досматривал британский крейсер. Более тщательное изучение бортового журнала показало, что Мальбер вырвал страницу с записью об этом, надеясь, что это поможет крейсеру захватить рейдер врасплох. Но его уловка была раскрыта, и барк был потоплен 27 февраля.

Вечером 5 марта стояла прекрасная погода, и «Зеедлер» шел под созвездием Южного Креста. Когда фон Люкнер увидел на фоне лунного диска силуэт четырехмачтового барка, он приказал начать погоню. «Зеедлер» незаметно зашел с темной стороны горизонта. Немцы определили, что замеченный корабль, скорее всего, британский. Фон Люкнер прожектором просигналил: «Немедленно остановиться. Германский крейсер». Он надеялся запугать жертву, заставив поверить, что встречен настоящий военный корабль.

Вскоре послышался плеск весел, и чей-то голос окликнул рейдер по-французски. На борт поднялся капитан Шарье, который командовал барком «Дюплэ». Он все еще верил, что происходящее — не более чем глупая шутка кого-то из союзников. Но все заблуждения рассеялись, когда он вошел в каюту фон Люкнера. Там Шарье увидел портреты кайзера Вильгельма II, Гинденбурга, Людендорфа. Все это было увенчано большим германским флагом. Француз был безутешен. Он рассказал, что два других капитана советовали ему не покидать Вальпараисо, пока судовладельцы не пришлют инструкции. Однако он решил использовать благоприятный ветер и рискнуть. Напомним, что двумя другими призами тоже были французские парусники — «Антонин» и «Ла Рошфуко». Вскоре «Дюплэ» отправился вслед за ними на морское дно.

11 марта «Зеедлер» заметил британский пароход. Фон Люкнер приказал поднять сигнал с просьбой сообщить

время по хронометру. Но пароход не остановился. Немцы привели в действие дымогенератор и подожгли большое количество магния, чтобы изобразить серьезный пожар на корабле. Одновременно были выпущены сигнальные ракеты. Англичане поверили, и пароход «Хорнгарт» немедленно пошел на помощь. Фон Люкнер увидел антенну радиостанции и большое орудие у него на корме. Если пароход решит начать бой, то участь «Зеедлера» может оказаться незавидной.

Фон Люкнер решил нанести удар первым. Когда «Хорнгарт» подошел ближе, «пожар» был взят под контроль, на палубу поднялся матрос Шмидт, изображавший капитанскую жену. Буквально через пару минут все изменилось. Появились орудия, Шмидт превратился в германского матроса, на мачту взлетел флаг императорского флота, вдоль фальшборта выстроились стрелки с винтовками. Первый же 105-мм снаряд уничтожил рацию британского судна. «Шумовая пушка», изготовленная из трубы большого диаметра, набитой порохом, выпалила с ужасным грохотом.

Но шкипер «Хорнгарта» Сторнторп отказался капитулировать, он приказал орудийному расчету занять свои места. Немцы увидели людей, бегущих на корму. Стрелки на борту «Зеедлера» приготовились открыть огонь. Одновременно 3 человека с мегафонами во всю глотку заорали: «Приготовить торпеды». Суматоха на борту британского парохода стихла, и на ветру затрепыхались белые тряпки. «Хорнгарт» остановился.

В состав абордажной партии подобрали людей наиболее внушительной наружности, чтобы у англичан больше не возникало желания сопротивляться. Однако английский экипаж далее повиновался безропотно. Немцы забрали с парохода несколько музыкальных инструментов и большое пианино, после чего «Хорнгарт» был потоплен.

21 марта был захвачен французский барк «Камбронн». На барке имелось достаточное количество продоволь-

ствия, поэтому фон Люкнер решил перевести туда примерно 300 пленных с «Зеeадлера». Обычно командиры рейдеров стремились захватить пароход, чтобы перевести туда пленных, и судно под управлением германской призовой команды как можно медленнее тащилось в ближайший нейтральный порт. Попытка доставить пленных на берег на «Камбронне» привела бы к серьезным проблемам. Команда фон Люкнера была слишком малочисленной, чтобы укомплектовать два парусника. Если отдать «Камбронн» в распоряжение пленных, они помчатся на всех парусах. Это не позволит «Зеeадлеру» уйти достаточно далеко.

Но в итоге проблема была решена довольно просто — на «Камбронне» просто срубили стеньги, уничтожили весь запасной рангоут и выкинули за борт паруса. Теперь барк не мог добраться до Рио быстрее, чем за 10 дней. Фон Люкнер оставил пленникам продуктов на месяц и отпустил «Камбронн» восточнее острова Тринидад. Командование парусником было поручено капитану «Пинмора» Маллену. Тот потребовал спустить французский флаг и поднять Юнион Джек, но французы не согласились.

Рейдер направился на юг. У Фолклендских островов он сделал небольшую остановку и сбросил за борт железный крест, чтобы отметить могилу адмирала фон Шпее и его моряков. 18 апреля «Зеeадлер» обогнул мыс Горн с помощью обычного в этих широтах шторма. После этого он направился на север вдоль побережья Чили.

Переход оказался сложным. Хотя «Зеeадлер» забрался так далеко на юг, что встретил несколько айсбергов, фон Люкнер едва не налетел на британский вспомогательный крейсер. Большой пассажирский лайнер с 152-мм орудиями был слишком опасным противником для парусника. Немцы считали, что это «Отранто», благополучно ускользнувший от крейсеров фон Шпее в бою у Коронеля. Но теперь удача улыбнулась немцам — налетел шквал, и противники потеряли друг друга из вида. Немного позднее «Зеeадлер» разминулся с броненосным крейсером «Ланкастер», патрулирующим у берегов Чили.

Чтобы обмануть англичан, фон Люкнер приказал сбросить за борт шлюпки и спасательные жилеты, снятые с потопленных кораблей. Немцы нанесли на них название «Зееадлер», чтобы уверить англичан в своей гибели. Он также отправил по радио несколько сигналов SOS, якобы посланных торговыми судами, которые были атакованы германскими подводными лодками. Передачи обрывались на полуслове.

В начале мая рейдер перехватил передачу неизвестной радиостанции: «Зееадлер» потоплен с поднятым флагом. Командир и часть экипажа взяты в плен и скоро будут привезены в Монтевидео». Похоже, англичане затеяли свою собственную игру, чтобы убедить мир в безопасности судоходных путей.

«Зееадлер» сначала направился к острову Мас-а-Тиерра, а оттуда повернул на запад. К началу июня рейдер находился западнее острова Рождества, где и узнал, что Соединенные Штаты объявили войну Германии. Поэтому 14 июня была захвачена и сожжена американская четырехмачтовая шхуна «А.Б. Джонсон». Следующими жертвами рейдера стали американские шхуны «Р.К. Слейд» и «Манила». На борту корабля в качестве пленных находились 25 моряков, 1 женщина и 1 опоссум.

Но потом наступил мертвый сезон, и в конце июля фон Люкнер направился к островам Таити. Он подошел к острову Мопелия, чтобы очистить днище корабля и дать экипажу небольшой отдых. Возле этого острова и завершился полет «Орлана»[1].

Сам фон Люкнер описывает происшедшее более чем красочно. 2 августа 1917 года примерно в 9.30 он

> «заметил, что на востоке в океане поднимается какая-то стена. Сначала мы решили, что это мираж. Но она поднималась все выше. Наконец мы поняли — это

[1] **Seeadler** по-немецки «орлан».

приливная волна, которую вызывают подводные землетрясения или извержение вулкана. Опасность была слишком очевидна. Мы находились между волной и островом.

Мы даже не пытались поднять паруса, так как ветер выбросил бы нас на риф. Нашей единственной надеждой отойти от острова был двигатель. Исполинская стена волны мчалась на нас с головокружительной скоростью.

Двигатель не запускался. Механики делали все возможное. Они накачивали сжатый воздух в цилиндры. Однако волна была уже в сотне ярдов от нас. Мы погибли».

Цунами выбросил «Зееадлер» на коралловый риф. Мачты сразу превратились в груду обломков, но железный корпус выдержал. Когда волна ушла, выяснилось, что корабль прочно сидит на рифе и о дальнейшем плавании не может быть и речи.

Американские пленники рассказывали эту историю гораздо более прозаично. Они утверждали, что фон Люкнер и команда пьянствовали на берегу и не уследили за кораблем. Якоря поползли, и «Зееадлер» снесло на риф кормой вперед. Фон Люкнер придумал очередную сказку, чтобы как-то оправдаться. Современные историки утверждают, что ни в каких документах нет упоминания о цунами в этом районе в этот день.

Цунами, скорее всего, действительно не было, но прибоем «Зееадлер» все-таки выбросило на риф. Плавание завершилось, но не таков был граф Феликс фон Люкнер, чтобы успокоиться и ждать, пока их снимут с богом забытого островка.

23 августа фон Люкнер и 5 матросов на спасательной шлюпке «Зееадлера» снова вышли в море. Шлюпка получила гордое название «Кронпринцесса Сесилия». Между прочим, так же назывался один из германских трансатлантических лайнеров. Целью плавания были острова Кука, а если понадобится, то и Фиджи. Фон Люкнер хотел захватить какой-нибудь парусник и вернуться на

Мопелию, чтобы забрать свой экипаж, спасенное оружие и... продолжить крейсерство!

26 августа шлюпка подошла к острову Атуи (острова Кука). Немцы выдавали себя за путешествующих голландцев. На этом острове не оказалось никаких кораблей, и фон Люкнер направился к острову Аитутаки. Там немцы были разоблачены, хотя попытались выдать себя за норвежцев. Однако фон Люкнер не потерял самообладания и сразу начал думать о побеге. Он направился было к острову Раротонга, но повернул назад, когда увидел силуэт большого вспомогательного крейсера. Однако это был сидящий на мели пароход без команды, чего немцы не знали.

Фон Люкнер направился к островам Фиджи, хотя ему предстояло на крошечной шлюпке идти через океан. Это плавание едва не стало для него последним. Тропические шторма, палящее солнце, нехватка еды и воды, цинга уже на полпути превратили немцев в какие-то призраки. Фон Люкнер все-таки сумел добраться до острова Катафанга (острова Тонга), и, наконец, немцы прибыли к острову Вакая возле одного из крупнейших островов архипелага Фиджи — Вити-Леву.

Фон Люкнер и его люди решили захватить шхуну с грузом одежды и шелка, сушеными овощами и свежим мясом. Но прежде чем они сумели это сделать, прибыл пароход «Амра» с группой вооруженных полицейских. Фон Люкнер запретил своим матросам сражаться, хотя перед ними была горстка плохо вооруженных туземцев. Он был очень предусмотрителен. У немцев не было военной формы, их могли принять за партизан или франтиреров и просто повесить. 21 сентября фон Люкнер и его товарищи, наконец, попали в плен.

Утром 23 августа оставшиеся на Мопелии немецкие моряки и американцы заметили французскую баркентину «Лютеция». Лейтенант Клинг немедленно начал сигналить. Жадный французский капитан увидел обломки «Зеадлера» и пообещал помочь за треть страховой сум-

мы. Он получил **заслуженную** награду. К борту корабля подошла шлюпка с вооруженными немцами и захватила «Лютецию». Клинг немедленно направился на восток, бросив американцев на острове.

26 августа к Мопелии подошел японский броненосный крейсер «Идзумо», занимавшийся безуспешными поисками «Зеедлера». Японский адмирал обнаружил только голодных и оборванных американцев.

Клинг направился к острову Пасхи, чтобы там сделать остановку и подготовить корабль к переходу вокруг мыса Горн. Выяснилось, что ранее этот корабль принадлежал немцам, и ему было возвращено первоначальное название «Фортуна». Однако 4 октября «Фортуна» налетела на не обозначенный на карте риф и разбилась у острова Пасхи. Экипаж сумел добраться до берега, но чилийские власти захватили немцев и интернировали их до конца войны.

13 декабря 1917 года фон Люкнер и его люди сбежали из Новой Зеландии на катере, принадлежавшем коменданту тюремного лагеря. Катер «Перл» был «вооружен» макетом пулемета. Но в очередной раз обман сработал, и фон Люкнер захватил маленькую шхуну «Моа». Немцы уже приготовились поднять паруса и плыть дальше, когда к шхуне подошел вооруженный патрульный корабль «Ирис». В мирное время он занимался укладкой телеграфных кабелей для новозеландского правительства. Игра закончилась, и фон Люкнер снова оказался в плену.

Сам граф Феликс фон Люкнер вернулся в Германию в 1919 году, а последний из его моряков — в январе 1920 года.

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА

ГЕЛЬГОЛАНДСКАЯ БУХТА

Война, начавшаяся в 1914 году, была во многих отношениях новой. Новые корабли, новая тактика, новое оружие, а самое главное — новый противник создали такую ситуацию, в которой не имелось быстрого решения. Даже традиционную стратегию больше нельзя было использовать. В войнах прошлого, обычно против Франции или Испании, для Англии было важным сохранить открытым Ла-Манш. При этом Западная Эскадра действовала из Плимута или Фалмута. Все это являлось краеугольным камнем британской стратегии. Опираясь на него, Королевский Флот одержал много славных побед.

Но теперь противник находился на восточном берегу Северного моря, которое имело 2 выхода в океан. Наглухо закрыть одну из дверей не представляло никакой сложности, так как в этом помогала даже география. Ширина восточного входа в Ла-Манш не превышала 20 миль. Для современного флота это практически ничто. Но существовал еще северный выход вокруг Шотландии. На этом пути примерно 350 лет назад нашла свою гибель Непобедимая Армада, но сегодня он не представлял никакой опасности для плавания. Паровые машины и стальные корпуса сделали его безопасным. И теперь берега Ла-Манша уже не имели первостепенного значения, как в войнах прошлого. В 1914 году более важным стало восточное побережье Англии и особенно его северная оконечность.

Стратеги много размышляли над решением этой проблемы. Еще в 1903 году, когда Германия только начала превращаться в первоклассную морскую державу, было решено начать укреплять Розайт для использования его в качестве главной базы флота. Также было решено начать оборудование Скапа Флоу и Кромарти Фёрта в качестве вспомогательных баз. Но к 1912 году британский флот так увеличился, что Розайт просто не мог вместить все корабли. В том же году было решено начать строить укрепления в Скапа Флоу и Кромарти, чтобы они также могли служить базой для главных сил флота.

Пока происходило все это, над Европой сгущались грозовые тучи. В июле 1914 года главные силы британского флота были переведены в новые базы на восточном побережье. Вместе с ними отправились и подводные лодки. 29 июля первые лодки прибыли в Гарвич. К утру 4 августа все лодки находились в новых базах. 8-я флотилия, известная как Заморская, состояла из 8 лодок типа «D» и 9 лодок типа «E» и базировалась в Гарвиче. 5 остальных флотилий, в которые входили более старые 37 лодок типа «C» и 10 лодок типа «B», базировались в Дувре, Хамбере, Тайне и Форте вместе с патрульными флотилиями эсминцев и легких крейсеров.

Общее командование подводными лодками в начале войны было возложено на коммодора Роджера Кийза. Его штаб находился в Гарвиче. Кийз не стал терять время на опробование нового оружия, отданного в его распоряжение. Срок ультиматума Германии истекал в полночь 4 августа, а через 3 часа подводные лодки E-6 капитан-лейтенанта К.П. Тэлбота и E-8 капитан-лейтенанта Ф.Н. Гудхарта были направлены в Гельголандскую бухту. Они должны были провести разведку, но при этом не атаковать вражеские корабли. Такой приказ исполнить нелегко, обе лодки видели достаточно целей, о которых подводники могут лишь мечтать. Однако им предстояло сыграть более важную роль. В данный момент от них требовалась только информация о характере патрулей и маршрутах вражес-

ких кораблей. Это показывает, что адмирал Джеллико так и не понял ни специфики подводной лодки как оружия, ни ее возможностей. Он показал это и позднее, когда в качестве Первого Морского Лорда пытался найти средства борьбы с германскими подводными лодками. Самое странное, что такое ограничение сохранялось до самого конца войны, оно лишь немного трансформировалось. Лодкам было запрещено атаковать любые корабли, **выходящие** из портов. Джеллико боялся испугать германских адмиралов, которые, потеряв один корабль, отменят операцию и вернутся в базу. Он намеревался перехватить и уничтожить германский флот в открытом море. Ни явное нежелание немцев вообще покидать порты, ни постоянные провалы попыток перехватить вышедшие эскадры не изменили мнения Джеллико. До самого конца войны британские подводники могли атаковать лишь **возвращающиеся** германские корабли. Это объясняет более чем скромные успехи британских лодок в Гельголандской бухте. Там, где подводники не были скованы глупыми ограничениями — в Мраморном море, на Балтике, — они показали себя с наилучшей стороны.

Наблюдения в Гельголандской бухте были прерваны 8 августа, когда от Заморской флотилии потребовали выполнить иную задачу. Она должна была прикрывать перевозку Британского экспедиционного корпуса во Францию. В море вышла вся флотилия вместе с приданными эсминцами «Лурчер» и «Файрдрейк». Лодки круглосуточно патрулировали на линии немного восточнее Дуврского пролива. Перевозка войск заняла 7 дней, и лодки получили шанс проверить себя в ходе продолжительного патрулирования в условиях военного времени. Они не испытали никаких трудностей. Выяснилось, что лодка может находиться в море гораздо дольше, чем предполагалось ранее. Это был самый ценный урок.

14 августа патрулирование в Гельголандской бухте возобновилось. Донесения подводных лодок позволили ан-

глийскому командованию составить ясное представление о составе и методах действий германских патрулей. Это была нелегкая работа, так как Гельголандская бухта мелководна, и противник все время был настороже. Несколько раз немцы обнаруживали лодки и начинали охоту за ними. Однако навыки, выработанные на учениях мирного времени, очень пригодились подводникам. В первый период войны британский флот не потерял ни одной подводной лодки.

После того как подводные лодки представили полную диспозицию германских патрулей, командование приступило к выработке плана операции. На 28 августа был назначен рейд крупных сил британского флота во вражеские воды. Хотя главную роль в операции предстояло сыграть надводным кораблям, в ней были задействованы и 8 лодок Заморской флотилии. Это были D-2, D-8, E-4, E-5, E-6, E-7, E-8 и E-9. 3 лодки — E-4, E-5 и E-9 должны были образовать внутреннюю дозорную линию в меридиональном направлении около Гельголанда. E-6, E-7 и E-8 были развернуты на внешней дозорной линии в 40 милях на северо-запад от острова. D-2 и D-8 должны были находиться в устье Эмса, чтобы перехватить возвращающиеся в базу германские корабли. Успех операции зависел от действий лодок внешней дозорной линии.

Большая группа британских эсминцев должна была прочесать бухту. Ее поддерживали легкие крейсера и эскадра линейных крейсеров. Первыми в бухту должны были войти 8 подводных лодок. Лодки внешней дозорной линии должны были следовать в надводном положении, чтобы отвлечь на себя патрули противника и увести их как можно дальше на запад. Это им удалось. Несколько германских эсминцев ринулись в погоню.

Именно так начался бой у Гельголанда, первое морское сражение новой войны. Немцы потеряли 3 легких крейсера и 1 эсминец. Им еще повезло, так как прекрасная утренняя видимость во второй половине дня сменилась туманом, который укрыл германские корабли. В ча-

стности, подводные лодки не сумели атаковать противника. Несколько германских кораблей были повреждены и снизили скорость. В условиях нормальной видимости они стали бы легкой добычей для подводных лодок.

Из всех лодок лишь Е-4 сумела принять какое-то участие в бою. Ее командир капитан-лейтенант Э.У. Лэйр в перископ видел первую стычку этого дня. Британские эсминцы потопили германский эсминец V-187, а потом спустили шлюпки, чтобы подобрать команду. Пока они занимались этим, из тумана появился германский легкий крейсер «Штеттин» и открыл огонь по британским кораблям. Они были вынуждены отойти, не забрав шлюпки. Потом крейсер открыл огонь по шлюпкам. Е-4 попыталась атаковать его. Однако «Штеттин» заметил большой воздушный пузырь, выскочивший на поверхность в момент пуска торпед, и повернул на Е-4. Он уклонился от торпед и попытался таранить лодку. Лодка ушла в глубину, и «Штеттин» проскочил над ней. Потом германский крейсер повернул и ушел. Капитан-лейтенант Лэйр снова вернулся к месту гибели германского эсминца, продул цистерны и всплыл. Он забрал на борт лейтенанта и 9 матросов с эсминца «Дифендер». В остальных шлюпках оказались 2 офицера и 26 матросов с V-187, из которых 18 были тяжело ранены. Лэйр забрал 1 офицера и 2 матросов в качестве военнопленных. В своем рапорте он написал «как образец». Остальным немцам он оставил британские шлюпки, чтобы они могли добраться до Гельголанда. Прежде чем покинуть место боя, Лэйр убедился, что немцы имеют достаточно воды и продовольствия и у них есть компас. Он указал им курс на остров и направился на звуки выстрелов, которые раздавались на юго-востоке.

Этот маленький эпизод показывает отвагу и благородство британских подводников. Всплыть днем во вражеских водах — значило играть с огнем. Кроме того, в течение 40 минут Лэйр оказывал помощь своим врагам.

В этом бою имелся еще один эпизод, в котором участвовали подводные лодки. Коммодор Гуденаф, коман-

дир эскадры легких крейсеров, не знал, где находится внешняя дозорная завеса. В 9.00 его крейсера оказались именно в этом районе. «Саутгемптон», на котором развевался брейд-вымпел коммодора, заметил Е-6 капитан-лейтенанта Тэлбота и полным ходом пошел на нее, чтобы таранить. Аварийное погружение спасло Е-6. К счастью, Тэлбот успел разглядеть, кто именно пытался его атаковать, и не выпустил торпеды.

В результате этой операции англичане получили один важный урок, который, к величайшему сожалению, был забыт, когда сменилось командование подводными силами. Стало ясно, что в условиях современного боя с его стремительно меняющейся обстановкой подводные лодки не должны действовать совместно с надводными кораблями. Их подводная скорость слишком мала, а само присутствие в районе боя является источником опасности. Крайне трудно определить национальную принадлежность подводной лодки, когда видишь ее на поверхности. Если виден только перископ, это вообще невозможно. Надводный корабль вполне может атаковать собственную лодку, если считает, что его безопасность зависит от этого.

Бой в Гельголандской бухте также заставил пересмотреть значение подводной лодки. Уже в первые 4 недели войны она хорошо показала свои возможности в одном аспекте. Только подводная лодка могла находиться во вражеских водах и добывать информацию, с помощью которой командование составляло для себя картину передвижений вражеского флота. Именно на основании такой информации командование Гранд Флита сумело спланировать и провести успешный бой 28 августа. Но даже находящиеся в районе боя лодки не приняли в нем участия. В действительности они только спутали карты обоим противникам. Развертывание лодок в районе боя стало следствием ошибочных довоенных представлений об их роли.

Тем временем британские лодки возобновили патрулирование в Гельголандской бухте, и это почти сразу

принесло плоды. Командование сняло запрет на атаки выходящих в море кораблей, и лодкам были полностью развязаны руки.

Первый удар нанес командир Е-9 капитан-лейтенант Макс Хортон. Он патрулировал юго-западнее Гельголанда и ночь 12 сентября провел, лежа на дне на глубине 120 футов. На рассвете Е-9 подвсплыла на перископную глубину, и Хортон увидел старый крейсер «Хела», который использовался в качестве яхты командующим германским флотом. Крейсер шел на расстоянии 2 миль от лодки. Хортон подошел на дистанцию 600 ярдов и выпустил 2 торпеды, одна из которых попала в цель. Е-9 погрузилась, сопровождаемая градом снарядов, падающих вокруг перископа. Лишь через час Хортон всплыл, чтобы в перископ посмотреть на результаты атаки. Ему хватило одного взгляда, чтобы убедиться в гибели «Хелы». Увы, этот успех так и остался единственным для британских подводников в Северном море.

Во время следующего похода в Гельголандскую бухту Хортон патрулировал в районе устья Эмса. После нескольких дней ожидания он заметил вражеский эсминец. Времени на атаку почти не было, и Хортон выпустил 2 торпеды, установленные на глубину 8 футов. Эсминец S-116 получил попадание в районе миделя и затонул через несколько минут. Но ведь это был всего лишь старый маленький эсминец.

Патрулирование в Гельголандской бухте велось в течение всей войны, однако пока мы не будем рассказывать об этом. В начале войны британский флот провел несколько других операций, в которых подводные лодки сыграли важную роль. Они также открыли для себя совершенно незнакомые ранее театры войны.

Не следует забывать, что первые походы в Гельголандскую бухту проводили лодки типов «D» и «E», страдавшие от множества детских болезней этого нового типа оружия. Такие походы были серьезным испытанием умения и отваги командира и команды, гораздо более стро-

гим, чем на современных лодках. Но в одном отношении их жизнь была гораздо легче. Тогда еще не были созданы изощренные системы противолодочного оружия, которые применяются сегодня. В августе и сентябре 1914 года подводная лодка была новым и довольно экзотическим оружием. Ей еще предстояло ощупью найти методы действий. Офицеры и матросы первых лодок показали не только умение высочайшего порядка, но и несгибаемую отвагу, когда приходили в мелководные районы вблизи вражеского побережья. Она плавали на лодках, которые сегодня выглядят смешными и неуклюжими.

Первые походы обошлись почти без потерь, — лишь 18 октября погибла Е-3. Во время первого похода она заметила севший на воду германский гидросамолет и всплыла рядом с ним. Забрав пилота и механика, лодка потопила самолет. Во время октябрьского похода она должна была находиться в районе устья Эмса, но зашла слишком далеко в поисках целей. Германские эсминцы отрезали ее от моря в одной из бухт и потопили артогнем.

В ходе этих операций англичане получили еще один урок. Подводная лодка являлась кораблем-одиночкой. Она действовала без всякой поддержки. С момента отхода от борта плавучей базы и до возвращения домой она была предоставлена самой себе, и все было против нее. Лодка полностью зависела от умения ее командира, стойкости и дисциплинированности экипажа. Большую часть времени она проводила во вражеских водах, где не следовало ждать помощи, если что-то пойдет не так. Это была крайне рискованная игра, но такими же остались операции подводных лодок и в будущем.

Если не считать операций на Балтике и в Дарданеллах, самым важным районом, где действия подводных лодок имели высшее значение, оставалась Гельголандская бухта, голландское и датское побережье Северного моря. По мере хода войны германский Флот Открытого Моря все менее и менее охотно покидал свою главную базу в Вильгельмсхафене. Но, несмотря на это, требова-

лось бдительно следить за выходами из него. Современное оружие, особенно растущие возможности самолетов, сделало невозможной традиционную тесную блокаду вражеских портов надводными кораблями. То, что делали Хок, Боскауэн и Коллингвуд возле Бреста, а Нельсон возле Тулона, теперь приходилось делать подводным лодкам.

Но постепенно ситуация в Гельголандской бухте менялась. Появилось новое противолодочное оружие, новые методы охоты, что сделало работу подводных лодок еще более опасной. В первые дни войны самым главным врагом лодки были мина, индикаторная сеть, за которой следит патрульное судно, и первые грубые гидрофоны. Лодку можно было потопить таранным ударом или орудийным огнем и торпедами, если она находится на поверхности. В подводном положении она находилась в относительной безопасности, если не учитывать мины.

Но теперь на вооружение флотов поступили глубинные бомбы с гидростатическими взрывателями, которые можно было устанавливать на любую желаемую глубину. Они еще не стали очень опасным оружием, так как противник не имел асдика, который мог обнаружить лодку в подводном положении. Чтобы глубинные бомбы стали по-настоящему смертоносным оружием, их нужно было использовать в сочетании с устройством, которое может точно определить местонахождение лодки в глубине моря. Только в этом случае можно будет сбрасывать бомбы прямо на нее.

За 2 года войны конструкция гидрофонов была улучшена, они стали более чувствительными. Теперь они даже могли определять направление. То есть атакующий корабль по шуму винтов подводной лодки мог определить пеленг и пойти на сближение с ней. Однако гидрофон не мог указать глубину, на которой находится подводная лодка, и потому охота за ней продолжала оставаться трудной. Однако британские ученые уже начали работу над асдиком, который стал самым грозным противолодоч-

ным оружием. К счастью для британских подводников, эти разработки остались в секрете до окончания войны.

Снова вступили в силу первоначальные приказы относительно правил патрулирования в Гельголандской бухте. Лодкам запрещалось атаковать вражеские корабли, выходящие в море. За ними нужно было следить и сообщать о них, хотя лодка все-таки имела право атаковать возвращающиеся в порт германские корабли. Эти приказы были разумными, однако они бесили подводников, которые были вынуждены смотреть, как уходят самые заманчивые цели. Единственным утешением им служила мысль, что их сообщение по радио поможет флоту навязать бой этим кораблям. Но в некоторых случаях соблазн был слишком велик, и преждевременная атака подводной лодки заставляла немцев вернуться в порт, а Гранд Флит терял возможность дать бой противнику.

Но существовали и другие соблазны. Долгие дни ожидания в пустынном море часто казались командирам лодок бессмысленной тратой времени, даже если они знали, что их дежурство является частью общего плана кампании. По крайней мере, в одном случае лодка бросила выделенный ей район патрулирования, чтобы поискать приключений ближе к неприятельскому берегу. Это была Н-5 лейтенанта Вэрли. Его терпение не было столь огромно, как у моряков прошлого, которые большую часть жизни проводили в ближней блокаде вражеских портов, даже не надеясь на столкновение, которое могло бы скрасить скуку. Возможно, следует напомнить, что они были истинными стратегами, и что именно это терпение принесло Великобритании господство на морях всего мира.

11 июля 1915 года Н-5 находилась в районе патрулирования возле Тершеллинга. Море было пустынным, и за прошедшие несколько дней лодка не заметила ни единого дымка, который мог бы скрасить монотонное ожидание. Тогда Вэрли решил забыть приказ и подойти еще ближе к вражескому берегу в поисках целей. Рано утром на следующий день он находился возле Боркума, патру-

лируя в подводном положении. Однако и здесь никаких целей не обнаружилось. Единственным происшествием стала неисправность одного из перископов. Он начал заедать, и его никак не удавалось опустить полностью.

Когда сгустилась темнота, H-5 поднялась на поверхность, чтобы зарядить батареи, а также исправить перископ. Неисправным оказался верхний сальник, и его разобрали, но тут появился германский эсминец. H-5 пришлось срочно погружаться. Это было сделано достаточно быстро, но механик забыл все инструменты на мостике, и они пропали. Перископ остался заклиненным, но теперь уже отремонтировать его не было никакой возможности.

Вэрли продолжал вести H-5 на восток. Он прошел маяки Вангероог и Роте Ланд и на рассвете погрузился. Далее он двигался в подводном положении, пока не подошел к плавучему маяку Внешний Яде, стоящему прямо в устье реки Везер. Здесь 13 июля в 10.00 Вэрли обнаружил германский эсминец, а вскоре после полудня над лодкой прошла целая флотилия эсминцев. Вэрли атаковал их, но все торпеды прошли мимо.

Однако вскоре появилась новая цель. Утром 14 июля он заметил подводную лодку U-51, выходящую из гавани. Вэрли испытывал некоторые трудности из-за сильной зыби, пытаясь удержать H-5 на фиксированной глубине. Кроме того, требовались усилия 3 человек, чтобы поворачивать перископ. Однако он сумел незамеченным подобраться на расстояние 600 ярдов к U-51, и его торпеда отправила германскую лодку на дно.

Для немцев это оказалось уже слишком — противник атаковал их буквально на входе в гавань. На сцене должны были вскоре появиться эсминцы и патрульные суда. Однако Вэрли этого было мало. Ему требовались доказательства своей победы, чтобы оправдаться за нарушение приказа. Он поднял H-5 на поверхность, надеясь выудить из воды кого-либо из экипажа германской лодки. Но тут на него обрушились орудия эсминцев и сторожевиков.

Вэрли немедленно погрузился, и началась охота, которая длилась весь день. Н-5 все еще находилась на мелководье и была очень стеснена в маневрах. Однако Вэрли сумел уклониться от преследователей, хотя лодку несколько раз крепко встряхнуло разрывами глубинных бомб. Наконец Н-5 благополучно отправилась домой.

После этого разразился громкий скандал. В своем рапорте Вэрли написал: «Я очень сожалею о допущенных мелких отклонениях от приказа». Однако это не спасло его от гнева командования, который не смог смягчить даже отзыв командира флотилии, который написал: «Лейтенант Вэрли очень способный и отважный подводник. Хотя я не вижу оправданий нарушению приказа и походу к Везеру, я полагаю, что следует учесть его действия. Умелая и успешная атака германской подводной лодки была проведена, несмотря на неисправный перископ. Особенно следует отметить его дальнейшее поведение в критической обстановке во время атаки эсминцев с подрывными тралами». Но прошло больше года, прежде чем Адмиралтейство сменило гнев на милость и наградило Вэрли за отвагу.

Несмотря на уход Н-5, кольцо блокады вокруг Гельголандской бухты оставалось сомкнутым. Британские лодки продолжали бдительно следить за передвижениями вражеских кораблей. 19 августа 1916 года Е-23 капитан-лейтенанта Р.Р. Тэрнера заметила у Боркумского рифа германский флот, выходящий в море. Это произошло около 3.00, и так как ночь была безлунной, можно было атаковать противника из надводного положения.

Е-23 сообщила о замеченной эскадре, но Тэрнер решил атаковать немцев. В надводном положении он подошел на расстояние 800 ярдов к линейному крейсеру «Зейдлиц». Темнота позволила ему проскользнуть внутрь кольца эсминцев охранения. Однако Е-23 была замечена самим «Зейдлицем», который открыл огонь. Тэрнер выпустил торпеду из траверзного аппарата и спешно погрузился. К сожалению, торпеда прошла мимо.

Немного южнее находились германские линкоры, которые прошли над Е-23 через полчаса. Однако первая эскадра находилась слишком далеко, и хотя Е-23 выпустила 1 торпеду с дистанции 4000 ярдов, но не сумела поразить цель. Но следом двигалась еще одна эскадра линкоров в охранении эсминцев. С воздуха ее прикрывал цеппелин. Следуя в подводном положении с максимальной скоростью, Е-23 успела атаковать замыкающий линкор. Тэрнер выпустил торпеды из обоих носовых аппаратов, и одна торпеда все-таки попала в цель. Был поврежден линкор «Вестфален».

Германские эсминцы сразу бросились в контратаку, но Е-23 успела погрузиться на 90 футов и осталась цела. Тэрнер поднялся на перископную глубину, чтобы снова атаковать линкор. Однако он промахнулся и снова спешно погрузился на 90 футов. Он успел увидеть в перископ, что «Вестфален» имеет сильный крен на правый борт, но линкор все-таки сумел добраться до гавани.

Не следует говорить, что именно атака Тэрнера привела к отмене немцами своей операции. Однако остается фактом, что Флот Открытого Моря, едва выйдя из Гельголандской бухты, повернул назад. Гранд Флит даже не успел выйти ему навстречу из Скапа Флоу, после того как получил радиограмму Е-23. Не имеет смысла рассуждать на тему, как развивались бы события, если бы Тэрнер ограничился радиограммой и ждал, пока немцы будут возвращаться, чтобы лишь тогда атаковать.

Аналогичный случай произошел 19 октября, когда Е-38 капитан-лейтенанта Дж. де Б. Джессопа обнаружила Флот Открытого Моря, проходящий через ее район патрулирования у входа в Гельголандскую бухту. Линейные крейсера прошли слишком далеко от лодки, однако Джессоп сумел выпустить торпеды по 2 легким крейсерам, идущим позади линейных. Торпеды прошли мимо, и, судя по всему, немцы их даже не заметили.

Германские линейные корабли тоже прошли слишком далеко от Е-38. Однако Джессоп сумел торпедировать за-

мыкающий строй легкий крейсер «Мюнхен». 457-мм торпеда попала под первую трубу, но ее заряд оказался слишком мал. Хотя крейсер был тяжело поврежден, он сумел вернуться в гавань. И снова никто не сможет сказать, состоялось бы генеральное сражение двух флотов, если бы Джессоп позволил немцам спокойно пройти мимо.

Менее чем через месяц британская подводная лодка снова встретилась с главными силами германского флота. Это произошло 5 ноября 1916 года у Хорнс-рифа. Шеер узнал, что 2 германские лодки сели на мель возле маяка Бовбьерг, и выслал линкоры и линейные крейсера для прикрытия спасательной операции.

Большая подводная лодка J-1 капитана 2 ранга Лоренса патрулировала возле Хорнс-рифа. Она находилась на глубине 25 футов, когда в 4000 ярдов от нее показались 4 линкора типа «Кайзер». Сильная волна мешала Лоренсу удерживать J-1 на перископной глубине.

Когда J-1 выходила в атаку, волна подбросила ее нос. Лодка выскочила на поверхность, и Лоренсу пришлось дать полный ход, чтобы загнать лодку обратно под воду. К счастью, наблюдатели на германских линкорах оказались невнимательными и лодку не заметили. Однако начатое погружение нельзя было остановить немедленно. Опасаясь потерять противника, Лоренс решил стрелять немедленно, пока лодка не ушла в глубину. Так как J-1 погружалась, он выпустил все 4 торпеды из носовых аппаратов веером с растворением 5°.

Первую торпеду J-1 выпустила в 12.08. В 12.12 на лодке услышали сильный взрыв, а через 2 минуты еще один. Лоренс попытался поднять J-1 на перископную глубину, чтобы увидеть результаты своей атаки, но вовремя услышал, что прямо над ним проходит эсминец. Поэтому Лоренс снова пошел в глубину и проторчал там 2 часа, пока немцы безуспешно пытались найти лодку.

В официальном рапорте Лоренс предположил, что попадания получили третий и четвертый корабли в кильватерной колонне. Это были линкоры «Гроссер Курфюрст»

и «Кронпринц». Хотя ни один из них не затонул, оба вышли из строя на долгое время.

И еще раз британская лодка столкнулась с германскими линкорами. Это произошло во время последнего выхода Флота Открытого Моря в апреле 1918 года. После этого эпизода противник решил, что осторожность — это лучшая доблесть, и последние 7 месяцев войны не высовывал носа из портов.

Е-42 капитан-лейтенанта Аллена уже имела небольшое приключение 20 апреля, когда заметила неподалеку чей-то перископ. Решив, что это один из британских подводных заградителей, Аллен круто положил руля, чтобы не протаранить его. Это было удачное решение, так как перископ принадлежал Е-45, следившей за Е-42.

Вечером того же дня Аллен поднялся на поверхность, чтобы провентилировать отсеки и с помощью заходящего солнца поточнее определить свои координаты. Находясь на поверхности, он заметил на севере дым. Е-42 снова погрузилась и направилась туда на полной скорости. Замеченный дым принадлежал германским линейным крейсерам, которых сопровождала эскадра легких крейсеров. Аллен повернул, чтобы перехватить противника, но тот прошел у него под носом на большом расстоянии. Хотя Аллен выпустил торпеды с предельной дистанции, они прошли мимо.

Но эпизод еще не закончился. Вскоре показался линейный крейсер «Мольтке», который отстал из-за поломки винта. В сопровождении 3 эсминцев он малым ходом возвращался в базу. В августе 1915 года в Рижском заливе он уже получил торпеду от Е-1 Лоренса.

Аллен сумел подобраться на 2500 ярдов и выпустил 1 торпеду. Потом он начал описывать циркуляцию, чтобы выполнить вторую атаку. Но Е-42 имела дифферент и пошла на погружение. Лодка ударилась о скалистое дно на глубине 55 футов. И тут на нее обрушились германские эсминцы. За час они сбросили на Е-42 около 25 глубинных бомб, которые не причинили лодке вреда.

«Мольтке» получил попадание в корму, которое не было смертельным. Немцы отбуксировали линейный крейсер домой, но ему пришлось провести в доке несколько месяцев, ремонтируя повреждения.

Свою долю приключений в Гельголандской бухте получил и «уродец» S-1. Сначала эта лодка называлась «Суордфиш» и была первой подводной лодкой Королевского Флота с паровыми турбинами. Она стала прообразом злосчастных лодок типа «К». S-1 всегда страдала от различных проблем с машинной установкой. Именно поломка машин и привела ее к совершенно невероятным приключениям.

В июне 1915 года эта лодка под командованием капитан-лейтенанта Келлетта патрулировала севернее Гельголанда. 21 июня она благополучно ушла от атак цеппелина, 2 гидросамолетов, 19 траулеров и эсминца. Но постоянные погружения привели к поломке левой турбины.

Ночью лодка смогла лишь частично подзарядить батареи, используя правую турбину. Весь следующий день ее гоняли германские самолеты, а экипаж лихорадочно пытался починить сломанную турбину. Ночью, когда лодка находилась на поверхности, отказала и машинная установка правого борта, поэтому зарядка батарей стала просто невозможна. Весь следующий день S-1 уходила от атак, расходуя драгоценные запасы энергии. Ночью выяснилось, что отремонтировать машины своими силами лодке не удастся. S-1 оказалась в почти безвыходном положении. Ее батареи были почти полностью разряжены, а обе турбины сломаны. Лишь чудо могло вернуть лодку домой.

Чудо пришло на следующее утро в виде германского траулера «Ост». Море было совершенно пустынным, если не считать этого траулера. Используя последние ватты энергии, Келлетт подвел лодку к нему и отправил на траулер абордажную партию. «Ост» сдался без единого выстрела. Призовой экипаж, состоящий из лейтенанта Кеннеди и 5 матросов, быстро занял траулер и повел его

в Гарвич. На буксире «Ост» вел беспомощную подводную лодку.

Караван тащился очень медленно. А к вечеру сломалась и единственная машина «Оста». Келлетт отправил на траулер своих механиков, чтобы они отремонтировали **его** машину. S-1 и траулер все еще находились во вражеских водах, и над ними висела постоянная опасность появления германских патрулей.

К вечеру англичанам удалось кое-как запустить машину траулера. «Ост» с подводной лодкой на буксире снова двинулся к Гарвичу со скоростью 4 узла. На следующее утро машина траулера снова отказала, и измученные механики S-1 снова принялись за ремонт. Хотя они буквально валились с ног, но все-таки сумели заставить траулер двигаться. На сей раз машины выдержали до конца, и через 4 дня траулер сумел доползти до Гарвича, таща за собой лодку.

Как ни странно, довольно много испытаний выпало на долю малых подводных лодок типа «С», которые использовались, в основном, для обороны собственных берегов. О самоубийственном походе С-3 в Зеебрюгге мы рассказывали в первом томе. Вот еще несколько примеров.

Малая подводная лодка С-25 лейтенанта Белла попала в смертельный переплет, из которого спаслась просто чудом. В конце войны она патрулировала возле Гарвича и была обнаружена на поверхности 5 германскими гидросамолетами, возвращавшимися из налета на Лоустофт. Англичане решили, что самолеты английские, так как сначала они просто пролетели над лодкой. Но внезапно самолеты развернулись и спикировали на лодку. Пулеметным огнем были убиты Белл и еще 2 человека, серьезные ранения получил находившийся на мостике старший матрос Барж. Прочный корпус был пробит в нескольких местах. Когда старший помощник начал по трапу подниматься на мостик, чтобы выяснить степень

повреждений, его встретил Барж, который прошептал: «Погружайтесь, сэр. Не беспокойтесь обо мне. Мне все равно конец». Однако погрузиться и оставить человека на верную смерть было просто немыслимо, даже если бы лодку атаковали еще раз. Старший помощник взвалил Баржа на плечи и втащил через люк в центральный пост. Однако эти усилия были напрасны, Барж скончался, когда ему начали оказывать помощь в центральном посту.

Пока старпом пытался спасти Баржа, экипаж лодки заделывал пулевые пробоины деревянными пробками. Вскоре С-25 снова могла погружаться. Когда лодка начала уходить под воду, выяснилось, что не удается закрыть рубочный люк. Нога одного из убитых застряла в люке и не позволяла задраить крышку. Пока пытались убрать труп в сторону, еще 2 человека были убиты пулеметным огнем. Старший помощник отослал остальных людей из центрального поста и с помощью ножа отрезал злосчастную ногу и задраил люк.

Но даже теперь С-25 не могла погрузиться. Ее электромоторы были повреждены пулями. Вынужденная оставаться на поверхности, лодка была обречена на верную гибель. Ее спасло появление другой британской лодки. Е-51 возвращалась из похода в Гельголандскую бухту и была привлечена звуком выстрелов. Она отогнала гидросамолеты огнем орудий, взяла С-25 на буксир и отвела ее в гавань.

Не менее опасные испытания выпали на долю С-23. Возле плавучего маяка Северный Хиндер она заметила голландский пароход, который был обстрелян германской лодкой. Пароход тонул, получив несколько пробоин на ватерлинии. Подойдя ближе, англичане увидели на корме человека. С-23 подошла к борту парохода, чтобы снять его, но именно в этот момент судно начало переворачиваться, подминая под себя С-23. Рубочный люк ушел под воду раньше, чем его успели закрыть, и в лодку попало большое количество воды. Аккумуляторы на-

чали выделять хлор. Перископ был согнут в дугу, а ограждение рубки смято.

Несколько минут лодка отчаянно пыталась освободиться, а пароход старался утащить ее с собой на дно. Наконец он перевернулся вверх килем, и С-23 вырвалась из его объятий. Ей пришлось подняться на поверхность, чтобы провентилировать отсеки. Спасенный человек оказался единственным уцелевшим из всей команды. Немцы расстреляли спасательные шлюпки, когда команда покинула пароход. Второй помощник спасся лишь потому, что забыл секстант в своей каюте и вернулся за ним. За это время все шлюпки уже отвалили от корабля.

Необычная стычка произошла между Е-50 и германской подводной лодкой. Британская лодка, которой командовал капитан-лейтенант Митчелл, патрулировала возле плавучего маяка Северный Гиндер, держась на перископной глубине. Внезапно лодка сильно вздрогнула, врезавшись во что-то форштевнем. Митчелл бросился к перископу и увидел корму германской подводной лодки, медленно всплывающей слева по борту. Он понял, что ухитрился протаранить германскую лодку, которая сейчас находилась под килем Е-50. Можно было предположить, что она получила тяжелые повреждения. Поэтому Митчелл решил увлечь ее за собой на глубину, надеясь, что давление воды раздавит поврежденный корпус вражеской лодки. Он приказал заполнить балластные цистерны и погрузился на глубину 80 футов. Там Е-50 внезапно освободилась. Подвсплыв под перископ, Митчелл увидел на поверхности большое масляное пятно. Кроме того, выяснилось, что ось левого носового руля глубины — стальной стержень диаметром 9 дюймов — изогнута дугой. Никаких следов германской лодки не было, и Е-50 вернулась в Гарвич для ремонта. Митчелл очень надеялся, что утопил лодку противника.

Однако он ошибся. Германская лодка все-таки сумела подняться на поверхность, после того как освободилась

из-под киля Е-50, хотя при столкновении получила большую пробоину. Несмотря ни на что, она сумела вернуться в базу. Это просто невероятно, потому что по всем законам она не могла всплыть с глубины при таких повреждениях. Это лишь показывает умение и решительность германского командира и его экипажа.

Одной из самых необычных целей, атакованных подводной лодкой, стал цеппелин L-7. 4 мая 1916 года Е-31 капитан-лейтенанта Феллмана участвовала в операции вместе с минными заградителями «Эбдиэл», «Принцесс Маргарет» и базами гидросамолетов «Энгедайн» и «Виндекс». Планировалось поставить 2 новых минных заграждения. Гидросамолеты должны были атаковать ангары цеппелинов в Тондерне. Противник мог попытаться выслать корабли, чтобы перехватить базы гидросамолетов. На этот случай между минными полями дежурили подводные лодки, которые должны были атаковать немцев.

План провалился хотя бы потому, что лишь 1 гидросамолет добрался до цели. Немецкие корабли в море не вышли. Лишь один цеппелин отправился выяснить, что происходит. Е-31, державшаяся на поверхности, совершенно неожиданно обнаружила у себя над головой дирижабль. Феллман решил, что сейчас посыплются бомбы, и срочно погрузился. Потом он поднялся на перископную глубину и увидел, что цеппелин кружит низко над водой. Очевидно, у него были какие-то проблемы.

Е-31 снова поднялась на поверхность. Феллман приказал орудийному расчету занять свои места. Е-31 открыла огонь по цеппелину, и один из снарядов поджег его. Весь объятый пламенем дирижабль рухнул в море. Подводная лодка подобрала 7 человек его команды и привезла домой в качестве материального подтверждения своей победы.

Во время войны очень многие лодки были переоборудованы для минных постановок. Они ставили минные заграждения в Гельголандской бухте в основном на протраленных немцами фарватерах. Первой лодкой, превращенной в минный заградитель, стала Е-24, которая про-

вела первую постановку в марте 1916 года. За ней последовала Е-41, а потом и другие лодки тоже начали опасную работу по установке мин прямо на входе во вражеские порты.

Е-41, судя по всему, имела самую необычную карьеру среди всех подводных заградителей. Во время похода в июле 1916 года она обнаружила, что мины взрываются практически сразу после постановки. Это было явным указанием на их дефекты, поэтому командир лодки решил привезти остатки мин назад, чтобы можно было выяснить характер неисправности. Лодка вернулась, хотя моряки каждую минуту ожидали взрыва своего опасного груза.

Но на этом приключения лодки не закончились. Вскоре она была потоплена таранным ударом лодки Е-4 во время учений возле Гарвича. Форштевень Е-4 пробил дыру длиной около 9 футов в прочном корпусе, но Е-41 достаточно долго оставалась на поверхности, и весь экипаж за исключением 7 человек успел выбраться наружу. Потом Е-41 затонула на глубине 65 футов.

Одним из людей, оставшихся в лодке, был старший помощник командира лейтенант Войси. Он собрал шестерых уцелевших матросов и приказал им выстроиться под люком в центральном посту. По мере того, как вода заливала отсек, повышалось давление воздуха. Внезапно люк резко открылся, и из лодки вырвался большой пузырь воздуха. Войси и 3 матроса были захвачены этим пузырем и вылетели на поверхность. Их подобрал эсминец «Файрдрейк», пришедший к месту катастрофы.

Но в лодке еще оставались 3 матроса. Двое из них подождали несколько секунд в центральном посту, а потом выбрались через люк. Их не сопровождал воздушный пузырь, который унес 4 человек. Матросы пробрались через рубку, протиснулись через выходной люк и всплыли с глубины 65 футов. Их тоже подобрал «Файрдрейк».

В лодке остался только машинный унтер-офицер Браун. Он оставил свое место под люком и направился в

машинное отделение, чтобы удостовериться, что там никого не осталось. Когда он вернулся, центральный пост быстро заливало. Он задраил водонепроницаемую дверь, чтобы прекратить поступление воды и хлора в кормовые отсеки.

Потом Браун направился к кормовому люку. Это был единственный выход, через который он еще мог спастись. Люк был плотно закрыт и зажат съемным бимсом. Крышка люка была очень тяжелой, и обычно ее поднимали талями. Прежде чем открыть люк, следовало отсоединить тали. Браун сделал это. Потом он поднял давление настолько, чтобы крышка люка отошла от бимса, и снял его.

После этого ему пришлось затопить машинное отделение, чтобы выровнять давление воздуха с забортным. «Я пришел к заключению, что лучшим способом будет затопить отсеки через кормовой торпедный аппарат или открыв вентиляционные люки дизелей и люк глушителя. Сначала я попытался открыть крышку торпедного аппарата, но не смог даже пошевелить ее. Потом я снова вернулся в машинное отделение. Проходя мимо распределительного щита, я получил несколько чувствительных ударов током. Тогда я открыл клапан глушителя, а также опробовал крышки выхлопных патрубков дизелей. Вода поступала и через них», — писал Браун в своем рапорте.

Чтобы ускорить затопление машинного отделения, Браун открыл кингстон в носовой переборке. Через него начала вливаться вода из центрального поста, изрядно приправленная хлором. Когда давление воздуха возросло, он попытался открыть люк. Три раза люк открывался наполовину, и три раза давление воды захлопывало крышку обратно.

Теперь оставалось сделать только одну вещь. Нужно было задраить барашки люка, чтобы он не открылся, пока давление снова не возрастет. Потом, когда давление воздуха уравняется с давлением водяного столба снаружи, задрайки следует внезапно сбросить, чтобы люк от-

крылся наружу под давлением воздуха внутри корпуса лодки. После этого Браун поднимется на поверхность в воздушном пузыре.

К несчастью, когда Браун впервые открывал люк, он уронил барашки на палубу. Теперь они находились под несколькими футами маслянистой воды. Браун нырнул и на ощупь нашел 2 барашка. Он туго закрыл люк и начал ждать, пока поднимется давление.

Наступил решающий момент. Когда задрайки слетели, люк частично открылся, и из него вырвался воздушный пузырь. Находясь в проеме люка, Браун попытался откинуть крышку, чтобы протиснуться наружу. Но давление снаружи было еще слишком велико, и люк снова захлопнулся. При этом рука Брауна оказалась зажатой между комингсом и крышкой люка. Превозмогая страшную боль, Браун сумел приоткрыть крышку, чтобы втянуть руку обратно.

После этого Браун сделал последнюю попытку. Он дождался, пока вода поднимется до комингса люка. Из воды торчал только его нос, и воздушный карман был просто крошечным. Теперь давление было так велико, что Браун без труда полностью открыл люк и вылетел на поверхность вместе с воздушным пузырем.

Браун знал очень много важных деталей, которые позволили быстро поднять Е-41. Через несколько дней лодка снова оказалась на поверхности и была отбуксирована на верфь, где начался ремонт. Пробоину от форштевня Е-4 залатали, и в 1917 году Е-41 вернулась в строй в качестве подводного заградителя.

Теперь ею командовал капитан-лейтенант Холбрук, первым из подводников получивший Крест Виктории, когда командовал В-11 в Дарданеллах. В июле он вышел в поход в Гельголандскую бухту, чтобы поставить мины на протраленных немцами фарватерах. Сделав это, Холбрук заметил вспомогательное судно в сопровождении нескольких сторожевиков. Он торпедировал это судно, а потом намеренно поднялся на поверхность, чтобы сторожеви-

ки увидели его. После этого он повел преследователей к заграждению, которое только что поставил. Неподалеку от заграждения Холбрук погрузился и поднырнул под мины. Однако сторожевики не последовали за ним, опасаясь торпеды, и повернули назад.

Эта отчаянная работа продолжалась до самого конца войны. Несколько лодок пропали без вести, но потери не останавливали новых минных постановок в прибрежных водах, куда обычные минные заградители не могли проникнуть. Это была опасная работа, так как Гельголандская бухта была буквально нафарширована минами, как британскими, так и немецкими. Поэтому даже малейшая навигационная ошибка неизбежно приводила к гибели лодки.

Кроме минных постановок в Гельголандской бухте и патрулирования в Северном море, перед британскими подводными лодками стояла задача борьбы с германскими субмаринами. Лодки, не задействованные для решения более важных задач, охотились за германскими субмаринами и потопили не менее 19 единиц. Это была очень сложная работа. Привлечение подводных лодок к противолодочной борьбе, если не считать редких случаев, когда позиция врага была известна совершенно точно, было неправильным использованием этой системы оружия. Но в годы Первой Мировой войны подводная лодка, фигурально выражаясь, еще не выбралась из пеленок. Командованию еще предстояло разработать наилучшие методы ее использования.

Однако самым знаменитым эпизодом в истории подводных лодок Гранд Флита стала плачевно известная «битва у острова Мэй», которая похоронила паровые лодки типа «К» и поставила под серьезное сомнение саму концепцию «эскадренной подводной лодки».

31 января 1918 года часть сил Гранд Флита получила приказ выйти из Розайта на учения. Первой гавань покинула эскадра легких крейсеров. За ней последовал лидер «Итюриэл», который вел 13-ю флотилию подводных ло-

док, состоящую из 5 лодок типа «К». В 5 милях за ними двигалось Соединение Линейных Крейсеров, за которым следовала еще одна эскадра легких крейсеров. Замыкали строй легкий крейсер «Фиэрлесс» вместе с 12-й флотилией подводных лодок, в которую входили также 5 лодок типа «К». В 10 милях позади них шла эскадра линейных кораблей. Все соединение имело скорость 20 узлов, корабли шли по-боевому без огней. Чтобы сохранить выход в тайне от немцев, корабли имели приказ соблюдать строжайшее радиомолчание.

Несчастья начались, когда заклинило руль на подводной лодке К-22, второй в колонне 13-й флотилии. Лодку круто бросило влево. Она описала полный круг и столкнулась с четвертой в строю К-14. Лодки остановились, крепко сцепившись. Они получили серьезные повреждения, а несколько человек погибли. Замыкавшая строй К-9 с огромным трудом избежала столкновения, положив руль на борт.

Через 12 минут появились линейные крейсера. Из-за приказа соблюдать радиомолчание никто на этом соединении даже не подозревал о случившейся аварии. Сами подводники, зная об идущей позади эскадре, тоже не позаботились подать сигнал хотя бы ракетами. Они даже не подумали включить навигационные огни. Авария не превратилась в катастрофу лишь каким-то чудом. Линейные крейсера проскочили мимо стоящих без хода лодок, лишь «Инфлексибл» нанес скользящий удар К-14.

Тем временем К-17, которая шла третьей в колонне, как раз между К-22 и К-14, повернула назад, чтобы выяснить, что случилось с пропавшими в темноте лодками. Она тоже удачно разминулась с линейными крейсерами. Но ведь позади двигался «Фиэрлесс» вместе с лодками 13-й флотилии! К-17 оказалась прямо под форштевнем крейсера, который не успел ни застопорить, ни повернуть. «Фиэрлесс» просто разрубил К-17 пополам. Подводная лодка затонула мгновенно, а «Фиэрлесс» с тяжелыми повреждениями носовой части вышел из строя и остановился.

Этот неожиданный маневр флагмана привел в полное замешательство 13-ю флотилию. К-4, шедшая сразу за крейсером, круто положила руля вправо и застопорила машины. За ней шла К-6. Она тоже повернула вправо. Ее командир с ужасом увидел, как из темноты внезапно показался силуэт стоящей на месте лодки. К-4 все еще имела скорость 20 узлов, поэтому, хотя командир сразу приказал дать полный назад и повернуть, избежать столкновения не удалось. К-6 врезалась в неизвестную лодку под прямым углом и сделала ей огромную пробоину в районе миделя. В результате К-4 пошла на дно, словно камень, со всем экипажем.

Разумеется, подобная катастрофа могла произойти с любым типом кораблей, лишь слепой случай выбрал в качестве жертвы подводные лодки типа «К». Но даже этот самый случай подчас бывает весьма разборчив. Подводная лодка не предназначена для совместных действий с надводными кораблями. Ее рубка слишком низка, и вахтенный офицер имеет плохой обзор, даже по сравнению с не слишком высоким мостиком эсминца.

Поражение, которое потерпел Гранд Флит в «битве у острова Мэй», привело к тому, что сразу после войны все подводные лодки типа «К» были отправлены на слом.

В конце войны подводными силами Королевского Флота командовал коммодор С.С. Хэлл. 12 ноября 1918 года, на следующий день после подписания перемирия, он выпустил большой приказ, где по заслугам оценил подвиги подводников.

> «Сейчас, когда вступило в силу общее перемирие, я не стану терять время и сразу выражу мою личную благодарность офицерам и матросам подводного флота.
>
> Пройдя вместе с ним первые годы его становления, я имел великую честь и огромное счастье командовать им в годы войны. Источником огромной гордости и удовлетворения как для меня, так и для вас может служить

тот факт, что наша организация и система подготовки, созданные в мирное время, прошли самое жесткое испытание. Вы прекрасно выполнили множество самых разнообразных задач, возложенных на вас.

Подводные лодки первыми вышли в море в начале войны, они постоянно находились в бою, пока война не кончилась. И они последними вернутся в гавань.

Кроме неоценимой пользы, которую принесли наблюдения, патрулирование, минные постановки, обеспечение действий флота и другие операции, на вашем счету числятся потопленные 54 военных корабля и 274 других судна. Вы больше чем кто-либо сделали для прекращения незаконной вражеской войны против торгового судоходства. Все это время вам приходилось осваивать новые и более сложные типы подводных лодок, которые требовали от вас все более глубоких знаний и высочайшего умения. Ваши стойкость и мужество, когда гибли многие из ваших отважных товарищей, были несгибаемы. Они превзошли все ожидания и явятся славными страницами в истории морской войны, когда эта история будет написана.

Сама природа подводного флота не позволяет вашим старшим офицерам вести вас в бой, как они того желают. Моим долгом было обеспечить вас наилучшим оружием, обеспечить честность и справедливость в отношении каждого из вас, поддерживать вашу репутацию достойно и скромно.

Во всем этом мне верно помогали очень многие, и я не могу в достаточной мере выразить свою благодарность и восхищение всеми вами. Результат очевиден. Мы кончили войну с чувством законной гордости, какую могла дать эта война».

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ В ДАРДАНЕЛЛАХ

После того как 5 ноября 1914 года Турция вступила в войну, весь Средний Восток охватило пламя. Ситуацию осложняла неопределенная позиция Египта, который в то время формально являлся провинцией Турции и должен был повиноваться Константинополю. Самой важной задачей союзников на новом театре военных действий являлась охрана Суэцкого канала. Это была важнейшая коммуникационная артерия, связывающая Великобританию с доминионами в Индийском океане и на юге Тихого океана. В 1914 году турецкая территория включала в себя Палестину и доходила до восточного берега канала. Поэтому открытие нового фронта в Галлиполи было отчасти попыткой уменьшить турецкую угрозу каналу. Эта операция должна была не только отвлечь турецкие войска из Палестины. В случае победного завершения она открывала прямую дорогу на Константинополь и могла привести к краху Оттоманской империи.

Самой трудной задачей для британского флота являлось форсирование Дарданелл — узкого пролива, ведущего из Эгейского моря в Мраморное. Он имеет длину 27 миль, а ширина в самой узкой части между Чанаком и Килид-Бахром не превышает 1 мили. Воды Мраморного моря несутся через эти «Узости» со скоростью от 4 до 5 узлов, что делает плавание очень трудным. Оборонительные сооружения на берегах пролива были мощными.

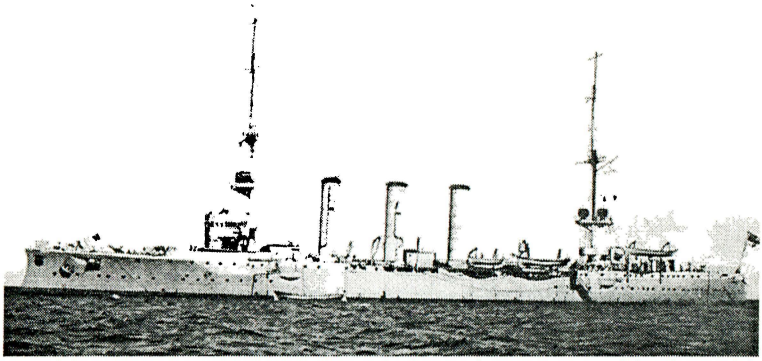
На обоих берегах были построены форты, а сам пролив перекрывали несколько рядов мин.

Поэтому совершенно понятно, что в подобных условиях путь через пролив был открыт лишь одному типу кораблей — подводным лодкам. Мимо батарей можно было пробраться в подводном положении, а мины, как позднее выяснилось, не представляли непреодолимого препятствия. Командир отряда подводных лодок капитан-лейтенант Г.Н. Паунелл и командир флотилии эсминцев капитан 1 ранга Куд спроектировали специальное приспособление, которое могло позволить лодке проскользнуть между якорными минами. Под их руководством инженеры в мастерских плавучей базы эсминцев «Бленхейм» из стальных труб изготовили ограждение для горизонтальных рулей лодки. Так как в Мудросе не имелось сухого дока, механики поочередно заполняли носовые и кормовые цистерны лодки, чтобы поднять из воды ее оконечности. Это позволило механикам прикрутить болтами ограждение рулей. Чтобы прикрыть рубку, нактоуз компаса и другие части корпуса, за которые могли зацепиться минрепы, с рубки на нос и корму были протянуты прочные стальные тросы.

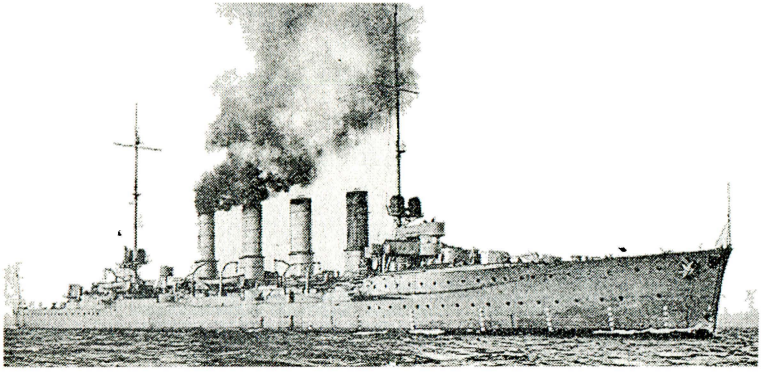
После того, как завершилась подготовка лодок, они начали **свою** Дарданелльскую кампанию. Походы лодок начались еще за 4 месяца до начала боев на полуострове Галлиполи. Бегство в Турцию «Гебена» и «Бреслау» в самом начале войны показало необходимость установления плотной блокады входа в Дарданеллы. Нужно было помешать любой попытке этих двух кораблей прорваться обратно на просторы Средиземного моря. Эта задача была поручена объединенной англо-французской эскадре, в состав которой входили и 6 подводных лодок, по 3 от каждой страны. Сначала подводные силы Кардена состояли из французских подводных лодок «Фарадей», «Леверье», «Кулон» и «Чирче», а также 3 британских лодок, базирующихся на Мальте — В-9, В-10 и В-11. К ним позднее добавились пришедшие из Гибралтара В-6 и В-7.



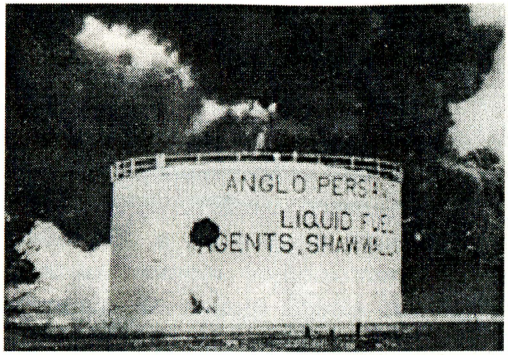
Фрегаттен-капитан фон Мюллер



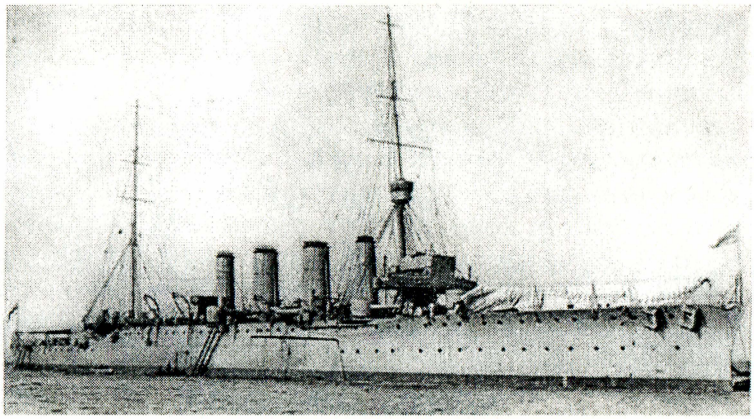
Легкий крейсер «Эмден»



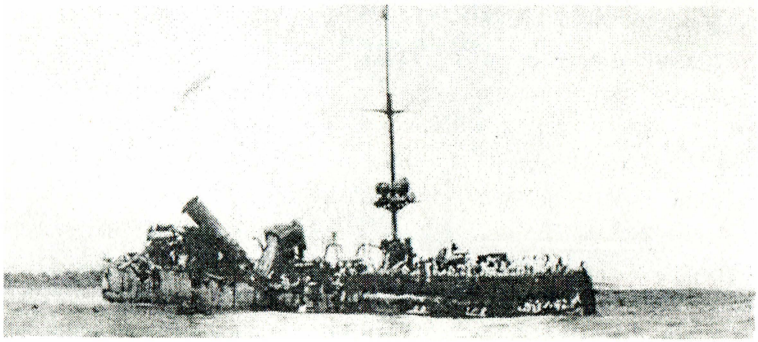
Легкий крейсер «Карлсруэ»



Горящее после набега «Эмдена» нефтехранилище в Мадрасе



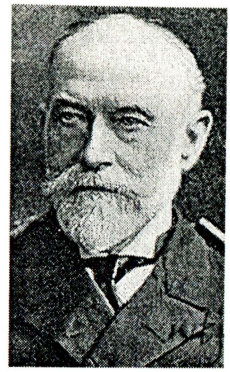
Легкий крейсер «Сидней»



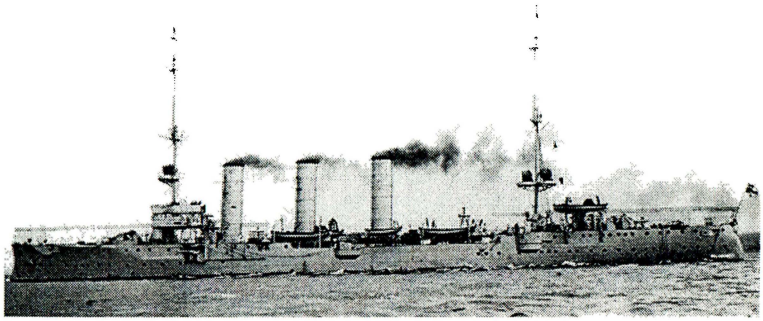
Обломки крейсера «Эмден»



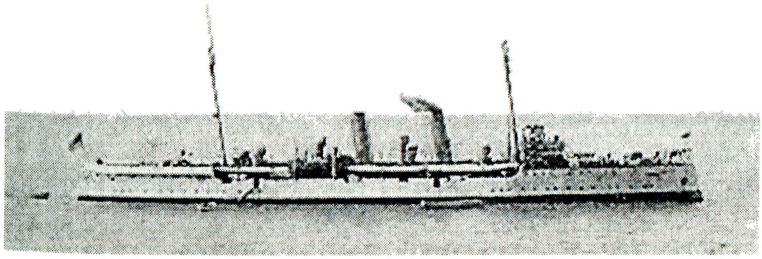
Фрегаттен-капитан фон Лооф



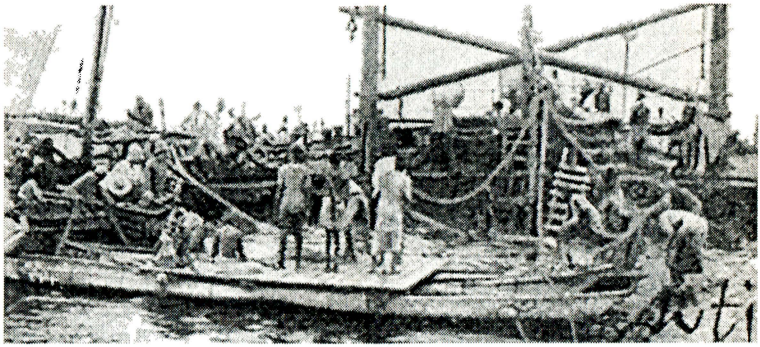
Контр-адмирал Кинг-Хэлл



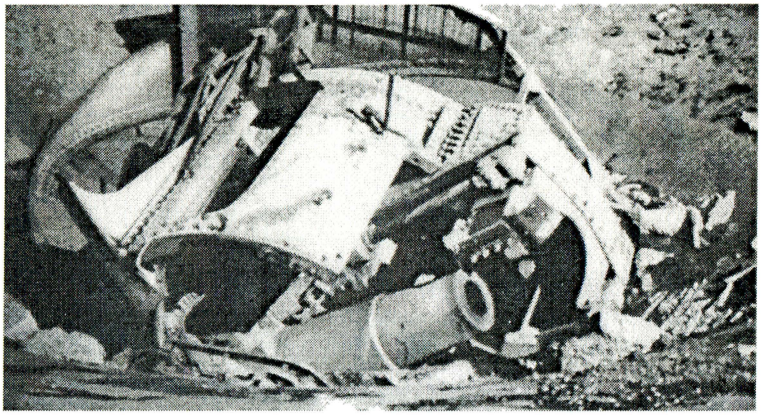
Легкий крейсер «Кенигсберг»



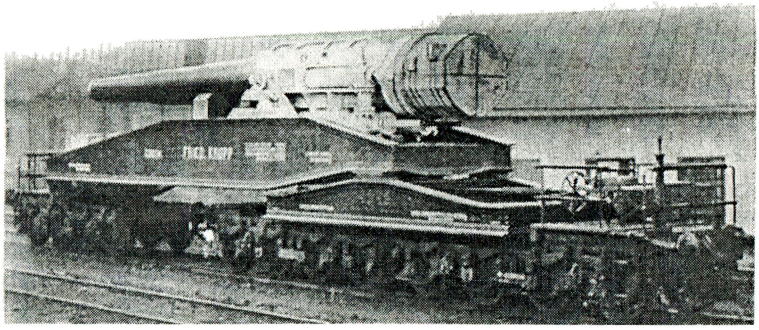
Легкий крейсер «Пегасус»



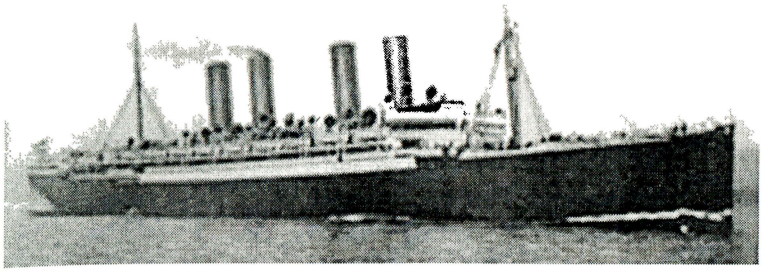
Подъем грузов с затопленного транспорта «Рубенс»



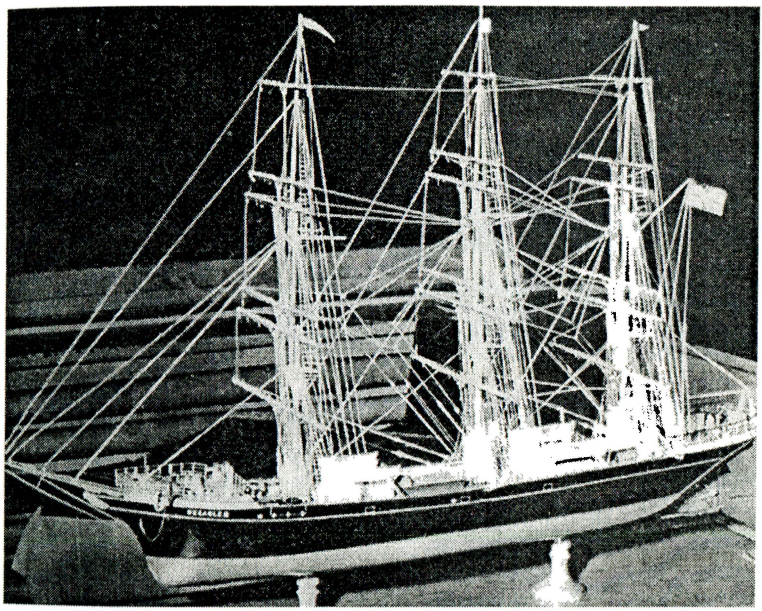
Взорванная орудийная башня в одном из фортов Циндао



Германское морское орудие на сухопутном фронте



Лайнер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе»



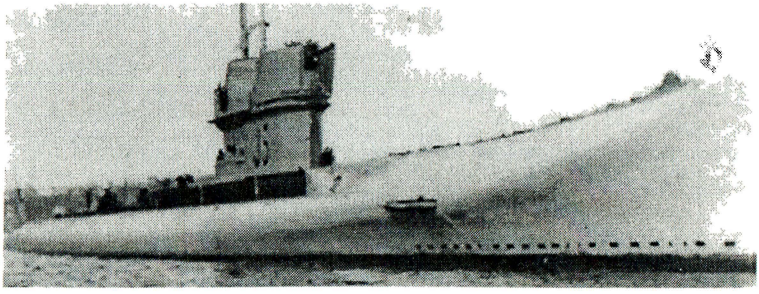
Трехмачтовый барк «Зеeадлер»



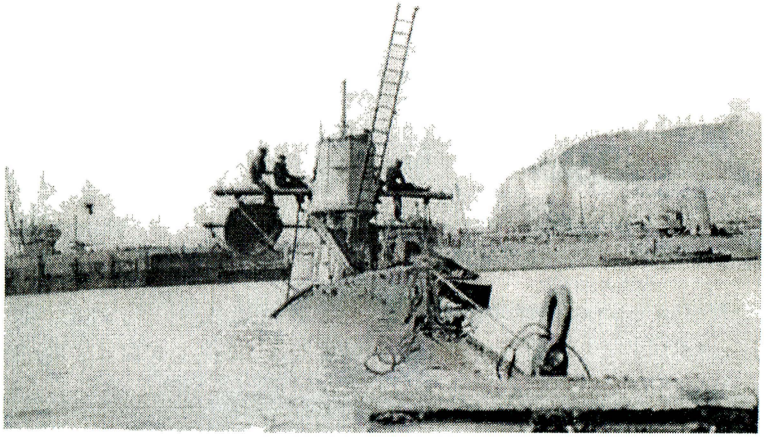
Спуск на воду британской подводной лодки E-11



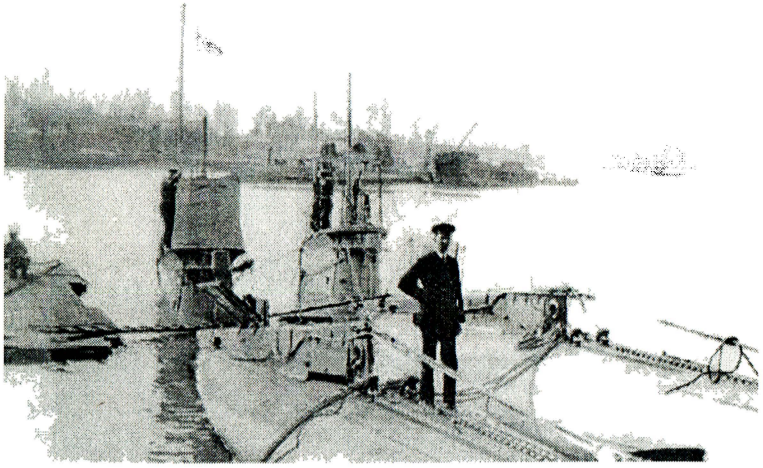
Британская подводная лодка E-14

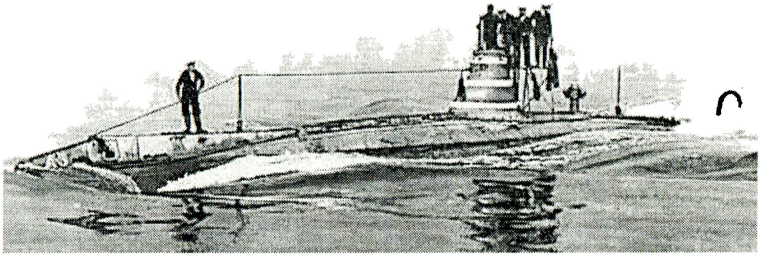


Британская подводная лодка J-5

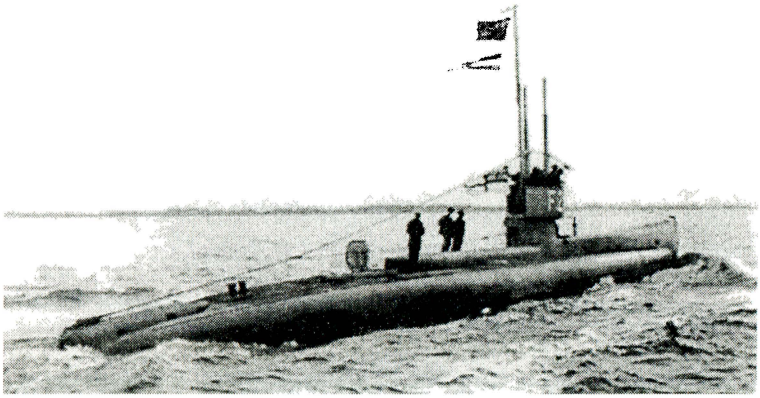


Малые британские подводные лодки типа «С» в базе

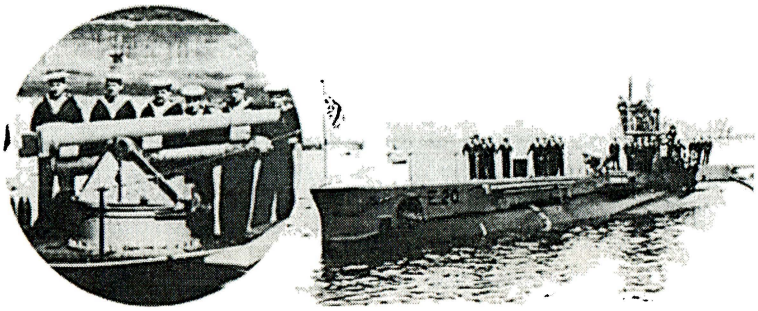




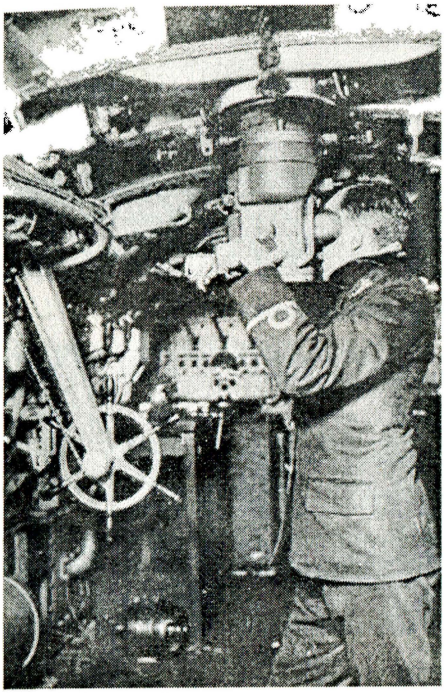
Британская подводная лодка А-3



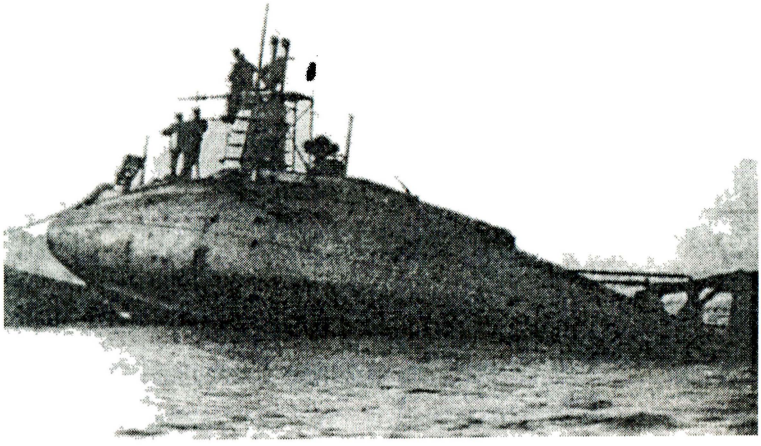
Британская подводная лодка F-2



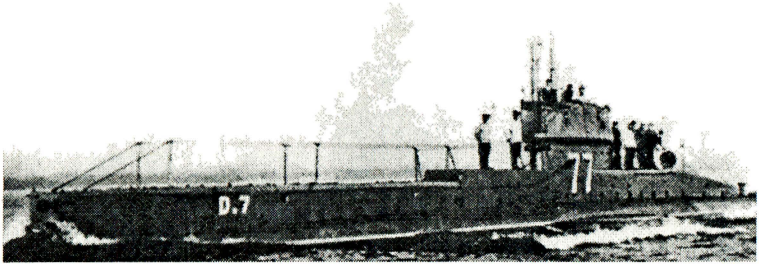
Палубное орудие подводной лодки Е-20



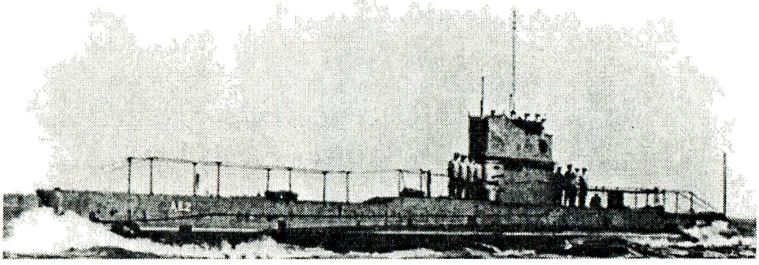
Командир британской подводной лодки у перископа



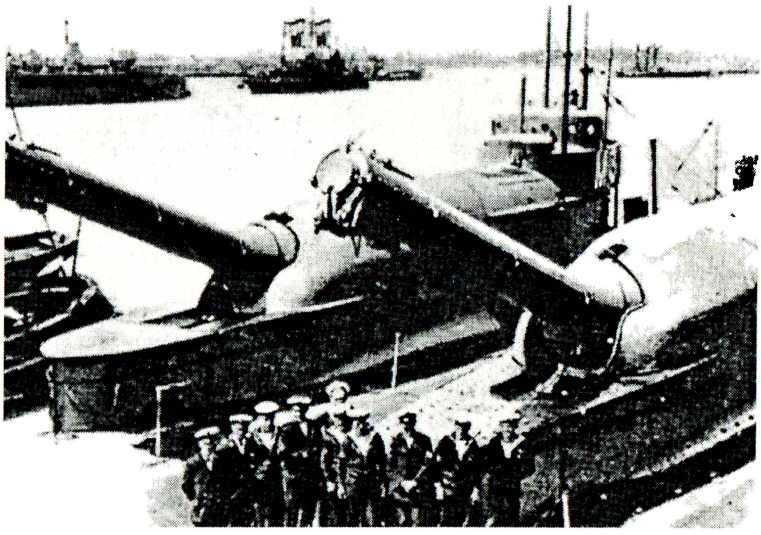
Французская подводная лодка «Лавуазье»



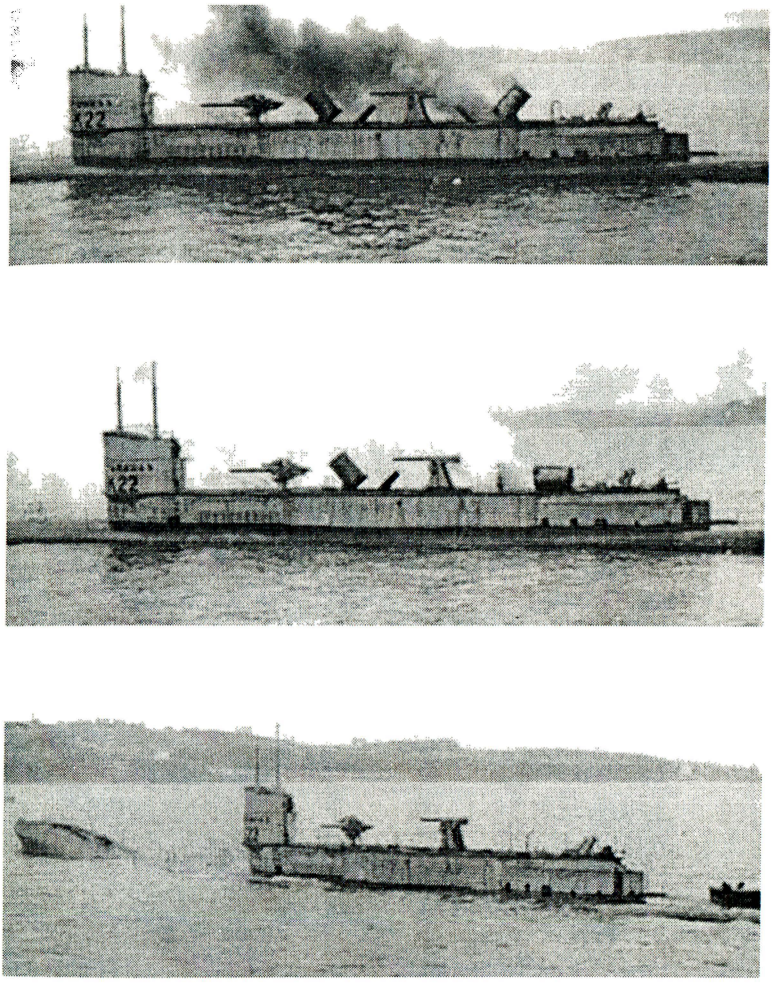
Британская подводная лодка D-7



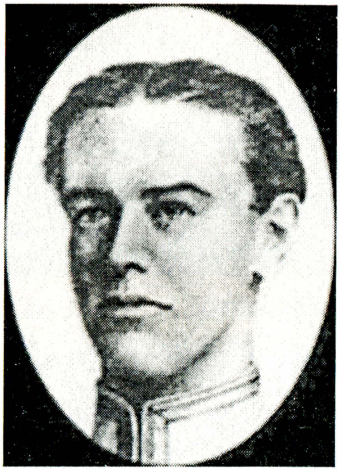
Австралийская подводная лодка AE-2



Британские подводные мониторы M-2, M-3 с 12" орудиями



Британская подводная лодка К-22 идет на погружение



Кавалер Креста Виктории капитан-лейтенант Бойл



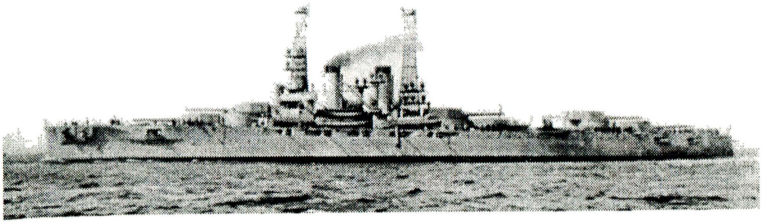
Кавалер Креста Виктории капитан-лейтенант Нэсмит



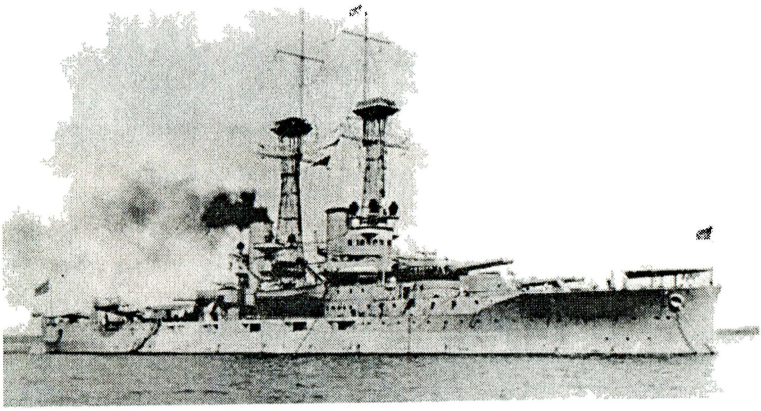
Кавалер Креста Виктории капитан-лейтенант Холбрук



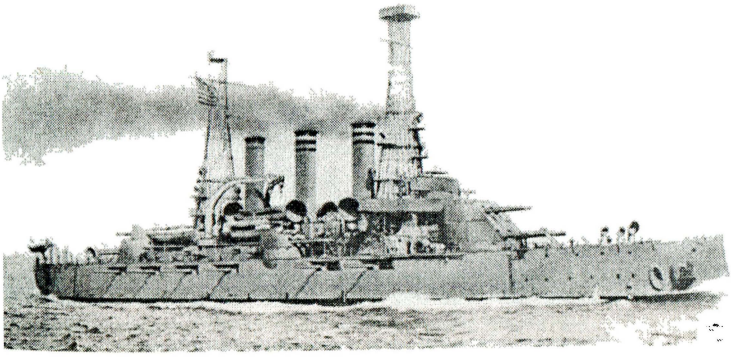
Кавалер Креста Виктории лейтенант Сэндфорд



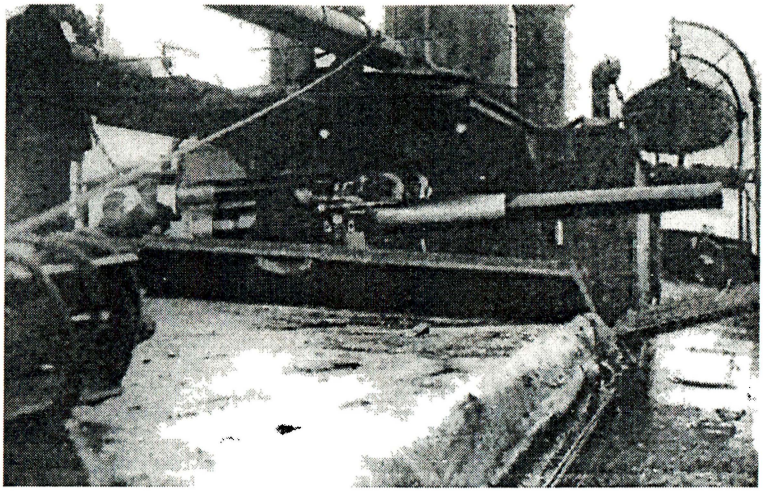
Линкор «Арканзас»



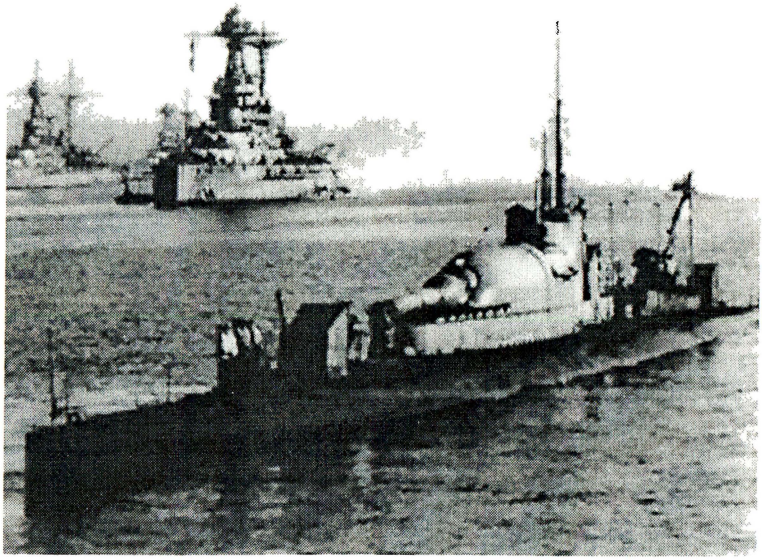
Линкор «Делавар»



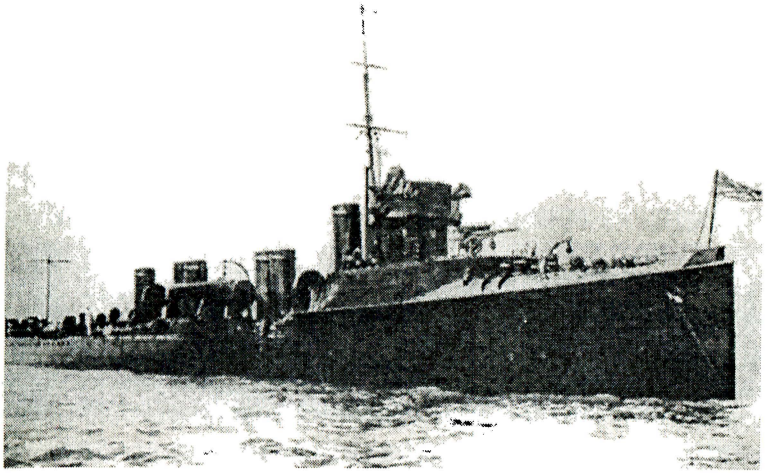
Броненосец «Род Айленд»



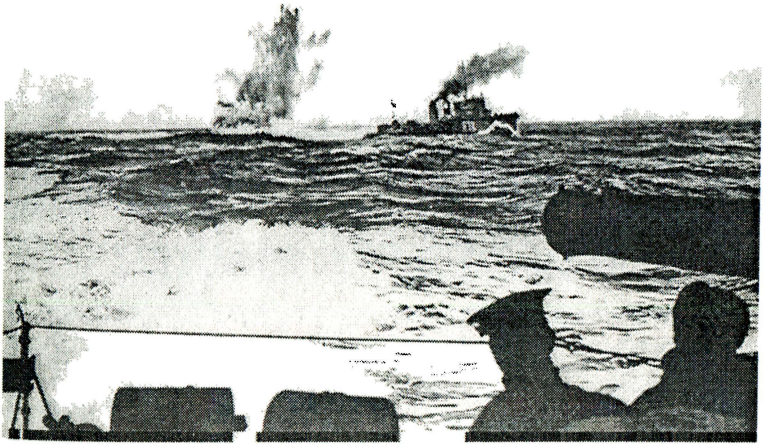
Замаскированное орудие на судне-ловушке



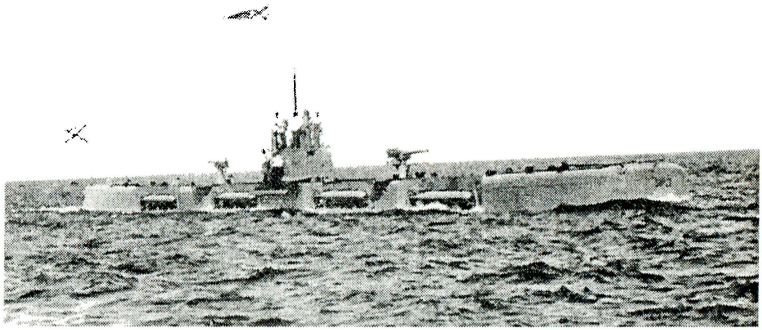
Линкоры надводные и линкоры подводные



Британский эсминец «Викинг»



Эсминец «Темпест» сбрасывает глубинные бомбы



Русская подводная лодка «Барс»



Русская подводная лодка «Нарвал»

Командовал подводной флотилией капитан-лейтенант П.Г. Паунелл. Его штаб разместился на старой плавучей базе «Гиндукуш», стоящей в гавани Мудроса (остров Лемнос, Эгейские острова). Командиры лодок были недовольны выпавшей им задачей поддерживать блокадные силы и требовали разрешить им более активные действия. Англия выделила старые прибрежные лодки типа «В», построенные в 1906 году. Чтобы попасть на Средиземное море, им пришлось проделать долгий путь своим ходом. Одно это уже было замечательным достижением, так как эти лодки предназначались только для обороны английских берегов, а не для морских походов.

Паунелл получил разрешение опробовать новое приспособление в действии, для этого была выбрана подводная лодка В-11 лейтенанта Н.Д. Холбрука. Англичане и французы долго спорили, чья лодка должна первой войти в Дарданеллы. Однако на В-11 недавно были установлены новые аккумуляторные батареи, что и решило спор в ее пользу. Однажды он уже заходил на 2 мили в пролив, но его заметили и отогнали 2 турецкие канонерки.

На В-11 были установлены специальные ограждения, и 1 декабря 1914 года лодка вошла в пролив с приказом атаковать любой замеченный военный корабль. Лодка спокойно дошла до минных заграждений, установленных немного ниже Узостей. Они состояли из 5 рядов якорных мин. В-11 погрузилась и прошла сквозь минное поле. Установленные на лодке ограждения отводили в сторону минрепы.

Самым главным препятствием для лодки оказалось сильное течение. Но как только лодка прошла минное заграждение, Холбрук сразу подвсплыл под перископ и обнаружил, что за труды его ждет награда. Турецкий броненосец «Мессудие» неосторожно стал на якорь возле азиатского берега пролива. Холбрук подошел на расстояние 800 ярдов и выпустил торпеду. Выстрел был метким, турецкий корабль перевернулся и через 10 минут затонул.

До сих пор все шло нормально. Но как только B-11 повернула назад, начались неприятности. Компас на лодках типа «В» устанавливался вне прочного корпуса, чтобы на него не влияли машины. Изображение картушки с помощью системы линз и призм передавалось рулевому. В этот критический момент линзы запотели, и Холбруку пришлось двигаться вслепую. Он не мог пользоваться перископом, так как после гибели броненосца в этот район собралось множество патрульных кораблей. Шум их винтов Холбрук слышал прямо над головой. Если бы он рискнул обнаружить свое присутствие, лодка неизбежно погибла бы.

Если верить прокладке, он сейчас находился около бухты Сари-Сиглар, расположенной в 10 милях вверх по проливу от мыса Хеллес. Однако Холбрук не мог визуально проверить правильность вычислений и вполне мог оказаться в 3 или 4 милях от предполагаемого места. И все-таки он решил следовать дальше полным ходом, прижимаясь к дну пролива. Лодка вполне могла распороть брюхо о камни на дне, но с этой опасностью следовало смириться. И действительно, уже через несколько минут B-11 сильно ударилась о дно и остановилась. Это оказалась песчаная отмель, на которую лодка выползла, показав из воды свою рубку. Несколько турецких батарей немедленно ее обстреляли, но безуспешно. Холбрук снова приказал дать полный ход. Из электромоторов выжали все, что было можно. Амперметры показывали, что ток превысил все допустимые значения, но лодка перевалила через отмель и соскользнула на глубину.

Впереди еще находились минные заграждения, но Холбрук мало беспокоился о них. По пути к цели он уже прошел через мины, значит и на обратной дороге все будет хорошо. Он даже не знал, когда именно форсировал заграждение. Холбрук поднял перископ лишь через полчаса, чтобы уточнить свою позицию. Справа по борту он увидел открытое море и предположил, что это выход из пролива. Холбрук немедленно повернул туда и оказал-

ся прав — этой действительно был выход из Дарданелл. Через час он встретился с ожидавшими его возвращения эсминцами, которые проводили лодку на базу.

В Мудросе группа офицеров-подводников поднесла Холбруку огромный картонный Железный Крест, проведя шутливую церемонию награждения на квартердеке линейного крейсера «Индефетигебл». Французский главнокомандующий прислал телеграмму Кардену: «Передайте мои самые теплые поздравления экипажу подводной лодки В-11, совершившему славный подвиг».

Экипаж перевернувшегося броненосца «Мессудие» провел ужасную ночь. Однако на следующий день в днище броненосца были прорезаны несколько отверстий, и большая часть экипажа была спасена. Однако турки, и особенно турецкий флот, получили страшный моральный удар. Крошечный кораблик противника свободно действовал в водах, которые они считали своими. Глава германской военно-морской миссии в Турции вице-адмирал Мартен охарактеризовал действия Холбрука и его экипажа типичной фразой: «Хорошо сделано».

Этот поход может служить примером исключительной отваги и умения, особенно если учесть характеристики лодки. В-11 находилась под водой 9 часов, что было гораздо больше, чем считалось возможным для таких лодок. Она дважды пересекла минное заграждение, торпедировала броненосец и прошла по Дарданеллам в подводном положении без компаса. Весь экипаж лодки был награжден. Холбрук получил Крест Виктории и стал первым британским подводником, награжденным этим орденом. Его старший помощник лейтенант С.Т Винн был награжден Орденом за выдающиеся заслуги. Остальные моряки получили Кресты за выдающиеся заслуги или Медали за выдающиеся заслуги в зависимости от звания.

Более важным, чем торпедирование старого турецкого броненосца, был полученный опыт. Где прошла В-11, могут пройти и другие лодки. И совершенно логичным был вывод, что более крупные лодки смогут выйти в

Мраморное море, чтобы угрожать турецким коммуникациям, как сделали британские лодки, прорвавшиеся в Балтику. В это время в Англии уже было принято решение начать крупную кампанию против турок на полуострове Галлиполи. Особенно жарким сторонником плана был Первый Лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль, а самым ярым противником — Первый Морской Лорд адмирал Фишер. Кампания началась не самым лучшим образом, хотя ее удачное завершение могло изменить весь ход войны на Среднем Востоке. Успех B-11 оказался весомым аргументом в пользу начала операции.

Начальник штаба Кардена Роджер Кийз, сам бывший подводник, убедил командующего отправить в Адмиралтейство просьбу прислать флотилию новейших лодок типа «E». Они были значительно крупнее, чем лодки типа «B», имели более мощные батареи и более надежное навигационное оборудование. В это время на Средиземном море находилась австралийская подводная лодка AE-2 капитан-лейтенанта Г.Д.Г. Стокера. Она была немедленно направлена к Дарданеллам. Через несколько недель в Восточное Средиземноморье были отправлены еще 4 лодки типа «E».

Однако повторить эту операцию оказалось исключительно сложно. Когда B-9 попыталась пройти проторенной дорожкой, ей это не удалось. Турки обнаружили лодку на входе в пролив. Вокруг лодки взорвалось несколько мин крепостного заграждения, приведенных в действие с берега. Все-таки B-9 сумела развернуться и удрать. Меньше повезло французской подводной лодке «Сапфир». 15 января подводная лодка она покинула базу и направилась в Мраморное море. Она благополучно прошла под минными заграждениями и подвсплыла на перископную глубину возле Нары. Здесь ее заметили турецкие канонерки «Чанаккале», «Иса Рейс» и минный заградитель «Нушрет». Канонерки открыли огонь по погружающейся лодке. Погружение оказалось слишком стремительным. Лодка ударилась о дно. От удара потекли сальники, вылетело

довольно много заклепок. Экипаж не смог остановить течь, а вдобавок вода залила аккумуляторные батареи, и началось выделение хлора. Командиру лодки пришлось продуть цистерны и всплыть. «Сапфир» подняла белый флаг, и «Нушрет» успел снять с лодки 13 человек из 27, прежде чем она снова затонула. Хотя лодка легла на дно всего в 300 метрах от берега, сильное течение не позволило туркам поднять ее.

Решение атаковать Дарданеллы было окончательно принято 28 января 1915 года. Сначала планировалась чисто морская операция. Флот должен был подавить форты и вытралить минные заграждения. Первый обстрел фортов был проведен 19 февраля, и обстрелы продолжались до 18 марта с перерывами, вызванными плохой погодой. После этого операция была приостановлена, так как флот понес тяжелые потери. Первый Морской Лорд совершенно справедливо запретил любые новые попытки кораблей прорваться через Узости, пока не будут уничтожены береговые укрепления. Теперь основная тяжесть операций ложилась на подводные лодки. Им предстояло доказать, что они могут полностью пройти пролив, выйти в Мраморное море и наносить удары противнику. Первой в поход 16 апреля отправилась подводная лодка Е-15, а через 10 дней британские, австралийские и новозеландские войска высадились на полуострове Галлиполи. Началась одна из самых кровопролитных битв Первой Мировой войны.

Турки тоже понимали значение коммуникаций в Мраморном море. При полном отсутствии всяких дорог грузы и солдат можно было доставлять только морем. Мало того, грузиться транспорты могли только в Константинополе и Измите, а разгружаться — в Чанаке, Гелиболу, Бандирме и Муданье. Лишь там на причалах стояли краны. Остальные «порты» являлись не более чем мелководными открытыми рейдами, к которым вели козьи тропинки. Турки постарались, как могли, обеспечить сопровож-

дение транспортов. До Гелиболу их сопровождали эсминцы германской постройки «Муавенет», а далее до Чанака — миноносцы типа «Самсун».

Попытка организовать конвои между Константинополем и Дарданеллами провалилась. Погрузка и разгрузка каждого конвоя приводила к пробкам на дорогах, поэтому турки прибегли к тактике «Токийских экспрессов», как их назовут через 30 лет. По ночам группа из 5 буксиров, каждый из которых тащил 5 барж, уходила к Дарданеллам под прикрытием эсминцев. Иногда в Дарданеллы отправлялся большой пароход с боеприпасами.

В апреле 1915 командование противолодочными силами в Мраморном море принял германский адмирал фон Узедом. Первую попытку прорыва после начала Дарданелльской операции предприняла лодка Е-15, и эта попытка завершилась неудачей. 17 апреля лодка вошла в пролив незадолго до рассвета, держась в позиционном положении. Перед минными полями она погрузилась на 80 футов, но так и не сумела справиться с течением, которое вынесло ее на берег возле мыса Кефез, немного южнее бухты Сари-Сиглар. Здесь лодка оказалась прямо под пушками форта Дарданос, который немедленно открыл по ней огонь. Командир лодки капитан-лейтенант Т.С. Броди приказал дать полный назад, пытаясь снять Е-15 с мели. Однако она застряла слишком плотно. Броди был убит одним из первых же снарядов, а через несколько минут лодка была полностью разрушена. Один снаряд взорвался в аккумуляторном отсеке, вода смешалась с серной кислотой батарей, и выделяющийся хлор заполнил всю лодку. 6 человек погибли от удушья, прежде чем экипаж сумел выбраться наружу и сдаться ликующим туркам.

Но теперь появилась новая опасность. Е-15 сидела на мели во вражеских водах, и противник мог раскрыть некоторые особенности конструкции лодки. Это следовало предотвратить любой ценой. В-6 лейтенанта Р.Э. Бирча получила приказ уничтожить Е-15 торпедой, но сама по-

пала под плотный огонь, как только ее перископ показался над водой. Торпеда была выпущена с большой дистанции и прошла мимо. Гидросамолеты попытались уничтожить Е-15 бомбами, но преуспели не больше подводной лодки. Ночью эсминцы «Скорпион» и «Грэмпус» вошли в пролив, но турецкий прожектор нащупал их, и береговые батареи немедленно открыли бешеный огонь. Эсминцы упрямо шли вверх по проливу, но лучи прожекторов ослепили людей, находившихся на мостиках. Так как не было видно абсолютно ничего, эсминцы повернули назад, не сделав ни единого выстрела.

На следующее утро новую попытку предприняла В-11. Холбрук подошел к мысу Кефез, но когда поднял перископ, то обнаружил, что все вокруг закрывает густой туман. Поэтому В-11 тоже вернулась назад, не выполнив приказ. Броненосцы «Маджестик» и «Трайэмф» попытались уничтожить лодку огнем с большой дистанции, но также потерпели неудачу.

И все-таки Е-15 была уничтожена. Ночью 23 апреля 2 дозорных катера с броненосцев «Маджестик» и «Трайэмф», оснащенные торпедными аппаратами, вошли в пролив. Командовал ими капитан-лейтенант Эрик Робинсон. Ночь была очень темной, и катера, держась под европейским берегом, сумели подняться по проливу. Напротив мыса Кефез они повернули и направились к азиатскому берегу. Их обнаружили прожектора, но катера упрямо шли вперед под градом снарядов. В какой-то момент один из прожекторов случайно осветил сидящую на мели Е-15. Лодка показалась буквально на секунду, но этого было достаточно. Головной катер выпустил 2 торпеды, и обе попали в цель. Но в этот момент он получил попадание и начал тонуть. Тогда второй катер подошел к нему и снял команду, несмотря на огонь вражеских батарей. Потом он благополучно покинул пролив.

Хотя на следующее утро гидросамолеты подтвердили, что Е-15 полностью уничтожена, их рапорт считался не слишком достоверным, так как им пришлось лететь на

большой высоте. В-6 снова была послана в пролив, чтобы окончательно удостовериться в уничтожении Е-15. И тут В-6 едва не постигла та же самая участь. Погрузившись, чтобы пройти под минным заграждением, она попала в то же течение и села на мель менее чем в 100 ярдах от Е-15. Хотя орудия форта Дарданос снова обстреляли ее, лодка сумела отойти на глубокое место, не получив попаданий. В-6 благополучно вернулась на базу, подтвердив, что Е-15 превращена в обломки. За этот поход Робинсон был награжден Крестом Виктории.

Но неудача Е-15 никак не повлияла на решение использовать подводные лодки для действий в Мраморном море. 25 апреля австралийская лодка АЕ-2 капитан-лейтенанта Г.Г.Дж.Д. Стокера покинула Мудрос, чтобы попытаться форсировать пролив. Она вошла в пролив в 2.30 в надводном положении, но через 2 часа попала под огонь турецких батарей и погрузилась. Минное поле она форсировала на глубине 70 футов. Моряки слушали, как минрепы скребут о борта лодки.

Возле Чанака, в самом узком месте пролива, лодка всплыла под перископ. Была замечена турецкая канонерка, и Стокер заявил, что потопил ее торпедой. На самом деле был замечен броненосец «Торгуд Рейс». АЕ-2 выпустила все торпеды, но промахнулась. Канонерка «Айдин Рейс» атаковала лодку и заставила АЕ-2 погрузиться. Она едва не села на мель под дулами орудий форта Меджидие, но снялась раньше, чем турки успели открыть огонь. Лодка пересекла пролив и налетела на камни у европейского берега, повредив корпус. Миноносцы снова принялись гоняться за лодкой, но АЕ-2 опять ускользнула. В очередной раз АЕ-2 коснулась дна на глубине всего 30 футов у азиатского берега. Весь день над головой слышался шум винтов, но с наступлением ночи турки угомонились. Стокер поднял лодку на поверхность, перезарядил батареи и спокойно вышел из пролива под покровом темноты. 26 апреля к 9.00 он вошел в Мраморное море. АЕ-2 стала первой подводной лодкой, попавшей в это внутреннее море.

Союзники, наконец, сумели открыть ворота в заповедные турецкие воды, где проходили важные морские коммуникации противника. Адмирал де Робек, командующий британским флотом в районе Дарданелл, решил сразу развить успех АЕ-2 и отправил вслед за ней вторую подводную лодку. В ту же ночь Е-14 капитан-лейтенанта Э.К. Бойла покинула Мудрос. 27 апреля в 2.00 она вошла в пролив.

Ей пришлось испытать почти все то, что выпало на долю АЕ-2, хотя ужасов на сей раз было поменьше. Лодка в надводном положении подошла к первому минному заграждению, потом огонь береговых батарей вынудил ее погрузиться. Снова экипаж лодки слышал леденящий душу скрип минрепов по корпусу. Второе заграждение у самого Чанака оказалось более сложным препятствием. Лодка мучительно медленно двигалась против сильного течения. В результате Бойл решил, что не сумеет форсировать заграждение под минами, и поднялся на поверхность. Он держался в позиционном положении, так что над водой виднелся лишь самый верх рубки. И в таком положении он полным ходом пошел вверх по проливу. Естественно, лодка была обнаружена, и батареи открыли огонь. Однако минимальные размеры цели и высокая скорость спасли Е-14. Лодка прошла Узости, но выше Чанака патрульные корабли вынудили ее погрузиться. Бойл торпедой потопил миноносец, но после этого с ужасом обнаружил, что совершенно ничего не видит в перископ. Так ничего и не поняв, он поднял второй перископ и с огромным изумлением увидел старого турецкого рыбака, который пытался вытащить первый перископ из воды. Его ладонь закрыла стекла перископа, поэтому Бойл ничего и не видел.

Турки охотились за Е-14 около 6 часов, но ничего не добились. Е-14 продолжила путешествие в подводном положении и 29 апреля вышла в Мраморное море. Ее батареи были почти полностью разряжены, воздух внутри лодки был таким тяжелым, что дышать было почти не-

возможно. Е-14 находилась под водой 45 из первых 64 часов похода. Оказавшись в Мраморном море, Бойл получил возможность провентилировать лодку и перезарядить батареи.

Как только батареи снова были заряжены, Бойл увидел на горизонте дымки. Оказалось, что это 2 транспорта, набитые солдатами. Они следовали к Галлиполи в сопровождении 2 эсминцев. Атака была очень сложной, так как поверхность моря была зеркально гладкой, и бурун перископа можно было заметить на большом расстоянии. Однако Бойл сумел подобраться к конвою незамеченным на расстояние 800 ярдов. Он выпустил торпеду, но пузырь выстрела был замечен, и один из эсминцев попытался протаранить Е-14. Лодка спешно погрузилась. По вполне понятным причинам результат атаки остался неизвестен, хотя сильнейший взрыв ощутимо встряхнул лодку. Когда полчаса спустя Е-14 всплыла под перископ, один из транспортов пылал и полным ходом шел к берегу, чтобы выброситься на мель. Турки утверждают, что лодка атаковала эсминец «Муавенет», сопровождавший транспорт «Иттихат», и промахнулась.

Этой ночью Е-14 пошла в условленное место посреди Мраморного моря, чтобы встретиться с АЕ-2. После выхода из пролива Стокеру сильно не везло. Он расстрелял все торпеды по самым заманчивым целям, но не добился ни одного попадания. АЕ-2 не имела орудия и потому уже ничего не могла сделать, хотя одно ее присутствие в этом районе имело очень большой эффект. Бойл не имел лишних торпед, но после совещания капитаны решили, что АЕ-2 должна оставаться в Мраморном море. Перед расставанием Бойл и Стокер договорились о встрече на следующую ночь.

Однако АЕ-2 на рандеву не прибыла. Ее невезение продолжилось. Утром 30 апреля турки атаковали и потопили лодку. Она погрузилась в районе бухты Атарки, но попала в область более плотной воды и не сумела удержать глубину. Лодка выскочила на поверхность буквально

в миле от турецкого миноносца «Султан Хиссар». Стокер немедленно заполнил вспомогательную носовую цистерну, однако AE-2 отказалась погружаться. Миноносец протаранил ее, нос лодки пошел вниз, и она погрузилась с большим дифферентом. Когда глубина достигла 100 футов, Стокер дал задний ход и продул носовую балластную цистерну. AE-2 прекратила погружаться, выпрямилась и начала медленно подниматься. Она всплыла буквально под бортом у того же миноносца. Он открыл огонь, и 3 снаряда пробили прочный корпус лодки. Ей ничего не оставалась, кроме сдачи в плен. Стокер и его старший помощник приказали экипажу выходить на палубу, а сами открыли все кингстоны, чтобы лодка затонула. После этого они поднялись в рубку и сдались вместе с экипажем. AE-2 затонула на глубине 150 футов. Она стала жертвой миноносца «Султан Хиссар».

Потопление AE-2 воодушевило турок, и они удвоили свои усилия, надеясь перехватить и потопить E-14. Однако Бойл не был согласен находиться в роли дичи. Хотя ему хотелось сохранить торпеды для более ценной добычи, он решил сам атаковать охотников. 1 мая он торпедировал и потопил канонерку «Нур-уль Бахр». Погибли 4 офицера и 32 матроса, остальные были спасены быстро подошедшей канонеркой «Зухаф». Это заставило турецкие патрули быть более осмотрительными, и Бойл получил ту свободу, которая ему требовалась.

Теперь E-14 могла спокойно бороздить воды Мраморного моря, но целей для нее там не осталось. Противник не желал рисковать своими кораблями и перешел к переброске подкреплений в Галлиполи по железной дороге протяженностью 160 миль. После этого войскам предстоял марш длиной 100 миль по скверным дорогам, хотя вместо всего этого можно было пройти только 130 миль по морю. E-14 не выпустила ни одной торпеды и не нашла ни одной цели, однако она добилась поставленной перед ней цели. Лодка полностью парализовала турецкое судоходство и оказала неоценимую помощь армиям со-

юзников на полуострове Галлиполи, так как лишила противника подкреплений.

Неисправные торпеды помешали Е-14 одержать еще несколько побед. Военная ситуация на полуострове Галлиполи вынудила турок послать войсковой транспорт через Мраморное море, несмотря на угрозу со стороны Е-14. Он покинул Константинополь в сопровождении эсминца, но лодка перехватила его. Бойл вышел на прекрасную позицию для торпедного выстрела, эсминец сопровождения находился с другого борта транспорта. Он подошел на 600 ярдов к цели и выпустил торпеду. Она попала в транспорт, но не взорвалась.

Следующие 4 дня Мраморное море оставалось пустынным, но и в таких условиях Е-14 ухитрилась заявить о своем присутствии. Лодка остановила несколько мелких суденышек, перевозящих беженцев, но позволила им следовать дальше после досмотра. Известие об этом стало известно очень широко, и многие корабли отказались от выхода в море. Турки полагали, что в районе Константинополя действует целая флотилия вражеских лодок.

10 мая счастье все-таки улыбнулось Бойлу. Он снова встретил неприятеля, так как турки опять были вынуждены отправить подкрепления морем. Е-14 находилась недалеко от Константинополя и во второй половине дня заметила транспорты «Патмос» и «Гель Джемаль», которые покидали порт в сопровождении эсминца «Гайрет». Первая торпеда Бойла прошла за кормой «Патмоса», но вторая попала в цель. Вооруженный транспорт «Гуль Джемаль» был поврежден и выбросился на берег. Он перевозил 1600 солдат и полевую батарею. Эти подкрепления в район боев не попали.

Но это была последняя торпеда Е-14. Лодка не имела орудия, но ухитрилась с помощью нескольких винтовок перерезать вражеские коммуникации. 13 мая она загнала на мель маленький пароход «Доган». Прошла еще неделя, прежде чем лодка получила радиограмму с приказом возвращаться. В течение этих 7 дней ни один турецкий

транспорт не осмелился выйти в море, чтобы помочь армии, сражающейся на полуострове Галлиполи. Ведь это означало почти верную гибель от торпед британских подводных лодок.

Эта «блокада» турецкой армии была, вероятно, самым крупным достижением подводных лодок за всю войну. Она стала классическим примером влияния морской мощи. Лодка превратилась в стратегическое оружие, которое может проникнуть в моря, закрытые для надводных кораблей, и успешно действовать там. Подводные лодки в ходе этой кампании были оружием, примененным в нужное время и в нужном месте. Они оправдали самые радужные надежды, которые возлагались на них.

Обратное путешествие Е-14 не сопровождалось никакими инцидентами. Течение в Дарданеллах из противника превратилось в союзника и помогло лодке форсировать заграждения. Е-14 погрузилась перед северным заграждением в районе мыса Нагара и использовала подарок судьбы в лице патрульного корабля, следующего на юг через Узости. Лодка пристроилась ему в кильватер и под перископом прошла по фарватеру через главное заграждение у Чанака. Лодку все-таки заметили и обстреляли, однако она проскочила, не получив повреждений. Потом лодка погрузилась, чтобы форсировать южное заграждение у мыса Кефез. Возле мыса Хеллес она всплыла недалеко от борта французского броненосца. В тот же вечер лодка пришла на остров Имброс.

Капитан-лейтенант Бойл за свои выдающиеся достижения получил Крест Виктории, были награждены и многие члены экипажа. Бойл также был вне очереди произведен в капитаны 2 ранга. Это был второй Крест Виктории, полученный представителями нового вида вооружения.

Вслед за Е-14 в Мраморное море отправилась Е-11 капитан-лейтенанта М.Э. Нэсмита. Она покинула Имброс ночью 18 мая, через несколько часов после возвра-

щения Бойла. Лодка вошла в Дарданеллы в 3.00 на следующий день. Она двигалась по тому же пути, что и ее предшественницы. Возле Ачи Баба Е-11 погрузилась на глубину 80 футов и прошла первое и второе заграждения.

Подвсплыв на 20 футов, чтобы осмотреться, Нэсмит заметил броненосец возле мыса Нагара. Так как Е-11 предстояло форсировать еще одно заграждение, прежде чем появится возможность атаковать броненосец, Нэсмит снова погрузился на 80 футов. Когда он прошел заграждение и всплыл под перископ, к своему величайшему разочарованию, Нэсмит увидел, что броненосец ушел на юг через то же самое заграждение. Атаковать его так и не удалось.

Хотя броненосец ушел, в этом районе находились несколько эсминцев. Как только перископ Е-11 показался над водой, его заметили и обстреляли. Один из эсминцев попытался таранить лодку. Нэсмит с большим трудом увернулся от него, погрузился и пошел в Мраморное море. Примерно в полдень 20 мая Е-11 легла на дно, чтобы дождаться темноты, всплыть и перезарядить батареи.

Перед выходом с Имброса Нэсмит переговорил с Бойлом и от него узнал о трудностях, которые ожидают лодку в Мраморном море. Главной из них было состояние моря, которое в это время года почти всегда бывает зеркально гладким. Много хлопот доставляли бдительные турецкие патрульные корабли. Поэтому подводной лодке было крайне сложно патрулировать на одной определенной линии. Сами эти корабли, как правило, слишком малы и не стоят торпеды. Эта информация убедила Нэсмита опробовать новый метод действий. Он решил отлежаться на дне в восточном углу моря, пока не успокоятся патрули, после чего постараться найти район интенсивного судоходства.

Первым успехом Е-11 стал захват маленького турецкого парусника дау. Экипаж был высажен на берег. Потом Нэсмит погрузился так, чтобы над водой осталась только рубка, и пришвартовался к борту дау. Теперь под-

водная лодка выглядела как невинный парусник. Однако никто не клюнул на наживку, восточный угол Мраморного моря был таким же пустынным, как и западный.

Вечером Нэсмит бросил дау и направился в западную часть моря. Е-11 заметила эсминец и спешно погрузилась, легко уйдя от преследования. Нэсмит снова повернул на восток, решив, что он обнаружен, а потому на западе не найдет никаких целей. Поэтому он решил вернуться в тот район, который турки могли счесть безопасным от подводных лодок. Утром 22 мая, когда лодка находилась возле острова Оксиа, Нэсмит остановил большое парусное судно, а потом почти сразу заметил пустой транспорт, возвращающийся в Константинополь. Когда абордажная партия вернулась с парусника, транспорт уже удрал. Нэсмит погнался за ним в надводном положении, однако натолкнулся на турецкую канонерку «Пеленк-и-Дериа». 23 мая в 6.00 Е-11 с дистанции 300 метров выпустила торпеду, которая попала в канонерку. Пока корабль тонул, турки открыли огонь, и первый же снаряд (редкий случай!) пробил перископ Е-11. Следующий день лодка провела возле острова Калолимно, ремонтируя повреждения.

24 мая Е-11 вернулась к Константинополю и утром обнаружила маленький пароход «Нага». В своем рапорте Нэсмит так описывает это происшествие:

> «Осмотрев пароход через перископ, я всплыл у него на левой раковине. Сигналом приказал остановиться. Никакой реакции. Мы заставили его остановиться, сделав несколько выстрелов из винтовки. Приказал экипажу покинуть судно. Они выполнили приказ с лихорадочной поспешностью, перевернув все шлюпки, кроме одной. К счастью, матросы этой шлюпки сумели выправить две остальные и выудили из воды всех, кто плавал рядом. На верхней палубе парохода появился американский джентльмен и сообщил, что его имя Сайлас К. Свинг, он корреспондент «Чикаго Сан», и он счастлив позна-

комиться с нами. Потом он сообщил нам, что пароход шел в Чанак с турецкими пехотинцами на борту, и он не знает, имеются ли на пароходе военные грузы. Я подошел к борту и высадил на пароход лейтенанта Д'Ойли-Хьюза с подрывной партией. Он нашел ствол 152-мм орудия, лежащий поперек крышки носового грузового люка. В носовом трюме обнаружился лафет этой пушки, а также несколько станков к 12-фн орудиям. Сами орудия, вероятно, находились на дне трюма. Трюм был набит 152-мм снарядами, поверх которых были уложены около 50 больших металлических гильз с клеймом заводов Круппа. Подрывные заряды были установлены на бортах судна напротив кормового трюма. Все моряки вернулись на Е-11, и заряды были подорваны. Судно взорвалось с ужасным грохотом, выбросив высокий столб дыма и пламени».

Так «Сайлас К. Свинг» вошел в историю, а сам этот эпизод пересказывался множество раз. Но имя этого джентльмена было выдумкой Нэсмита, который просто плохо расслышал американца. На самом деле его звали Рэймонд Грэм Свинг, и он был корреспондентом «Чикаго Дэйли Ньюс». Позднее он прославился как ведущий радиопередач и писатель. Точно так же Нэсмит ошибся и в отношении груза «Наги». Разумеется, пароход вез 88-мм снаряды для орудий, снятых с «Гебена». Турки специально отремонтировали эту старую развалину, чтобы она смогла доставить ценный, но тяжелый груз. Однако трудно понять, почему было выбрано старое и тихоходное судно.

Не успел затонуть этот пароход, как появился новый. Заметив Е-11, он изменил курс и пошел к порту Родосто на северном побережье Мраморного моря. Нэсмит погнался за ним, и вскоре стало видно, что палуба парохода забита какими-то ящиками. Паром «Хюнкар Искелеси» успел войти в гавань и даже пришвартовался к пирсу. Однако и здесь он не нашел убежища. Е-11 погрузилась и

вошла в гавань, скребя брюхом по дну. Подойдя ближе, лодка выпустила торпеду. Она попала в цель, и пароход загорелся.

Е-11 вернулась на глубокое место и обнаружила колесный буксир «Кисмет», груженный мотками колючей проволоки. Нэсмит поднялся на поверхность и остановил его. Он уже собирался высадить на пароход подрывную партию, когда тот попытался таранить лодку. Е-11 легко уклонилась, а пароход сам выбросился на берег. Нэсмит снова попытался высадить подрывную партию, чтобы окончательно уничтожить пароход, но теперь ему помешал внезапно появившийся кавалерийский разъезд. Турки открыли по лодке меткий огонь из винтовок. Е-11 отошла подальше и выпустила торпеду в сидящее на мели судно. Но дистанция оказалась слишком велика, и торпеда прошла мимо.

На следующее утро Нэсмит подошел к Константинополю. Море было совершенно пустынным. Вдали он увидел вход в Босфор и город, расположенный на западном берегу пролива. Именно там отстаивалось множество судов, опасавшихся попасть под торпеды Е-11. Нэсмит знал, что течения в гавани очень сильны, и полной информацией о них располагают только местные лоцманы. Однако богатая добыча, стоящая у пирсов, показалась слишком лакомым кусочком. Нэсмит решил, что если противник не идет к нему, то он пойдет к противнику. В 22.00 Е-11 погрузилась на глубину 15 метров, чтобы дождаться утра. Таким образом, 25 мая 1915 года стало одной из самых значительных дат в истории подводных лодок.

Утром Нэсмит провел Е-11 через устье Босфора и к полудню уже находился возле входа в порт. Он продолжал идти вперед, пока не увидел бухту Золотой Рог. Здесь у причала адмиралтейства в Галате он увидел около 14 транспортов. Турки готовились к перевозке 1-й кавалерийской дивизии на Галлиполи. Нэсмит выбрал в качестве цели самый большой транспорт. Держась на перископной глубине, Нэсмит выпустил в него торпеду. Однако у нее от-

казал гироскоп, и торпеда описала циркуляцию. Но вторая торпеда пошла прямо и попала в «Стамбул». Этот старый пароход с начала войны использовался в качестве транспорта. Несмотря на повреждения, транспорт остался на плаву и был позднее отремонтирован.

В это время вторая торпеда на скорости 45 узлов кружила по гавани. Она едва не попала в Е-11 и проскочила под самым бортом американского сторожевика «Скорпион». Наконец она пошла прямо, попала в один из причалов и взорвалась.

После этого Е-11 развернулась и пошла к выходу из Босфора, держась на глубине 75 футов. Через несколько минут лодка сильно ударилась о дно и подскочила на глубину 40 футов. Нэсмит спешно заполнил цистерны, чтобы не вылететь на поверхность. На всякий случай он лег на дно, чтобы уточнить свою позицию.

Он мог сделать это всего в паре мест. Ближайшим был мыс Сераль, где находился султанский гарем. Другим был Скутари на азиатском берегу Босфора. Ответ подсказало поведение лодки. Она постепенно развернулась носом на север, и Нэсмит понял, что лодку крутит течение. Это могло быть только течение в Босфоре, и Е-11 должна была находиться возле Скутари. Поэтому он развернул лодку на 180° и спокойно направился в Мраморное море на глубине 85 футов.

А позади в Константинополе царила паника. Когда турецкое командование внезапно поняло, что вражеские подводные лодки могут спокойно заходить в столичный порт, все войска были спешно выгружены с транспортов и отправлены в казармы. Был запрещен выход в море любых кораблей, закрылись все магазины. Одна-единственная торпеда прекратила всякое движение в огромном городе.

Еще через сутки Нэсмит, все еще находясь неподалеку от Константинополя, сделал первую фотографию из-под воды. Он снял окуляр перископа и на его место установил фотокамеру. После этого он сфотографировал го-

род, находясь на глубине 20 футов. На снимке отчетливо виден огромный купол Св. Софии.

27 мая Е-11 снова вернулась к входу в Босфор. Эти 2 дня лодка провела возле острова Калолимно. Экипаж отдыхал, купался, стирал одежду и драил корабль.

Новой целью Е-11 стал броненосец «Барбарос Хайреддин», который сопровождали эсминцы «Драч» и «Ярхиссар». Он был замечен рано утром, когда еще светила луна. Нэсмит атаковал из надводного положения. Он подошел почти вплотную к цели, когда один из эсминцев обнаружил Е-11. Только спешное погружение спасло лодку от таранного удара. Немного позднее была замечена стоящая на месте яхта «Искендерун». Е-11 подошла поближе, чтобы осмотреть ее, но была внезапно обстреляна из небольшого орудия. Оказалось, что это турецкий вариант судна-ловушки!

Но 28 мая Нэсмит расквитался с турками за их коварство. Лодка перехватила большой транспорт «Бандирма», который шел в сопровождении канонерки «Ак-Хиссар». Транспорт получил торпеду в левый борт и затонул в течение минуты, на нем погибло около 250 человек. Это была самая крупная потеря турецкой армии на море за всю войну. Канонерка подобрала из воды несколько человек и поспешно удрала.

После этого Нэсмит встретил транспорт «Доган», на котором находилось около 500 мирных жителей. В 13.45 Е-11 выпустила торпеду, которая попала в цель, но не взорвалась. Перед тем как выпустить торпеду, Нэсмит отрегулировал прибор глубины так, чтобы она в конце пробега всплывала, а не тонула. С боевыми торпедами так ранее не делали. Однако торпеды у Нэсмита начали подходить к концу, и он не хотел тратить их попусту.

Как только транспорт скрылся из вида, Нэсмит всплыл и пошел по следу второй торпеды. Он заметил ее на расстоянии 2 миль от точки пуска и подвел Е-11 как можно ближе. Так как существовала большая опасность срабатывания взведенного взрывателя, Нэсмит сам поплыл к

торпеде и вывинтил взрыватель. Теперь с торпедой можно было обращаться спокойно, и экипаж Е-11 начал готовиться к подъему торпеды на борт.

Обычно торпеды поднимали краном на борт лодки и опускали через люк в носовой части. Однако Нэсмит решил, что лодка не может стоять во вражеских водах с открытым торпедным люком, так как в любой момент может возникнуть необходимость погружения. Вдобавок Е-11 не имела орудий, чтобы защитить себя. В итоге торпеду подтащили к корме лодки. Кормовой аппарат был поднят до уровня ватерлинии, путем заполнения носовых дифферентных цистерн. Нос торпеды был вставлен в аппарат, и помпа начала откачивать воду. Образовавшийся вакуум засосал торпеду в аппарат, откуда ее можно было стащить в лодку и подготовить к новому выстрелу. Потом дифферент убрали, и Е-11 двинулась дальше.

Этот поступок был типичным для Нэсмита. Играть в пятнашки с готовой к взрыву торпедой было рискованным занятием. Взрыватель мог сработать от малейшего толчка, а взрыв торпеды не только разорвал бы на куски Нэсмита, но также вполне мог потопить лодку. Однако Нэсмит всегда был готов пойти на риск, если видел, что результаты того стоят. Возвращение торпеды было очень важно, и Нэсмит решил рискнуть.

Еще неделю Е-11 крейсировала по Мраморному морю в поисках целей. 31 мая она торпедировала прямо у пирса в Бандирме транспорт «Маделене Рикмерс». Транспорт был тяжело поврежден и начал крениться, однако буксир успел вытащить его на мелкое место. Позднее судно было поднято и уведено в Константинополь на ремонт.

2 июня лодка встретила транспорты «Течили» и «Басланджик» в сопровождении эсминца «Самсун». «Течили» был торпедирован и затонул со всем экипажем, а «Басланджик» увернулся от торпеды, но на всякий случай выбросился на берег. Турецкие батареи не дали Е-11 уничтожить его. Все это время эсминец старательно держался подальше от места событий.

После этого турки полностью остановили морские перевозки. Вдобавок двигатели лодки начали барахлить, выяснилось, что в одном из валов появилась трещина. Это вынудило Нэсмита направиться домой. 6 июня он взял курс на Дарданеллы, надеясь все-таки использовать свои последние 2 торпеды, прежде чем выйдет в Средиземное море. Нэсмит надеялся найти вражеские броненосцы у мыса Нагара. Именно из этого района они поддерживали форты огнем тяжелых орудий.

Лодка легко форсировала первое заграждение. Она заметила большой транспорт «Чейхан», но не атаковала, так как Нэсмит берег торпеды для броненосцев. Однако когда Е-11 подошла к мысу Нагара, так никого не оказалось. Нэсмит вспомнил о транспорте. Лучше хоть что-то, чем вообще ничего, и Е-11 повернула назад, навстречу сильному течению. Лодке удалось подобраться к цели. Нэсмит выпустил торпеду и с удовлетворением увидел, как транспорт начал тонуть с огромной пробоиной в борту. После этого он повернул еще раз и пошел домой.

Проходя через южное заграждение у Килид-Бахра, Е-11 внезапно вздрогнула и подскочила, словно ударилась о дно пролива. Нэсмит знал, что глубина здесь слишком велика для этого, и всплыл под перископ, чтобы выяснить, что же происходит. И в перископ он увидел прямо под носом у себя большую мину. Ее минреп намотался на носовые горизонтальные рули лодки, и Е-11 тащила мину за собой. Мине было достаточно прикоснуться колпаком взрывателя к лодке, чтобы взрыв разнес Е-11 в щепки.

Находясь на минном заграждении, делать что-то было просто нельзя. Единственным выходом было снова погрузиться на 90 футов и вытащить мину за границы заграждения, надеясь, что она имеет достаточный запас плавучести, чтобы держатся над лодкой. Нэсмит, который один из всего экипажа знал об опасности, не сказал ни слова, поэтому матросы спокойно выполняли свои обязанности.

Как только Е-11 вышла с минного поля, Нэсмит решил немедленно избавиться от опасного попутчика. Он приказал продуть главную балластную цистерну и дать полный назад. В результате лодка получила сильный дифферент на нос, и мина сразу оказалась впереди нее. Нэсмит следил за миной в перископ. Как только она миновала форштевень, он аккуратно выровнял лодку. Все эти маневры привели к тому, что минреп соскользнул с руля глубины, и мина постепенно отошла от лодки.

Освободившись, Е-11 направилась в базу. Она пришла на Имброс вечером, проведя в Мраморном море 20 дней. За время патрулирования лодка потопила 1 канонерку, 2 войсковых транспорта, 2 транспорта боеприпасов, 2 судна снабжения. Еще одно судно снабжения выбросилось на берег. Кроме того, Нэсмит поддержал «блокаду» турецкой армии в Галлиполи, установленную Е-14. Он буквально парализовал морские коммуникации противника.

Капитан-лейтенант Нэсмит, как Холбук и Бойл до него, был награжден Крестом Виктории за свою отвагу. Он также получил звание капитана 2 ранга. Многие члены экипажа Е-11 тоже получили награды. Это был третий Крест Виктории, который заслужили подводники. Все они были награждены во время Дарданелльской кампании.

После возвращения Е-11 противник получил небольшую передышку — в течение 3 дней в Мраморном море не было ни одной подводной лодки. Однако действия Нэсмита приобрели такую известность, что ни один пароход не рисковал выйти в море, несмотря на то, что бояться было уже некого. Такое положение сохранялось до 10 июня, когда в эти воды второй раз прибыла Е-14. За 24 дня, которые лодка провела в Мраморном море, она не нашли ни одного судна, достойного торпеды.

11 июня она встретила небольшой парусник с грузом леса и сожгла его. Однако отсутствие целей подтолкнуло капитана 2 ранга Бойла опробовать новый вид атак. Его

лодка после первого похода прошла ремонт на Мальте, и теперь она имела 6-фн орудие. Бойл сразу оценил его значение.

Достаточно быстро он раскрыл намерения турок. Так как перевозки по морю были почти прекращены, подкрепления для Галлиполи посылались по железной дороге в Родосто на северном берегу Мраморного моря. Оттуда они совершали трехдневный марш на фронт. Снабжение доставляли маленькие парусники дау или буксиры с баржами. Они шли в составе конвоев под прикрытием эсминцев под самым берегом, что обеспечивало относительную безопасность.

Именно поэтому Бойл обратил свое внимание на дау. Все парусники подвергались досмотру, и Бойл топил их, только если обнаруживался военный груз. При этом англичане давали экипажу возможность спастись. Если дау не имел спасательной шлюпки, Бойл забирал экипаж на подводную лодку и возил с собой, пока не представлялась возможность высадить турок на берег. Хотя с точки зрения подводников такой метод действий был довольно обременительным, тем не менее, подвоз снабжения для турецкой армии был ограничен.

17 июня лодка натолкнулась на эсминцы «Самсун» и «Яр-Хиссар», которые погнались за ней, но эта охота успеха не имела. Впрочем, и Бойл 18 июня так же безуспешно атаковал миноносец «Кютахья». Торпеда прошла за кормой турецкого корабля.

Сообщив по радио о новой форме атак, Бойл добавил, что дау следуют в больших количествах разными маршрутами, и одна подводная лодка не в состоянии справиться с ними. Главнокомандующий решил, что изоляция турецкой армии имеет огромное значение, а потому в Мраморном море должны действовать 2 подводные лодки. 18 июня Е-12 капитан-лейтенанта К.М. Брюса покинула Имброс и 19 июня присоединилась к Е-14.

После этого Бойл провел в Мраморном море еще 2 недели, но серьезных успехов не добился. Попытки атако-

вать миноносец «Кютахья» и эсминец «Ядигар» были безуспешны, а единственные встреченные транспорты оказались госпитальными судами «Гюльнихал» и «Рембер», которые после досмотра были отпущены. 3 июля Е-14 вернулась в базу, спокойно пройдя через проливы.

Зато Е-12 во время перехода столкнулась с некоторыми трудностями. После прорыва Е-14 минные заграждения в Узостях были дополнены противолодочными сетями, растянутыми поперек пролива. Благополучно пройдя под первым минным заграждением, Е-12 попалась в такую сеть и потеряла ход. На поверхности патрульные суда внимательно следили за сигнальными буйками на сети и ждали появления лодки из-под воды. В это время просто не существовало иного способа борьбы с подводными лодками, ведь глубинные бомбы еще не были изобретены.

Сначала Брюс попытался освободиться, дав малый назад. Это оказалось бесполезно, лодка прочно увязла в сети. Единственной возможностью оставался прорыв силой. Лодка должна была попытаться разорвать стальные тросы, из которых сплетена сеть.

Е-12 дала самый полный вперед. Сначала она еще больше запуталась в сети и остановилась. Потом Бойл дал полный назад, пока Е-12 снова не остановилась. Он поочередно давал полный назад и вперед, разрывая один трос за другим. Постепенно в сети образовалась большая дыра, через которую Е-12, наконец, сумела протиснуться. Лодка благополучно вошла в Мраморное море, однако во время борьбы с сетью ее электромоторы получили повреждения.

25 июня лодка снова впуталась в неприятности. Она заметила 2 парохода, которые буксировали 5 парусников: «Галич 1» вел 2 дау, а «Галич 3» — 3 дау. Лодка в надводном положении пошла к ним, сигналом приказав остановиться. «Галич 1» повиновался, а второй пароход пустился наутек.

Е-12 подошла к остановившемуся пароходу и 2 дау. Судно казалось невооруженным, и экипаж уже спускал

шлюпки. Брюс приказал своему старшему помощнику лейтенанту Т. Фоксу подняться на пароход и затопить его, открыв кингстоны. Как только Фокс с 2 матросами поднялся на пароход, турок с палубы судна бросил гранату в лодку. К счастью, она не взорвалась и отскочила с палубы Е-12 в воду. Но это был сигнал турецкому экипажу, который немедленно открыл огонь из винтовок. Одновременно открыло огонь спрятанное на пароходе мелкое орудие.

В самом сложном положении оказались Фокс и его матросы. Они спрятались за какую-то рубку и начали отстреливаться. Артиллеристы Е-12 спешно бросились к орудию и тоже открыли огонь по противнику с дистанции 9 ярдов. Одновременно в бой вступили 2 дау. Они подошли к лодке с другого борта, и их экипажи открыли огонь из винтовок. При этом турки попытались запутать винты Е-12 с помощью спущенных за борт тросов.

На какое-то мгновение ситуация стала критической. Бойл перестал обращать внимание на пароход и перенес огонь на дау, отогнав их. Потом он уничтожил орудие парохода и забрал Фокса и его матросов. После этого лодка отошла подальше и артиллерийским огнем уничтожила все 3 турецких судна. Попытка догнать «Галич 3» успеха не принесла. Судно подошло к берегу, и Е-12 попала под огонь береговых батарей. Пароход получил 3 попадания и выбросился на мель, но позднее был поднят. После этого Бойл отошел в пустынный район моря, чтобы заняться ремонтом электромоторов.

Они серьезно пострадали во время борьбы с сетью в Узостях. Один мотор полностью вышел из строя, второй часто останавливался. Экипаж лодки не мог устранить поломки собственными силами и, проведя в Мраморном море всего неделю, 27 июня лодка направилась назад. Это ремонт можно было выполнить только с помощью мастерских плавучей базы. 28 июня лодка форсировала Дарданеллы в надводном положении, так как Бойл не доверял электромоторам. Она прошла в подводном

положении лишь самый опасный отрезок пути между Гелиболу и Чанаком.

30 июня на место Е-12 прибыла Е-7 капитан-лейтенанта Э.Д. Кохрейна. Зная о поставленной в проливе сети, он следовал полным ходом, но попался в другую ловушку. Кроме сети турки, установили на берегу 2 торпедных аппарата. Турецкий эсминец следил за сигнальными буйками на сети, и когда Е-7 прорывалась сквозь нее, сообщил об этом расчетам аппаратов. Когда лодка подвсплыла под перископ, чтобы уточнить свое положение, эсминец едва не протаранил ее. Уклонившись от него, командир увидел идущую прямо на лодку торпеду. Экипаж Е-7 был уверен, что торпеда прошла между двух перископов лодки.

Е-7 вошла в Мраморное море 1 июля и этой же ночью встретилась с Е-14 возле острова Калолимно. Обменявшись информацией с Бойлом, Кохрейн направился к Родосто, где он рассчитывал найти подходящие цели, чтобы открыть свой счет в войне с Турцией.

Ему повезло. Вдоль причала стояли буксир «Бюльбюль» и 5 парусников. Е-7 в надводном положении вошла прямо в порт. Ее обстреляли с берега, но лодка открыла ответный огонь из орудия, и это оказалось гораздо более эффективно, чем стрельба турок. Кохрейн поджег 2 дау, остальные 3 сами выбросились на берег. Пароход был потоплен подрывным зарядом, размещенным в носовом трюме. Однако заряд взорвался преждевременно и едва не погубил подрывную партию под командованием старшего помощника Кохрейна лейтенанта Галифакса. Несколько моряков получили сильные ожоги. Появление канонерки «Айдин Рейс» вынудило лодку спешно погрузиться.

Но на этом несчастья не закончились. Часть экипажа заболела лихорадкой, а потом на борту Е-7 появилась и дизентерия. Отсеки в подводной лодке очень малы, во время погружения в них жарко и душно. Поэтому более благоприятного места для начала эпидемии придумать невозможно.

Кохрейн и сам подцепил лихорадку в тяжелой форме, но не дал поблажек ни себе, ни экипажу. Бойл израсходовал все припасы и 3 июля был вынужден возвращаться в базу. На какое-то время Е-7 осталась одна в Мраморном море. 4 июля она вошла в залив Мудания и потопила 2 дау, а потом направилась в залив Измид. Пару дней экипаж занимался ремонтом электромоторов, которые начали барахлить. 7 июля был встречен буксир «Нушрет», который поспешил выброситься на берег. То же самое сделал и пароход «Интизим». Е-7 выпустила по нему несколько снарядов и ушла. Однако это не слишком обеспокоило турок, так как снять маленький пароход с мели не представляло трудности, а ремонт, как правило, не затягивался. Поэтому установить точный счет британских подводников довольно сложно.

10 июля Кохрейн снова вернулся в Муданию и на сей раз обнаружил там средних размеров пароход, стоящий у причала. Это было судно «Бига» водоизмещением 3000 тонн, нагруженное боеприпасами из больших армейских арсеналов, расположенных неподалеку. Пароход прикрывала завеса из маленьких парусников. У входа в гавань крейсировала пара дау.

Но для Кохрейна это была детская задачка. Он подныряул под патрулирующие дау, которые даже не заподозрили о присутствии подводной лодки, и выпустил торпеду в «Бига». Она прошла под пришвартованными к борту судна парусниками и попала в пароход. Ужасный взрыв разнес судно буквально в пыль.

Еще через 5 дней Кохрейн решил последовать примеру Нэсмита и наведаться в Константинополь. Следует добавить, что старпом еще не оправился от ожогов, а большая часть экипажа страдала от лихорадки. Сильное течение сбило Е-7 с курса, и лодка села на песчаную отмель возле башни Леандра. Волей случая форштевень Е-7 смотрел прямо на флотский арсенал. Такую возможность упускать не следовало, и Кохрейн выпустил торпеду. Она вылетела на берег и взорвалась со страшным гро-

хотом, однако Кохрейн не мог ждать, чтобы выяснить результат необычного выстрела. Лодка сумела соскользнуть с отмели на глубину и направилась в более спокойный район.

Ночью Е-7 всплыла под стенами города и обстреляла пороховую фабрику в Зейтуне. Ждать, что 6-фн орудие лодки серьезно повредит здания фабрики, не следовало. Но психологический эффект обстрела оказался потрясающим. Весь город впал в панику, и работы остановились. По Константинополю пролетел слух, что британский флот прорвался через Дарданеллы, и что высадка вражеских войск неминуема. Многие жители в панике бежали из города.

На следующее утро Кохрейн увидел картину, которая не могла обрадовать англичан. Турецкий миноносец буксировал германскую подводную лодку UB-14 обер-лейтенанта Гуго фон Хеймбурга. Она прибыла своим ходом из Германии, для чего ей пришлось форсировать Гибралтарский пролив и Дарданеллы. Присутствие германских подводных лодок еще больше осложняло обстановку в Мраморном море. До сих пор любая замеченная подводная лодка могла быть только английской. Можно было спокойно отстаиваться в надводном положении, зная, что никто не подкрадется под водой и не всадит тебе в борт торпеду. Все это закончилось. К несчастью, эсминец был замечен на слишком большом расстоянии, и Кохрейн не смог атаковать германскую субмарину, которая благополучно прибыла в Константинополь.

Покинув Константинополь, Е-7 направилась в залив Измид на восточном берегу Мраморного моря. Хотя на море достойных целей Кохрейн не нашел, таковые обнаружились на берегу. Вдоль берега проходила железная дорога из Скутари, и возле Измида она находилась в пределах досягаемости крошечного орудия лодки. Е-7 открыла огонь по склону скалы над полотном, и разрывы снарядов сбросили несколько валунов прямо на рельсы. Покинув залив, лодка посетила верфь в Деринджи, надеясь

что-нибудь уничтожить и там. Однако англичане не нашли целей, достойных даже 6-фн снаряда.

Вернувшись, лодка заметила железнодорожный состав, идущий вдоль берега. Кохрейн увеличил скорость и помчался следом, надеясь, что заблокированный путь вынудит поезд остановиться. Так и произошло. Поезд затормозил, остановился, а потом попятился назад, укрывшись в маленькой роще чахлых деревьев. Е-7 подошла к берегу как можно ближе и открыла огонь. Хотя поезд был плохо виден, 3 снаряда все-таки попали в цель и взорвали 3 вагона с боеприпасами.

Еще 4 дня Е-7 патрулировала в заливе Измид. За это время она заметила и обстреляла еще 2 поезда и попыталась разрушить виадук. Но каменной кладке попадания крошечных снарядов повредить никак не могли. Наконец, 21 июля был получен приказ идти на рандеву с Е-14, которая совершала уже третий поход в эти воды.

Настал черед Е-7 возвращаться домой. Лодка провела в Мраморном море 24 дня. Старший помощник все еще не оправился от полученных ожогов, среди экипажа свирепствовала эпидемия дизентерии. С учетом этих трудностей достижения Кохрейна впечатляют. Но появление Е-14 дало ему возможность отправиться домой, чтобы заняться лечением экипажа всерьез.

Впрочем, испытания этой лодки еще не закончились. Бойл предупредил Кохрейна, что турки улучшили сетевое заграждение, что едва не привело к гибели Е-14. Когда Е-7 полным ходом спускалась по проливу, она с помощью течения легко пробила сети. Поздравив самого себя с легким избавлением, Кохрейн неожиданно почувствовал, что лодка остановилась. Она попала на минное поле, и 2 минрепа обмотали носовые рули глубины. Один из них не выдержал и оборвался, но второй не хуже мертвого якоря остановил Е-7 прямо в Узостях.

Кохрейн выжимал из моторов все, что мог, но минреп прочно держал Е-7. Капитан давал попеременно передний и задний ход, течение бросало лодку вправо и

влево — но все напрасно. Е-7 находилась под водой уже достаточно долго, и ее батареи начали разряжаться.

Тогда Кохрейн сделал последнюю попытку. Стрелки амперметров зашли в красные сектора, когда он выжал из электромоторов уже больше того, на что они были рассчитаны. Предохранители были сняты, чтобы не перегорели от слишком большого тока. Наконец в носовых отсеках услышали противный скрежет, минреп не выдержал, и лодка освободилась. Е-7 помчалась вниз по Дарданеллам к следующему заграждению. Но здесь судьба улыбнулась Кохрейну, и это заграждение Е-7 миновала легко. Если бы она запуталась еще в одном минрепе, ее судьба была бы решена, так как батареи разрядились почти полностью.

Наконец Е-7 вышла в открытое море и поднялась на поверхность. Лодка пробыла под водой 11 часов. Ее батареи полностью сели, а измученный лихорадкой экипаж еле волочил ноги. Ни одна лодка, вернувшаяся из похода, не нуждалась в отдыхе так, как Е-7.

Тем не менее, Е-7 добилась определенных успехов и показала, что еще может сделать подводная лодка. Перевозки по морю уже почти прекратились, а Е-7 поставила под угрозу и перевозки по суше. Рапорт Кохрейна главнокомандующий изучил самым тщательным образом. В результате были подготовлены новые планы действий подводных лодок в Мраморном море. Завершалась последняя подготовка крупного наступления на Галлиполи, назначенного на август. Если бы по сухопутным коммуникациям турок удалось нанести такой же сильный удар, как по морским, это могло решить исход битвы в пользу союзников. Лишившись подкреплений и снабжения, турецкая армия могла рассыпаться.

Теперь настал черед двух опытных и отважных подводников. Бойл уже находился в Мраморном море со своей Е-14. Впрочем, этот поход оказался для него не слишком удачным. Добычей Е-14 стали несколько парусников. Атака

конвоя, в который входили пароходы «Тенедос» и «Бандирма» под охраной эсминца «Самсун», закончилась безуспешно. Вскоре на Имброс пришла еще одна лодка типа «Е». Это вернулся с Мальты после ремонта Нэсмит. Теперь его лодка была вооружена 12-фн орудием, которое ранее на британских субмаринах не устанавливалось. Как и Бойл, Нэсмит уже бывал в Мраморном море, и его лодка была идеально приспособлена для помощи Е-14. 5 августа 1915 года Нэсмит вышел в море.

Е-11 во время перехода на север по Дарданеллам пережила примерно то же, что и Е-7 во время перехода на юг. Форсируя минное заграждение, Нэсмит услышал сильный удар по корпусу в носовой части. Это могла быть только мина. Через несколько секунд удар повторился, на сей раз в районе миделя. Весь экипаж ждал, что взрыв разорвет корпус лодки. Но это не случилось, и Е-11 продолжала двигаться дальше. Послышался третий удар, уже в корме. Снова экипаж ждал взрыва, и снова взрыв не последовал. Каким-то чудом лодка не коснулась рогов взрывателей, и мина билась о лодку своим корпусом.

Противолодочная сеть после такой нервотрепки показалась просто шуткой. Надеясь пройти под сетью, Нэсмит погрузился на глубину 110 футов. Но сеть была увеличена, и Е-11 все-таки попалась и была вынуждена остановиться. Нэсмит дал задний ход, потом снова дал полный вперед, чтобы постараться прорваться. Сеть все-таки остановила лодку, однако Нэсмит не останавливал моторы. Тросы не выдержали напряжения и стали лопаться один за другим. В результате Е-11 прорвала ее.

Обогнув мыс Нагара, Нэсмит подвсплыл на перископную глубину. Турецкие броненосцы часто пользовались этой якорной стоянкой, и Нэсмит рассчитывал начать свой поход с громкой победы. Броненосцев он не увидел, но в перископе появился крупный транспорт. Нэсмиту потребовалось всего несколько минут, чтобы торпедировать его, а потом Е-11 продолжила свой путь. Однако уже 8 августа турки подняли «Халеп» и отправи-

ли в Константинополь на ремонт. После этой атаки лодка натолкнулась на канонерку «Айдин Рейс», на борту которой находилась группа офицеров фон Узедома. Однако немцы оказались не более искусны, чем турки, и Е-11 благополучно скрылась.

Во второй половине дня 6 августа Е-11 и Е-14 встретились в Мраморном море, и два капитана обсудили свои дальнейшие планы. Они почти сразу потопили турецкую канонерку «Пейк-и Шевкет». Е-14 осталась на поверхности, чтобы подманить неприятеля поближе. Е-11 из подводного положения метко нацеленной торпедой отправила канонерку на дно. «Пейк» затонул на мелком месте, при этом погибли 4 человека.

Уже на следующий день прибыли эсминцы «Гайрет», «Яр-Хиссар» и «Мосул», которые начали патрулировать вокруг потопленного корабля. Вечером подошел эсминец «Султан-Хиссар», ведя на буксире баржу с водолазной командой. На этой же барже прибыла аварийная партия с «Мидилли». На следующий день пришел спасательный буксир «Курт», и к вечеру «Пейк» был поднят. 9 августа канонерка была приведена в Константинополь и поставлена в сухой док на ремонт.

На следующий день обе подводные лодки направились в западную часть Мраморного моря, ближе к северному выходу из Дарданелл. Здесь, в Доган-Аслане, главное шоссе, ведущее на полуостров Галлиполи, проходило вплотную к берегу. По этой дороге турецкие армии на полуострове получали подкрепления и снабжение. Лодкам не пришлось ждать долго. Вскоре Е-11 заметила несколько колонн войск, идущих по дороге, и открыла огонь из своего 12-фн орудия. Е-14 присоединилась к обстрелу, хотя от ее орудия было мало проку. Мы процитируем рапорт командира Е-14:

> «Я увидел облако пыли, ползущее вдоль дороги. Поднялся на поверхность и открыл огонь по войскам, идущим в Галлиполи. Е-11 уже вела огонь, когда я подошел.

Я направил ее к северо-западу от мели Доган-Аслан, и она сначала обстреляла войска на участке дороге, видном оттуда. Потом она подошла ко мне, и мы вместе обстреливали их почти целый час. Я сделал 40 выстрелов, и большая часть снарядов упала посреди войсковых колонн. Я был вынужден стрелять за пределами видимости моего прицела и целился по вершине холма, поэтому мой огонь был не слишком точным. Е-11 имела 12-фн и причинила больше вреда противнику. Несколько раз она рассеивала колонны. Вскоре после 14.00 они начали обстреливать нас с берега, используя дальнобойные орудия».

8 августа обе лодки сменили позицию, но движение войск по шоссе почти прекратилось. Вдоль берега были установлены батареи полевых орудий, которые открывали точный огонь, как только лодка показывалась на поверхности. Для подводников это стало неприятной новостью, однако они могли утешиться тем, что эти орудия так и не попали на фронт, где они были гораздо нужнее.

Но фортуна довольно быстро улыбнулась подводникам. Наступление союзников приняло настолько опасный характер, что туркам пришлось пойти на риск отправки подкреплений морским путем. Е-11 крупно повезло, возле Булаира она встретила броненосец в сопровождении эсминца «Басра». «Барбарос Хайреддин» пытался доставить на фронт крупную партию боеприпасов. Нэсмит уклонился от эсминца и вышел в точку пуска торпед на правом траверзе броненосца. Торпеда попала в цель. «Барбарос Хайреддин» получил сильный крен на правый борт и направился к берегу, чтобы попытаться выброситься на мель. Но все усилия турок были напрасны. Через 20 минут броненосец вздрогнул от страшного взрыва — это сдетонировали боеприпасы. Корабль перевернулся и затонул. Из 700 человек экипажа спаслось не более третьей части. Несмит попытался торпедировать эсминец, который занимался спасением экипажа броненосца, но промахнулся.

Е-14 в это утро тоже не осталась без добычи. Она встретила большой транспорт «Махмут Шевкет Паша» водоизмещением около 5000 тонн. Лодка обстреляла его из орудия, и транспорт выбросился на берег, чтобы спастись. Бойл вызвал на помощь Е-11, которая имела более крупное орудие. Обе лодки обстреливали сидящий на мели транспорт, пока тот не взорвался.

Во время этой канонады Е-11 потеряла свое орудие. При откате была сломана верхняя часть орудийного станка. Без орудия от Е-11 в Мраморном море было мало пользы. Слишком немногие цели стоили торпеды, и можно было очень долго искать такую мишень.

Но моряки проявили чудеса изобретательности, чтобы исправить положение. Е-11 отошла в ту часть моря, где не было турецких судов, и ее механики принялись за работу. Они решили сделать новый орудийный станок. Молотками и зубилами они срубили верхнюю часть и напильниками подравняли остаток. Потом люлька ствола была установлена на оставшемся «пеньке» так, что орудие снова можно было наводить. Теперь огонь не мог быть точным, как прежде, но ведь орудие снова стреляло!

Приведя в порядок свою артиллерию, Нэсмит решил наверстать затраченное на ремонт время. Он направился к Константинополю в поисках серьезных целей и снова вошел в гавань. Там он обнаружил крупный угольщик «Исфаган», стоящий у железнодорожного причала. В городе ощущалась нехватка угля, и судно только что доставило 3000 тонн топлива. Рассказывают, что турецкие чиновники стояли на причале, обсуждая, как будут распределять уголь, когда судно взорвалось прямо у них на глазах. Торпеда Е-11 решила все их проблемы. Впрочем, повторилась обычная история — позднее турки подняли «Исфаган».

Из Константинополя Е-11 направилась в залив Измид. Нэсмит вспомнил о проходящей там железной дороге, особенно его привлекал виадук, который несколько недель назад Кохрейн обстрелял из своего крошечного ору-

дия. Нэсмит опробовал свое 12-фн орудие, но массивная каменная кладка выдержала и это. Зато береговые батареи загнали его под воду раньше, чем он успел сделать дюжину выстрелов.

Этот виадук был важным связующим звеном в турецкой железнодорожной сети, и его уничтожение привело бы к хаосу. Но проблема казалась неразрешимой, пока старший помощник Е-11 лейтенант Д'Ойли-Хьюз не предложил новый план. Он ночью поплывет на берег и установит под виадуком импровизированную мину, взорвет ее и вернется на лодку. Рискованный план мог сработать, и после долгих споров его утвердили.

Чтобы успокоить турок, Е-11 покинула залив на 4 дня и крейсировала в другой части Мраморного моря. Она обнаружила несколько крупных дау и собирала их, пока за лодкой не появился хвост из 8 или 10 парусников. После этого все экипажи были собраны на одном дау, а все остальные были сожжены. Это было сделано для экономии подрывных зарядов. Лодка также остановила и осмотрела госпитальное судно. Словом, Е-11 делала все, чтобы привлечь к себе внимание. Наконец, ночью 20 августа она скрытно вошла в залив Измид.

21 августа в 2.00 Е-11 подошла к береговым утесам возле виадука. С нее был спущен маленький плотик с 10 фунтами пороха, штыком, свистком и пистолетом для подрыва заряда, а также мундиром Д'Ойли-Хьюза. Если бы турки захватили его в плен во время этой вылазки без мундира, его могли расстрелять как шпиона. Потом Д'Ойли-Хьюз соскользнул в воду и поплыл к берегу, толкая плотик перед собой.

Ночь была очень темной, и Д'Ойли-Хьюз лишь с большим трудом нашел полотно железной дороги. Ему потребовалось для этого целых 30 минут. Он перебрался на северную сторону полотна, где можно было легче укрыться, и пополз к виадуку. На полпути его остановили голоса. Осторожно двигаясь вперед, он увидел патруль из 3 турок. Справиться с ними, не поднимая шума, было невозмож-

но, и Д'Ойли-Хьюз сделал большой крюк, чтобы незаметно подобраться к виадуку.

Вскоре лейтенант снова стал причиной новой тревоги. Он переполз через какой-то забор и попал на ферму, оказавшись посреди стаи кур. Это наглое вторжение возмутило птиц, и они раскудахтались во всю глотку. Ошеломленный Д'Ойли-Хьюз пулей выскочил с фермы, ожидая, что сюда сбегутся все турецкие солдаты. Но, похоже, куриное кудахтанье не привлекло их внимания.

Наконец Д'Ойли-Хьюз подобрался к виадуку и обнаружил, что взорвать его не удастся! На мосту работала большая группа людей, а у каждого конца горели большие костры. Не было ни малейшего шанса незаметно установить мину и подорвать ее.

Лейтенант отправился назад, сделав еще больший крюк, чтобы обойти не только патруль, но и кур. Он решил взорвать сами рельсы, если уж не удается уничтожить виадук. Д'Ойли-Хьюз нашел дренажную трубу и решил, что это подходящее место для установки мины. Эта труба находилась между виадуком и патрулем, поэтому ему пришлось еще раз ползти сюда, волоча за собой мину.

Он тщательно установил заряд, засыпал его землей и камнями, чтобы направить силу взрыва на рельсы. Д'Ойли-Хьюз понял, что попытка подорвать заряд выстрелом из пистолета неизбежно привлечет внимание патруля, поэтому он заранее составил план действий. Лейтенант установил взрыватель и выстрелил из пистолета. Этот выстрел прозвучал для него подобно залпу башни линкора. Турецкий патруль тоже услышал выстрел.

Чтобы отвлечь внимание турок, лейтенант бросился бежать по полотну на виду у противника. На мгновение Д'Ойли-Хьюз остановился и дважды выстрелил в турок, чтобы наверняка приковать их внимание к себе. Потом он снова побежал по рельсам. Эта гонка продолжалась довольно долго, винтовочные пули так и свистели вокруг. Наконец Д'Ойли-Хьюз резко повернул в сторону и помчался к береговым утесам. Когда он уже начал торо-

ливо спускаться к морю, позади прогремел страшный взрыв. На Е-11 тоже его услышали. А тут еще вокруг лодки в воду посыпались осколки кирпичей. Дренажная труба и насыпь были полностью разрушены.

Однако приключения Д'Ойли-Хьюза еще не закончились. Забег по рельсам увел его на приличное расстояние от лодки. Когда он поплыл в море, то, разумеется, ничего не увидел. Он засвистел в свисток, но никакого ответа не последовало. Поэтому лейтенанту не оставалось ничего иного, как снова плыть к берегу, надеясь, что турки его не увидят.

Он добрался до берега и начал пробираться вдоль основания обрыва к предполагаемой позиции Е-11. Внезапно он услышал винтовочный выстрел с вершины утеса и попытался спрятаться, но пули падали совсем рядом. Тогда он решил, что турки стреляют по Е-11, поэтому снова нырнул в воду и поплыл. На сей раз он доплыл до подводной лодки и был поднят на борт. За свою смелость Д'Ойли-Хьюз был награжден Орденом за выдающиеся заслуги.

Тем временем Е-14 покинула Мраморное море, ее сменила Е-2 капитан-лейтенанта Д. де В. Стокса. Ее прорыв через Дарданеллы тоже был сложным. Лодка запуталась в 3,5-дюймовом тросе, который обмотался вокруг орудия. Пока лодка стояла на месте, ее атаковали бомбами патрульные суда.

Для британских подводных лодок это стало новым приключением. До сих пор патрульные суда представляли опасность, только если лодка была вынуждена подняться на поверхность. Теперь турки начали использовать бомбы на шестах, которые сбрасывались за борт. Этот снаряд должен был взрываться при ударе о корпус лодки. В некотором смысле это были предшественники глубинных бомб, хотя у них имелся серьезный недостаток — их нельзя было взорвать на заранее определенной глубине. В данном случае турки получили результат, противоположный ожидаемому. Вместо того, чтобы повредить

Е-2, они помогли ей спастись. Взрыв проделал дыру в сети и оборвал трос. Это позволило Е-2 освободиться. Лодка благополучно вышла в Мраморное море, но прорыв сквозь сеть повредил орудие, и из него нельзя было стрелять.

22 августа Е-11 встретила буксир «Дофен», который тащил 4 дау. Их сопровождал эсминец «Яр-Хиссар». Лодка обменялась с ним парой выстрелов, после чего эсминец предпочел удрать. Нэсмит потопил артиллерийским огнем буксир и один парусник. В тот же день Е-2 встретилась с Е-11, обменялась новостями и кое-какими припасами, после чего направилась к острову Калолимно, чтобы отремонтировать орудие. Это заняло 2 дня, но даже после этого орудие не было полностью исправным. Во время эпизода у мыса Нагара пострадал прочный корпус лодки, а теперь каждый выстрел еще больше ослаблял заклепки вокруг пьедестала орудия.

Несмотря на сильные течи, Е-2 осталась в Мраморном море и все-таки нанесла противнику кое-какие потери, в основном своим наполовину отремонтированным орудием. Однако попытка Стокса сделать то, что не удалось Е-11, и взорвать железнодорожный мост — тоже провалилась. Тогда Стокс выбрал одну из железнодорожных линий, связывающих Константинополь и Родосто. Рано утром 8 сентября Е-2 подошла к берегу. Стокс действовал так же, как ранее Нэсмит. Старший помощник лейтенант Лион поплыл на берег, толкая плотик с миной и мундиром. Е-2 ждала почти до самого рассвета, но взрыва так никто и не услышал. Когда поднялось солнце, лодка была обнаружена, ее обстреляли береговые батареи. Ночью Стокс снова вернулся в условленное место и попытался найти своего старпома. Однако он пропал без вести.

Е-11 и Е-2 действовали вместе, пока Нэсмиту не пришлось возвращаться на базу в Мудросе. Он покинул Мраморное море, добившись еще одного блестящего успеха. Морской самолет-разведчик заметил 4 больших корабля

в Узостях, эту информацию передали Е-11. Нэсмит пошел вниз по Дарданеллам и обнаружил 4 крупных судна, которые прикрывали несколько мелких кораблей, в том числе эсминец и канонерка.

Торпеда, направленная в эсминец, прошла мимо и взорвалась на берегу. Поднялась тревога. Нэсмит решил отвлечь прикрытие от транспортов. Он позволил рубке своей лодки показаться над водой и пошел вниз по проливу. Корабли прикрытия попались на удочку. Они бросили своих подопечных, чтобы принять участие в охоте. После этого Е-11 погрузилась на 60 футов и пошла обратно по собственным следам, если так можно выразиться. Когда лодка подошла к якорной стоянке, один из транспортов уже дал ход, но остальные стояли на якорях. Два находились у европейского берега, а один — у азиатского. И самое главное — теперь их никто не охранял.

Сначала Нэсмит выпустил по торпеде из носовых аппаратов в каждый из транспортов у европейского берега. «Хиос» и «Налеп» были потоплены. Хотя английские самолеты потом несколько раз бомбили сидящий на мели «Хиос», турки все-таки сумели его поднять. Зато «Халеп» перевернулся, и турки не стали его спасать. Потом Е-11 пересекла пролив и торпедой из траверзного аппарата повредила третий транспорт. Но повреждения оказались невелики, и транспорт был отбуксирован в Константинополь. После этого Нэсмит вернулся в Мраморное море, догнал транспорт «Лили Рикмерс» и всадил ему торпеду в носовую часть. Это была его последняя торпеда. Транспорт не затонул и сумел выброситься на берег. Тогда Е-11 сообщила об этом по радио Е-2. Прибыл Стокс и прикончил транспорт еще одной торпедой.

3 сентября Е-11 была отозвана в Мудрос. Лодка легко форсировала сети и минные поля. На следующий день под радостные крики она вошла в гавань.

Е-2 14 августа потопила минный заградитель «Самсун», переоборудованный из буксира. Потом лодка уничтожила несколько дау, но более крупные цели ей не встре-

чались. Экипаж измучился постоянно ремонтировать палубное орудие, и 14 сентября лодка взяла курс домой. При проходе через Дарданеллы она атаковала канонерку «Айдин Рейс», однако этот счастливый корабль в очередной раз ушел от британских торпед.

4 сентября 1915 года, в тот день, когда Е-11 прибыла в Мудрос, Е-7 начала свой второй поход в Мраморное море. Она попыталась форсировать сети на глубине 100 футов. Хотя лодка проделала в сети дыру, достаточно большую, чтобы протиснуться сквозь нее, один из тросов намотался на правый винт. Правый электромотор пришлось остановить. Течение развернуло лодку и бросило бортом на сеть.

Теперь лодка прочно запуталась и носом, и кормой. Все попытки капитан-лейтенанта Кохрейна освободить ее были напрасны. Борьба лодки с сетью привлекла внимание патрульных катеров, и они не замедлили пустить в ход новое оружие. Теперь это были подрывные заряды, которые взрывались на определенной глубине. От них до глубинной бомбы, самого смертоносного противолодочного оружия, оставался только один шаг. Впрочем, Кохрейн в своим рапорте назвал их минами.

Первый взрыв прогремел в 8.30, хотя и слишком далеко, чтобы повредить лодку. Е-7, надеясь, что взрыв повредил сеть, сделала новую попытку вырваться, и снова напрасно.

Через 2 часа был взорван второй заряд, на этот раз гораздо ближе. Он сильно встряхнул лодку, хотя прочный корпус опять не был поврежден. Снова Кохрейн попытался вырваться. Хватка сетей немного ослабла, но лодка все еще не могла двигаться. В течение 3 часов он давал попеременно передний и задний ход, но единственным результатом стали почти разряженные батареи.

Кохрейн решил, что лучшим выходом будет спокойно ждать на большой глубине, надеясь, что третий взрыв окончательно порвет сеть и освободит лодку. Попытки

дальше использовать электромоторы лишь окончательно посадили бы батареи, а они еще могли понадобиться, когда Е-7 освободится. Однако на всякий случай Кохрейн решил приготовиться к самому худшему и уничтожил секретные документы.

Еще 5 часов Е-7 лежала в сетях, ожидая. В лодке царила тишина, и тишина царила наверху. Не было слышно шума винтов, и у англичан появилась надежда, что охота завершена. Если Е-7 продержится до темноты, можно будет незаметно всплыть, очистить винт и удрать.

Однако около 19.00 страшный взрыв подбросил лодку. Это был новый заряд, и он взорвался всего в нескольких футах от корпуса Е-7. Лампы погасли, в лодке стало темно, как в могиле. Мелкие предметы полетели в разные стороны. Кохрейн снова дал ход, надеясь, что сеть разорвана. Напрасно.

Теперь не осталось никаких шансов на спасение лодки, и Кохрейн решил спасать команду. Он установил подрывные заряды и приказал продуть цистерны. Е-7 поднялась на поверхность и сразу попала под огонь береговых батарей. 3 катера стояли вокруг нее, и они сразу подошли к беспомощной лодке. Турки сняли весь экипаж, прежде чем подводная лодка начала тонуть. Когда лодка уже почти скрылась под водой, сработали подрывные заряды. Они окончательно разрушили Е-7, сделав бессмысленными попытки поднять ее.

День 4 сентября 1915 года стал важной вехой в истории подводной войны, хотя прошло время, прежде чем ее значение было осознано. Кохрейн попал в плен, поэтому его рапорт о происшедшем был получен с большим запозданием. А ведь ему было что сообщить, так как Е-7 была потоплена совершенно новым противолодочным оружием. Впрочем, решительный человек всегда сумеет передать важную новость домой даже из лагеря для военнопленных.

Точно не известно, как именно турки подрывали свои заряды. Вероятно, их сбрасывали с борта патрульного

судна, позволяли погрузиться до определенной глубины, а потом взрывали электрическим запалом. Не похоже, чтобы противник использовал гидростатические датчики, как в настоящей глубинной бомбе. Там столб воды давит на клапан, и происходит взрыв. Однако турки показали, каким путем следует идти при создании глубинных бомб.

Следующей в поход отправилась Е-12 капитан-лейтенанта Брюса. Перед походом она побывала на Мальте, и во время ремонта на ней установили 102-мм орудие. Пока это было самое крупное орудие на британских подводных лодках. Е-12 использовала его для обстрела пороховой фабрики в Мудании, а также чтобы подавить несколько береговых батарей. Впервые англичане дали бой батареям, которые турки построили в различных местах побережья. И этот бой завершился скверно для турок.

При прорыве через Дарданеллы лодка торпедировала стоящий у азиатского берега австрийский пароход «Битиния». Он лег на дно, утащив с собой 2 парусника, пришвартованные к борту... для защиты от подводных лодок. Однако пароход лег на борт на мелком месте и позднее был поднят.

Е-12 также провела первые эксперименты по подводной сигнализации. Было известно, что звук под водой распространяется на большое расстояние, поэтому Брюс решил опробовать систему звукоподводной связи, стуча молотком по прочному корпусу. Когда подошла новая лодка, — это была Н-1 лейтенанта Г. Пири, — они провели несколько сеансов связи в подводном положении на довольно значительном расстоянии. Эти первые эксперименты позднее привели к созданию прибора Фессендена, электрического устройства, которое посылало в воду звуковой луч. Прибор позволял двум лодкам переговариваться в подводном положении на расстоянии до 3 миль.

Главные приключения Е-12 начались на обратном пути. Лодка достаточно легко прошла сквозь сетевое заграждe-

ние. Но при этом она оторвала большой кусок этой самой сети, который обмотался вокруг ее носовой части и спутал носовые рули глубины. Они перестали двигаться, а дополнительный вес в носовой части заставил лодку постепенно идти в глубину. Когда Е-12 прошла 100 футов, Брюс продул носовую балластную цистерну, но не смог остановить погружение. Рули были переключены на ручное управление, и 3 человека повисли на рычагах, чтобы заставить их двигаться. Лодка прошла 150 футов и продолжала погружаться. Она уже погрузилась глубже, чем любая из подводных лодок. Но в конце концов рули поддались усилиям троих матросов и начали медленно поворачиваться. Однако погружение продолжалось. Лодка прошла 200 футов, и начало сказываться давление воды. Стеклянные иллюминаторы в рубке треснули, и рубка была затоплена. Е-12 еще больше потяжелела. Но теперь носовые рули начали действовать, и Е-12 выровнялась на глубине 245 футов. Корпус начал течь, и казалось, что лодка гибнет.

В течение 10 минут она оставалась на такой глубине, где давление воды могло раздавить ее, как яичную скорлупу. Потом она начала подниматься с угрожающей скоростью. Трое моряков попытались перевести носовые рули на погружение, но не успели. Е-12 поднялась на глубину 12 футов, и ее рубка высунулась из воды, прежде чем удалось восстановить управление. Турки немедленно обстреляли лодку, но попаданий не добились.

Лодка снова погрузилась, и опять вес обрывков сети заставил ее полого идти вниз. Теперь она ушла на глубину 120 футов, но как только рули были поставлены на подъем, начался неуправляемый подъем. Именно так, то поднимаясь к самой поверхности, то уходя в глубину, Е-12 форсировала минное заграждение возле Килид-Бахра. Вдобавок она еще запуталась в минрепах. Однако именно они помогли лодке спастись. Резко повернув руль, Брюс приказал дать полный ход. В результате минрепы сорвали большую часть опутавшей лодку сети.

Когда с носа лодки был сдернут большой груз, Е-12 стремительно вылетела на поверхность. Она оказалась прямо напротив береговых батарей и получила 3 попадания. Один снаряд попал в рубку, а два — в мостик. Однако прочный корпус не был пробит, и Е-12 осталась цела. 2 торпеды, выпущенные береговыми аппаратами, прошли мимо. Теперь Е-12 восстановила управление и сразу погрузилась на 60 футов. На этой глубине она была в безопасности. Так она добралась до мыса Хеллес. Там она всплыла и направилась на базу в Мудрос.

В октябре 1915 года первый поход совершила новая лодка типа Н-1 лейтенанта У.Б. Пири. 5 октября она потопила артиллерийским огнем 3 маленьких парусника и торпедировала пароход «Эдремит». Хотя пароход затонул, его надстройки остались торчать из воды. Взрывом был поврежден стоящий рядом пароход «Рехбер», но уже к концу месяца оба судна были отремонтированы.

17 октября в заливе Измит Е-12 и Н-1 встретили канонерку «Ташкопрю». Торпеда Н-1 прошла мимо, и канонерка бросилась наутек в направлении Бандирмы. Лодки погнались за ней, и в 9.50 Е-12 открыла огонь из своего 102-мм орудия. «Ташкопрю» ответила, но пальба 47-мм пушчонок, стоящих на канонерке, была не более чем пустой трескотней. Брюс израсходовал около 200 снарядов, из которых половина не взорвалась. Наконец канонерка ушла под прикрытие береговых батарей.

20 октября Н-1 прибыла к рейду Саркёй, где нашла 3 транспорта и большое количество барж с продовольствием для турецкой 5-й армии. Стоящие на якоре пароходы были легкой целью, и Н-1 потопила «Плевне» и «Ханефие». Немного позднее произошел любопытный инцидент. Три дня подряд Н-1 атаковала пароход «Хюдавандигар», но лишь 29 октября с третьей попытки лодка попала торпедой ему в носовую часть. Увы, повреждения были невелики, и пароход вскоре был отремонтирован. Настойчивость Пири не была вознаграждена.

Следующей в Мраморное море направилась Е-20 капитан-лейтенанта К.Г. Уоррена. После того как Е-12 продемонстрировала эффективность 102-мм орудия, на этой лодке установили 152-мм гаубицу. Однако ее полезность выяснить так и не удалось, потому что лодке не представилось случая использовать это орудие в деле. Она должна была действовать вместе с французской лодкой «Тюркуаз», но ничего хорошего из этой затеи не получилось.

Вторая попытка французов послать подводную лодку в Мраморное море закончилась еще хуже, чем первая. Если тогда лодка «Сапфир» погибла, но это не привело к другим последствиям, то «Тюркуаз» утащила за собой британскую лодку Е-20.

19 октября «Тюркуаз» покинула Мудрос, а в 3.00 на следующий день вошла в Дарданеллы. Она прошла под минными заграждениями, но у Чанака коснулась дна и всплыла. Турецкие корабли открыли по ней огонь, но лодка погрузилась и двинулась дальше. На выходе из Дарданелл у французов случились первые неполадки с электромоторами, поэтому через Мраморное море «Тюркуаз» шла в надводном положении. 20 октября она встретилась с Е-12 и Е-20. На следующий день на «Тюркуаз» имел место небольшой пожар из-за короткого замыкания.

За все время патрулирования французская лодка не встретила ни одного парохода, а 2 парусника сумели удрать, так как французы стреляли на изумление неточно. 25 октября «Тюркуаз» снова встретилась с Е-20, а потом продолжила патрулирование. В тот же день она встретила канонерку «Бахр-и Сефид», которая открыла огонь по лодке, и та была вынуждена погрузиться. Попытка атаковать торпедами маленький парусник возле Текир-дага не удалась, обе торпеды прошли мимо. И это было к лучшему, так как, когда лодка всплыла, выяснилось, что на паруснике находятся только греки-беженцы.

30 октября «Тюркуаз» попыталась прорваться обратно через Дарданеллы. Возле Акбаша перископ лодки был замечен береговыми батареями, которые сразу открыли

огонь. Маневрируя, чтобы обойти сеть, лодка ударилась о дно и вылетела на поверхность. 75-мм полевая батарея немедленно обстреляла ее и добилась попадания в рубку. Французы выбросили белый флаг, и экипаж поспешно бросил лодку. Экипаж был подобран турецким катером, а прибывшие германские офицеры с удивлением обнаружили, что капитан даже не попытался уничтожить секретные документы.

Сама лодка лежала на дне на глубине всего 4 метра, и весь ее корпус торчал над водой. Поэтому 2 ноября она была без труда поднята буксиром «Сана» и спасательным буксиром «Курт». Лодку отвели в Константинополь, отремонтировали и 10 ноября ввели в состав турецкого флота под названием «Мюстечип Онбаши». Однако использовать ее в боевых действиях турки не решились из-за неважного состояния. Она служила в качестве зарядной станции для германских лодок, находящихся в Константинополе.

Среди захваченных немцами бумаг была записка с указанием координат и времени встречи с Е-20. «Тюркуаз» на рандеву не прибыла. Вместо нее 5 ноября в намеченную точку пришла германская субмарина UB-14 оберлейтенанта Гуго фон Хеймбурга. В 16.45 она обнаружила стоящую на поверхности Е-20, которая ждала французскую лодку. С дистанции 500 метров UB-14 выпустила торпеду. Промахнуться по такой цели было невозможно. Когда рассеялся дым, лодка просто исчезла. Немцы подобрали капитана, 2 офицеров и 6 матросов из экипажа Е-20.

В ноябре Нэсмит совершил третий поход на Е-11. И снова ему сопутствовала удача. Начал он 7 ноября, потопив артогнем возле Кара-Бурну парусное судно «Эвлиядифис». 15 ноября Нэсмит торпедировал австрийский пароход «Ариматеа», но тот затонул на мелководье и был позднее поднят. Вторая торпеда попала в германское судно «Лили Рикмерс», но запуталась в противоторпедных сетях. Поэтому судно было лишь повреждено взрывом и

само ушло в Константинополь на ремонт. Возле Чанака Е-11 торпедировала и потопила пароход «Деспина» с грузом пшеницы.

26 ноября Е-11 подошла к Эрдеку, и Нэсмит обнаружил в порту несколько судов. В полдень лодка всплыла и обстреляла их, но береговые батареи вынудили ее погрузиться. В 16.00 Нэсмит снова всплыл и продолжил обстрел, пока весь берег не затянуло дымом пожаров. Пароход «Гелиболу» был потоплен, а «Эдремит» — поврежден.

3 декабря возле Яловы Е-11 встретила миноносец «Яр-Хиссар» и атаковала его. Взрывом корпус миноносца был переломлен пополам, при этом погибли 8 немцев и 28 турок. На следующий день Е-11 атаковала большой германский пароход «Босфорус», шедший в сопровождении миноносца «Беркэфшан». Нэсмит дождался, пока миноносец скроется в полосе тумана, поднялся на поверхность и открыл огонь. Когда миноносец вернулся, пароход уже пылал от носа до кормы.

Как считают англичане, в этом походе Нэсмит добился выдающихся успехов. Он торпедировал турецкий миноносец «Яр-Хиссар», потопил 11 пароходов и 35 дау. Е-11 подожгла поезд и в очередной раз заглянула в гавань Константинополя. Именно там был потоплен один из 11 пароходов. Но именно это заставляет усомниться в истинности всего остального. Действительно, возле Хайдарпаши Е-11 торпедировала пароход «Лерос», который турки приготовились ставить в сухой док. Он был поврежден, но к нему тут же подошли несколько буксиров и барж и сумели удержать «Лерос» на плаву. Так или иначе, но этот поход был для Нэсмита довольно удачным.

9 декабря в море на Е-2 вышел капитан-лейтенант Беннет, чтобы действовать вместе с Нэсмитом. Это была последняя британская лодка, направленная в Мраморное море. Теперь Е-2 тоже имела 102-мм орудие и хорошо использовала его в Мудании, где обстреляла желез-

нодорожную станцию и подожгла склады. Беннет потопил несколько дау, но более крупных целей не встретил. Попытка перерезать подводный телеграфный кабель между Бандирмой и Константинополем не удалась. 1 января 1916 года Е-2 побывала в Константинополе, но никаких целей не обнаружила.

22 декабря Е-11 в последний раз покинула Мраморное море, проведя там 47 дней. Это был самый продолжительный поход в турецких водах. Через 11 дней, 2 января 1916 года была отозвана Е-2. Впервые за целый год в Мраморном море не осталось ни одной британской подводной лодки.

Кампания на полуострове Галлиполи подошла к концу. Эвакуация союзных войск уже шла полным ходом, поэтому больше не было необходимости наносить удары по турецким коммуникациям. Хотя операция на Галлиполи и завершилась неудачей, она на время устранила турецкую угрозу Суэцкому каналу, что позволило союзникам сформировать армию в Египте. Она также стоила туркам больших потерь, что ослабило турецкую армию. Это имело важное значение во время последующих боев в Палестине, когда войска Алленби начали наступление. Именно этот удар привел к разгрому Турции.

Подводные лодки сыграли заметную роль в ослаблении турецких войск. Они были использованы очень умело, и отважные экипажи сделали все, что от них зависело. Ко времени окончания боев на Галлиполи турецкий флот почти перестал существовать. Торговый флот сократился вдвое, при этом англичане делали все, чтобы сохранить жизнь гражданским морякам.

Дарданеллы показали, что существуют новые аспекты подводной войны. Балтика позднее это подтвердит. Выяснилось, что подводные лодки могут иметь стратегическое значение. Они наносят врагу максимальные потери минимальными силами. Этот вывод не был в полной мере осознан в то время, некоторые адмиралы продолжали требовать от подводной лодки больше, чем

она могла дать. Те, кто пытался на практике выполнить эти требования, лишь напрасно губили лодки и людей. Дарданелльская кампания британских подводных лодок заложила фундамент, на котором в последующие годы строились теория и практика действий британского подводного флота. История доказала, что это был крепкий фундамент.

ДЕЙСТВИЯ БРИТАНСКИХ ЛОДОК НА БАЛТИКЕ, 1914—1917 ГОДЫ

27 сентября 1914 года в районе Назе, южной оконечности Норвегии, проходила маленькая эскадра. Если бы здесь имелся сторонний наблюдатель, он заметил бы, что к кораблям с востока подошла подводная лодка, которую сопровождали 1 крейсер и 1 эсминец. Через 2 или 3 часа с востока появилась еще одна подводная лодка, после чего все корабли повернули назад. Этими подводными лодками были Е-1 и Е-5, которые вернулись из разведывательного похода в ворота Балтики — проливы Каттегат и Скагеррак.

Несколько недель назад командующий Гранд Флита адмирал сэр Джон Джеллико начал задумываться, как вынудить к бою германский Флот Открытого Моря. Немцы совсем не собирались выходить в Северное море, где их ждал Гранд Флит. Больше того, они полностью покинули Северное море и через Кильский канал отошли на Балтику, куда британский флот не мог проникнуть. Агенты сообщали, что корабли часто проводят учения между островом Борнхольм и южным выходом из Зунда, узкой полоски воды, которая разделяет Швецию и Данию. Если найти способ атаковать их там, они могут вернуться назад. Не исключено, что они даже выйдут в море. Единственным оружием, способным сделать это, была Заморская флотилия подводных лодок, базирующаяся в Гарвиче.

Но прежде чем сделать что-либо в этом направлении, требовалось обзавестись надежной базой на Балтике, откуда будут действовать подводные лодки. Британский посол в Москве получил инструкции провести переговоры с русским правительством и предложить усилить русский флот британскими подводными лодками. Предложение было принято, и к приему британских лодок начал готовиться порт Либава.

11 октября коммодор Роджер Кийз получил приказ Джеллико послать на Балтику 3 подводные лодки. Были выбраны Е-1 капитан-лейтенанта Н.Ф. Лоренса, Е-9 капитан-лейтенанта М.К. Хортона и Е-11 капитан-лейтенанта М.Э. Нэсмита. В то время эти командиры считались самыми опытными подводниками. Проведенная в конце сентября разведка Каттегата показала, что немцы тщательно охраняют Зунд, однако умелый и решительный командир может прорваться через пролив.

Первой отправилась Е-1. Ночью 17 октября она легко форсировала пролив и утром уже находилась в Балтийском море. Она прошла пролив в надводном положении, уклоняясь от эсминцев, и погрузилась на перископную глубину только перед самым рассветом.

Примерно около 10.00 лодка обнаружила недалеко от себя один из германских патрульных крейсеров, который приняла за «Фюрст Бисмарк». На самом деле это был гораздо более мелкий крейсер «Виктория-Луиза». Лоренс подошел на расстояние 500 ярдов и выпустил 2 торпеды из траверзных аппаратов с интервалом в минуту. Ведь на Е-1 имелся только 1 носовой аппарат! Первая торпеда прошла под килем крейсера и не взорвалась. С борта корабля ее увидели, и крейсер повернул. Это позволило ему уклониться от второй торпеды, которая прошла у него перед форштевнем. Впрочем, немцы заявили, что первая торпеда прошла за кормой крейсера. Е-1 погрузилась, а когда она снова подвсплыла на перископную глубину, крейсер уже скрылся. Это было первое предупреждение немцам, что враг проник во внутреннее море, и воды,

ранее считавшиеся абсолютно безопасными, теперь могут стать могилой для любого корабля.

В течение дня капитан-лейтенант Лоренс шел в подводном положении и заметил еще 2 крейсера. Однако они находились слишком далеко. Никаких следов Флота Открытого Моря он не заметил и после пустого дня отошел к острову Борнхольм, чтобы подзарядить батареи. 19 октября Лоренс патрулировал неподалеку от Борнхольма, но воды вокруг острова были еще более пустынными, чем район южнее Зунда. Поэтому 20 октября он решил поискать удачу в Данцигской бухте. В подводном положении он поднялся по Нойфарвассеру к самого входу в гавань, однако замеченные 3 крейсера стояли в полной безопасности в порту. Атаковать их было невозможно.

Разочарованный этими неудачами, Лоренс решил идти прямо в Либаву и там ожидать прибытия 2 остальных лодок. На подходах к Либаве его встретил русский офицер, который должен работать с англичанами, и порадовал известием, что Лоренс прошел прямо через германское минное заграждение. Русский также сказал ему, что немцы быстро наступают вдоль побережья, а потому портовые сооружения Либавы взорваны. Однако требовалось встретить две другие лодки, и Е-1 осталась стоять посреди развалин, ожидая их прибытия.

Переход капитан-лейтенанта Хортона оказался гораздо сложнее. Он прибыл к Каттегату ночью 17 октября, но было уже слишком поздно, чтобы прорываться через пролив. 18 июля лодка пролежала на дне и следующей ночью прошла самое узкое место пролива. Утром 20 октября она миновала линию германских патрулей, хотя вражеские эсминцы часто загоняли ее под воду. 22 октября Е-9 присоединилась к Е-1 среди руин Либавы. Причиной вражеской активности была попытка Лоренса атаковать «Викторию-Луизу».

Е-11 повезло меньше. Неполадки в машинах задержали ее выход из Гарвича, и она подошла к Зунду только 20 октября. Лодку заметили эсминцы и дважды попыта-

лись таранить ее. На мелководье погрузиться было нельзя, и капитан-лейтенант Нэсмит решил повернуть назад, к более глубоким местам в Каттегате, чтобы позднее попытаться еще раз форсировать Зунд.

Вечером 20 октября он заметил на поверхности еще одну подводную лодку. В тусклом свете он сумел различить нанесенный на рубку номер U-3 и решил атаковать противника. Его торпеда прошла мимо, но это был счастливый промах, так как лодка оказалась датской! Просто датчане на рубке своей лодки «Хавманден» нанесли бортовой номер «3». Однако эта атака привлекла внимание немцев к Е-11, и во второй половине дня 21 октября, когда она на поверхности заряжала батареи, ее заметил гидросамолет. Всю ночь за лодкой гонялись вражеские эсминцы. В Каттегате разыгралась смертельная игра в кошки-мышки. Все германские корабли получили сообщение о присутствии британской лодки и были настороже. У Нэсмита не осталось никаких шансов проскользнуть через германские патрули, поэтому крайне неохотно он повернул домой. Следовало дождаться, пока уляжется переполох, и лишь тогда можно было совершить новую попытку прорыва.

Добавим, что англичане упорно отрицали факт атаки датского военного корабля, пока на берегу не были найдены обломки британской торпеды. Их тщательно изучили, и выяснилось, что торпеда была выпущена Е-11. Только после этого в начале 1915 года Адмиралтейство крайне неохотно принесло извинения датчанам. На этом инцидент был исчерпан.

Е-1 и Е-9 ожидали в Либаве, не подозревая о приключениях Е-11. Русский командующий адмирал фон Эссен предложил им перейти в новую базу Лапвик (Финский залив). Однако командиры не хотели отправляться туда, пока остается хоть один шанс на приход Е-11. Обе лодки даже вышли в море, чтобы попытаться найти пропавшего товарища, но единственным кораблем, который они заметили, был германский эсминец. Он ушел

от торпеды Е-1, резко повернув в сторону. 29 октября лодки прекратили поиски, убежденные, что Е-11 погибла, и 30 октября они прибыли в Лапвик. Там лодки поступили под оперативный контроль русского командования.

К 13 ноября обе лодки были готовы к действиям и перешли в Гельсингфорс. Там они получили приказ «начать активные операции против германского военного флота в районе Борнхольма и западнее него». Из-за шторма выход в море задержался до 15 ноября. Лоренсу не повезло, на Е-1 сломался правый двигатель, и команде пришлось заниматься ремонтом, забыв о вражеских кораблях. Поход Хортона тоже оказался безрезультатным, хотя 17 ноября он атаковал германский крейсер «Газелле». Хортон маневрировал около 12 минут, прежде чем сумел занять выгодную позицию, так как крейсер шел зигзагом. Обе торпеды прошли мимо. Использовать траверзные аппараты Хортон не сумел. Немцы не заметили ни лодку, ни торпеды.

Немцы не могли игнорировать появление на Балтике британских лодок. Если к действиям русских лодок они относились равнодушно, то после появления Е-1 и Е-9 в Финский залив была направлена лодка U-25 капитан-лейтенанта Вюнше. Утром 16 декабря Вюнше заметил лодку, идущую в надводном положении. Несмотря на штормовую погоду, U-25 сумела атаковать вражескую лодку, которая оказалась британской Е-1. Британские наблюдатели оказались не на высоте, они узнали о присутствии немцев, лишь когда Вюнше с дистанции 300 метров выпустил торпеду. Обе лодки спешно погрузились и разошлись в разные стороны. Лоренс поднялся на поверхность только через 2 часа.

Это были первые лодки, которые англичане отправили на помощь русским. Сначала они имели приказ атаковать только военные корабли, однако в 1915 году им было разрешено начать действия на морских коммуникациях

Германии. Особенно важным было сорвать перевозки железной руды из нейтральных портов. Разумеется, не могло идти и речи о начале неограниченной подводной войны, которую развязали в Атлантике. Британские лодки имели строжайший приказ обеспечить безопасность гражданских команд перед потоплением любого судна. Матросы неизменно получали время, чтобы занять места в спасательных шлюпках перед уничтожением судна. Очень часто эти шлюпки получали продовольствие с подводных лодок.

Зимой 1914 года возник вопрос о возможности действий лодок в условиях сильных холодов. Но сначала требовалось отремонтировать обе лодки, страдавшие от множества мелких и средних дефектов. Поэтому первый ход в кампании 1915 года сделали немцы. В середине апреля подводная лодка U-26 капитан-лейтенанта фон Беркгейма направилась в Финский залив, чтобы выяснить ледовую обстановку. Так как немцы пока еще не перешли к неограниченной подводной войне, фон Беркгейм имел приказ атаковать торговые суда только в соответствии с положениями Женевской конвенции. Одновременно с лодкой в море вышел минный заградитель «Дойчланд», который должен был поставить мины на выходе из Финского залива. Однако U-26 сообщила, что встретила тяжелые льды, отдельные торосы поднимались почти на 3 метра, поэтому мины пришлось ставить в другом месте. Русские перехватили переговоры немцев по радио и запретили всем торговым судам выходить в море. В результате единственным успехом самой U-26 стало потопление 23 апреля в районе Аландских островов небольшого парохода «Фрак».

В конце апреля 1915 года Лоренс повел Е-1 в пробное плавание. Ледокол «Петр Великий» вывел лодку из Ревеля на чистую воду, и далее Е-1 двинулась самостоятельно. Очень быстро она обросла льдом, и командиру пришлось держать на мостике человека с молотком и зубилом. Его задачей была очистка входного люка, чтобы тот

можно было быстро захлопнуть в случае аварийного погружения. Однако основное беспокойство вызывала система продувания главных балластных цистерн. Если ее клапаны зарастут льдом, лодка будет вынуждена оставаться на поверхности. Проведя в море целый день, Хортон совершил пробное погружение. Клапаны оказались чистыми, после чего командир лодки решил, что может направиться во вражеские воды в поисках целей.

Лоренс встретил множество торговых судов, но пока не имел разрешения топить их, а военных кораблей он не видел. 8 мая, когда он уже решил, что поход закончится безрезультатно, Е-1 встретила легкий крейсер «Амазоне». Подойти ближе чем на 1200 ярдов Лоренсу не удалось, поэтому он выпустил торпеду больше с целью напугать немцев. Разумеется, торпеда в цель не попала.

28 апреля в море вышел Хортон. С трудом пробившись сквозь льды у берегов Эстонии, он взял курс на Зунд и утром 29 апреля подошел к Кильской бухте. Плавание было безрезультатным, Хортон получил приказ вернуться к Либаве и поддержать действия русских крейсеров. 8 мая во второй половине дня недалеко он заметил пару германских эсминцев. Хортон подождал, пока они приблизятся на расстояние 600 ярдов, и выпустил торпеду. Она была установлена на 8 футов, но из-за неисправности пошла глубже и проскочила под килем эсминца. Потом торпеда взорвалась, подняв огромный столб воды. Хортон, который следил за всем этим в перископ, решил, что эсминец получил попадание и затонул. На самом деле S-20 лишь сильно встряхнуло взрывом.

Хотя эта атака и завершилась неудачей, она сильно испугала противника. Предыдущая попытка торпедировать «Викторию-Луизу» уже заставила немцев поволноваться. Однако они решили, что лодка просто пробралась в Балтику и после недолгого патрулирования вернулась в Англию. Вторая атака заставила их поверить, что англичане где-то спрятали плавучую базу, с которой действуют лодки. Две эскадры тяжелых кораблей, которые под-

держивали приморский фланг армии, были спешно отведены в Свинемюнде. Все имеющиеся миноносцы и патрульные суда были отправлены в море на поиски таинственной плавбазы.

С окончанием зимы погода стала более благоприятной для действий подводных лодок, и обе британские лодки возобновили действия. Наиболее современные русские лодки, которым должны были помогать англичане, стояли неподвижно. Двигатели для них были заказаны в Германии, и после начала войны были, разумеется, потеряны. В результате Е-1 и Е-9 выпала задача патрулировать в Балтийском море без всякой поддержки. Однако эти лодки справились со своей задачей, свидетельством чему является приказ принца Генриха Прусского, командующего германскими морскими силами на Балтике. Отправляя свои лодки в Финский залив, он приказал им беречь торпеды и тщательно выбирать цели, указав: «Я считаю уничтожение британской субмарины не менее ценным, чем потопление русского броненосного крейсера».

Действия двух лодок нарушили вражескую систему судоходства и осложнили доставку железной руды в Германию. Это вынудило немцев пересмотреть значение действий британских лодок на Балтике. Лодки не только имели большое число целей. Немцам также пришлось отвлечь большое количество кораблей для патрулирования. Русский флот, несмотря на отвагу моряков, был слишком слаб, чтобы сражаться с немецким. Поэтому немцы могли выделить относительно слабые силы для борьбы с ним. С британскими подводными лодками дело обстояло иначе. Ими командовали отважные и умелые офицеры, поэтому немцам пришлось держать на Балтике много кораблей, чтобы не позволить этим двум лодкам захватить полное господство на море. Их присутствие, как подтверждает официальная германская история войны на море, не только связывало германский флот, но и оказывало огромное влияние на стратегическое и тактическое планирование.

Поэтому Адмиралтейство в июле 1915 года приняло решение об отправке новой группы подводных лодок на Балтику. 4 маленькие лодки типа «С» планировалось перевести вокруг Норвегии в Архангельск, откуда их на баржах по рекам и каналом можно было доставить в Петроград. Они вошли в состав британской подводной флотилии в 1916 году. Еще 4 лодки типа «Е» были отправлены прорываться знакомым путем через Зунд. 3 из них достигли цели, но Е-13 была потоплена.

Ее гибель вызвала бурю возмущения. На лодке отказал компас, она подошла слишком близко к датскому берегу и села на песчаную мель возле Сальтхольма. По международным законам она могла оставаться в датских территориальных водах 24 часа. Если лодка не успеет сняться с мели за это время, ее следует интернировать.

Рано утром прибыл датский миноносец «Нарвален». У англичан еще оставалось 12 часов, и существовала вероятность, что Е-13 снимется с мели с вечерним приливом. Командир лодки капитан-лейтенант Г. Лэйтон высадил экипаж, чтобы облегчить лодку. Пока англичане занимались этим, прибыл германский эсминец G-132 под командованием лейтенанта графа фон Монтгеласа. В 9.30 прибыл еще один германский эсминец. Внезапно один из них с дистанции 5 кабельтовых выпустил торпеду по лодке, сидящей на мели. Но торпеда врезалась в песок. Тогда эсминцы подошли на расстояние 300 ярдов и начали обстреливать лодку. Через несколько секунд она превратилась в груду искореженного металла, охваченную пламенем. Моряки попрыгали в воду и поплыли к датскому миноносцу. Немцы обстреляли их шрапнелью и дали несколько пулеметных очередей. Многие моряки были убиты в воде. Из 31 человека экипажа погибли не менее 15. Лэйтону повезло спастись. Позднее он сумел бежать из лагеря для интернированных, добрался до Англии и вернулся на службу в подводный флот.

Подводная лодка Е-8 капитан-лейтенанта Гудхарта сумела прорваться в Балтику, хотя и не без приключе-

ний. Лодка подошла к северному входу в Зунд 18 августа около 3.00. Лодка была вынуждена погрузиться, так как через пролив следовал небольшой конвой торговых судов. Е-8 оставалась на дне, пока не стих шум винтов. Через 2,5 часа Гудхарт подвспыл под перископ, чтобы осмотреться. Появление нового корабля снова заставило лодку погрузиться, но Е-8 не была замечена, поэтому тревога не поднялась.

Немного позднее опустился туман, который дал Гудхарту шанс всплыть и попытаться форсировать пролив полным ходом в надводном положении. Навигация в узком проливе была крайне сложным делом, но упускать такой случай было нельзя. Когда лодка проделала уже половину пути, туман рассеялся и вынудил ее погрузиться. В 16.00 Гудхарт находился возле маяка Хельсинборг и через час он лег на дно на глубине 11 фатомов, чтобы дождаться темноты.

За первую половину ночи Гудхарт сумел пройти довольно много. Он уже миновал Копенгаген, но на траверзе Мальмё был вынужден погрузиться, так как на расстоянии всего 200 ярдов показался германский эсминец. Е-8 спешно погрузилась и ударилась о дно на глубине всего 19 футов. Дальше лодка двигалась буквально ползком. В полночь она всплыла и тут же заметила другой эсминец. Гудхарт решил положиться на удачу и попытаться использовать темноту. Он не стал погружаться и пошел в надводном положении, но на электромоторах, чтобы снизить шум. Едва он прошел мимо этого эсминца, как прямо впереди показался еще один. Е-8 спешно погрузилась, но тут же ударилась о дно, повредив себе лопасти правого винта. Гудхарту пришлось отлеживаться на дне, слушая шумы винтов над головой.

После полуночи он снова всплыл. Эсминец все еще торчал тут же, и лодке снова пришлось погружаться. Лодка находилась под водой очень долго, и ее батареи почти разрядились. Их требовалось перезарядить. Однако сде-

лать это было совершенно невозможно, пока поблизости находятся германские корабли.

Самым малым ходом Гудхарт сумел обойти эсминец и добраться до более глубоких мест. У подводников появилась надежда на благополучный исход, но через пару часов Е-8 снова ударилась о дно на глубине 18 футов. Через час она всплыла, но выяснилось, что противник все еще настороже. Пришлось снова погружаться, хотя батареи едва дышали. Так продолжаться не могло.

Но тут все переменилось. Примерно в 7.00 противник ушел, и Е-8 всплыла, чтобы начать зарядку батарей. Через 2 часа ее загнали под воду 2 торговых судна, а еще через 2 часа — эсминец. Уже полностью рассвело, и Е-8 пришлось отлеживаться на дне на глубине 23 фатома.

Вечером Гудхарт снова поднялся, но ему пришлось нырять еще 3 раза, прежде чем он вышел в район, где не было никаких кораблей. Там он зарядил батареи, но яркая луна не позволила Е-8 находиться на поверхности более 2 часов.

Снова Гудхарт лег на дно, но теперь самые тяжелые испытания остались позади. Он достаточно далеко отошел от Зунда и находился в открытом море. Во время ночного перехода к Финскому заливу он полностью зарядил батареи и утром 22 августа встретился с Е-9 возле Дагерорта. К 21.00 Е-8 прибыла в гавань Ревеля, а уже через сутки была готова к выходу на операцию, так как за это время в доке ей поставили новый винт.

Опыт Гудхарта ясно показал, какие опасности подстерегают подводную лодку в Зунде. После того как в октябре прошлого года 2 лодки прорвались на Балтику, противник удвоил численность патрулей и поставил оборонительные минные заграждения. Появление подводных лодок в водах Балтики, которые немцы ранее использовали для подготовки экипажей новых кораблей, было слишком серьезной угрозой, которую нельзя было игнорировать.

Но несмотря на все предосторожности немцев, прорвались еще 2 подводные лодки. Это были Е-18 капитан-лей-

тенанта Р.К. Халахана и Е-19 капитан-лейтенанта Ф.Н. Кроми. Именно Кроми стал командиром флотилии, когда в 1916 году Лоренс и Хортон отбыли в Англию. Теперь на Балтике находились 5 лодок типа «Е» и 4 лодки типа «С». Реакция противника не заставила себя ждать.

Немцы поставили многочисленные минные заграждения, еще больше увеличили количество патрульных судов, и все-таки им так и не удалось поймать британские лодки. Панические рапорты о замеченных лодках хлынули в штаб германского Балтийского флота и смяли планы многих операций. Осенью и зимой 1915 года подводная угроза нарастала, и система морских перевозок оказалась нарушенной.

Кампания 1915 года стала для англичан самой успешной за все время пребывания на Балтике. Подводные лодки одержали достаточное количество побед, чтобы оправдать свое появление в этих незнакомых и опасных водах. 5 июня 1915 года Е-9 сорвала крупную операцию германского флота. Все германские корабли спешно были отправлены в порты. На выходе из Рижского залива немцы поставили минное заграждение и послали вперед эсминцы, чтобы попытаться увлечь русский флот за собой и навести его на германскую эскадру. Е-9 заметила на горизонте дымы и под перископом пошла туда. Хортон обнаружил легкий крейсер «Тетис» и 2 эсминца, стоящие у борта угольщика «Дора Гуго Стиннес». Первая торпеда прошла мимо крейсера, вторая попала в угольщик, а третья поразила эсминец. Угольщик через полчаса затонул, эсминец S-148 получил попадание в носовую часть. Он погрузился в воду носом до самого мостика, но переборки выдержали напор воды, и эсминец удалось отвести в порт кормой вперед. Немцы сразу отменили операцию.

Меньше чем через месяц Хортон получил вторую возможность продемонстрировать свое умение. 2 июля он патрулировал возле Риксхофта и заметил эскадру крейсеров в сопровождении флотилии эсминцев. Эскадра на-

ходилась на мелководье, что делало атаку сложной, так как лодке могло не хватить глубины, чтобы уйти от таранного удара, даже если прижаться к дну моря. Кроме того, немцы находились очень далеко, и Хортону требовалось идти полным ходом, чтобы успеть выпустить торпеды. Вражеские наблюдатели легко могли заметить большой бурун, поднятый перископом. Как видите, атака была сопряжена с серьезным риском.

Однако наблюдение на германских кораблях было поставлено из рук вон плохо, и Е-9 прошла между 2 эсминцами, не замеченная ими. Хортон прицелился в головной крейсер и выпустил 2 торпеды. Первая попала в носовую часть, а вторая под мостик броненосного крейсера «Принц Адальберт», на котором держал флаг адмирал Кристиан, заместитель командующего Балтийским флотом. Облегченная лодка выскочила на поверхность буквально под носом оторопевших немцев. Эсминец S-136 попытался таранить ее, но Хортон уклонился от него и ушел.

Хотя «Принц Адальберт» и получил тяжелейшие повреждения, но все-таки не затонул. Когда он подошел к базе Свинемюнде, он уже принял 1200 тонн воды и так сел носом, что не смог войти в порт. Под сильным эскортом он был отправлен в Киль, где был все-таки отремонтирован. На борту крейсера был найден осколок воздушного баллона торпеды с надписью на английском языке, поэтому сомнений в том, кто именно нанес удар, не возникло.

Е-1 получила свой шанс в августе, когда противник проводил крупную операцию в Рижском заливе. 30 июля воле Либавы Лоренс встретил группу из 3 транспортов, шедших кильватерной колонной, и выпустил торпеду в головной корабль. Потом он попытался было атаковать второй транспорт, но третий корабль повернул прямо на лодку и попытался протаранить ее. Лоренс был вынужден спешно погрузиться. Но прорыватель минных заграждений «Аахен» получил попадание и через 15 минут затонул.

К операции была привлечена Первая Разведывательная Группа вице-адмирала Хиппера, состоящая из линейных крейсеров. Она была переброшена на Балтику для обстрела порта Утэ. Потом линейные крейсера должны были направиться в Рижский залив, чтобы обстрелять береговые укрепления русских.

Погода 19 августа была плохой. Волнение было довольно сильным, над морем плыли полосы тумана, и видимость была ограниченной. В 8.10 находящаяся на позиции Е-1 заметила смутные силуэты больших кораблей, идущих на север. Линейные крейсера шли с большой скоростью, поэтому с атакой нужно было поторопиться. Капитан-лейтенант Лоренс разрядил оба носовых аппарата через 10 минут после того как заметил противника. Но германский эсминец увидел воздушный пузырь залпа, и Е-1 пришлось спешно погрузиться, чтобы не попасть под таран. Противник какое-то время гонялся за лодкой, и Лоренс не сумел выяснить результаты атаки. Однако он слышал сильный взрыв, который ощутимо встряхнул лодку. Это значило, что хотя бы одна торпеда попала в цель. Лишь через несколько недель из Германии было получено известие, что Лоренс сумел повредить линейный крейсер «Мольтке». Еще раз противник отменил операцию и отозвал все корабли. Царь послал за Лоренсом и поблагодарил его за спасение Риги. Кроме того, он наградил Лоренса орденом Св. Георгия.

Е-8 тоже вошла в историю, так как сумела доделать работу, начатую Е-9. Речь идет о «Принце Адальберте», который в июле был торпедирован и сильно поврежден Хортоном. Капитан-лейтенант Гудхарт встретил его 23 октября 1915 года возле Либавы. Погодные условия для атаки подводной лодки были просто идеальными. Яркий солнечный свет заливал море, но поверхность воды покрывала рябь, которая скрывала след перископа. Е-8 подошла на расстояние 1300 ярдов и выпустила торпеду. Она попала в носовой погреб, и раздался страшный взрыв. Через 8 минут «Принц Адальберт» пошел на дно.

До конца года был потоплен еще один германский крейсер. Это был «Ундине», ставший жертвой Е-19 капитан-лейтенанта Кроми. Лодка торпедировала его 7 ноября в западной Балтике. Кроми выпустил торпеду с дистанции 1100 ярдов, и она попала в район миделя. Крейсер потерял ход и загорелся. Командир корабля сразу понял, что повреждения смертельны, и вызвал эсминец V-154, чтобы снять экипаж. Тем временем Кроми обошел поврежденный крейсер с кормы и выпустил вторую торпеду, которая попала под грот-мачту. Последовал сильный взрыв, в воздух взлетел столб дыма и масса обломков, после чего «Ундине» быстро затонул. В своем рапорте Кроми отмечает заслуги вахтенного начальника лейтенанта Шарпа, который заметил германский крейсер. За этот успех Кроми был награжден орденом Св. Георгия. Надо заметить, что за прорыв в Балтику он уже был награжден орденом Св. Владимира, а за первый боевой поход получил орден Св. Анны.

А сейчас самое время процитировать советского «историка». Мы говорим о книге Г.М. Трусова «Подводные лодки в русском и советском флоте». На странице 258 можно прочитать: «Успешность действий русских подводных лодок в 1915 г. Характеризуется следующими итогами: уничтожены 1 броненосный крейсер, 1 легкий крейсер и, в общей сложности, 16 пароходов». Прелестно! Гудхарт и Кроми должны были перевернуться в своих могилах, узнав, что их превратили в **русских** подводников!

Разумеется, успехи британских лодок на Балтике не ограничивались этими атаками. Вражеский торговый флот также понес тяжелые потери. Например, рассмотрим действия Е-19 в течение одного дня. Сначала она остановила транспорт «Вальтер Леонхард», идущий из Лулео в Гамбург с грузом железной руды. Транспорт был потоплен подрывным зарядом, после того как команду сняло шведское судно. Через 2 часа Е-19 погналась за судном «Германия», везущим железную руду в Штеттин. Оно отказалось остановиться и выбросилось на берег. Е-19 подошла

к борту транспорта, чтобы снять команду, однако немцы уже перебрались на береговые скалы. Капитан-лейтенант Кроми попытался отбуксировать «Германию» на глубокое место, чтобы затопить, но не сумел сделать это. Пришлось оставить транспорт на месте, нанеся ему тяжелые повреждения, которые делали ремонт невозможным.

Через час Е-19 погналась за транспортом «Гудрун». Погоня длилась 2 часа. Это судно также пошло на дно вместе с грузом железной руды. Потом был остановлен шведский транспорт «Нюланд», но, по документам, он следовал в Роттердам, поэтому Кроми отпустил его. Через 10 минут он перехватил судно «Директор Рипперхаген» с грузом железной руды. Оно также отправилось на дно, а Кроми забрал экипаж на лодку, пока не подвернулось шведское судно, идущее в Ньюкасл, капитан которого принять забрать немцев к себе на борт.

Следующим в списке трофеев стало большое судно «Никодемия», до отказа нагруженное рудой. Оно следовало из Лулео в Гамбург. Заметив Е-19, шкипер повернул к шведскому берегу, чтобы укрыться в территориальных водах. Два выстрела поперек курса заставили его отказаться от рискованной затеи. Экипажу «Никодемии» было приказано пересесть в шлюпки, после чего абордажная партия установила на судне подрывные заряды. 7000 тонн железной руды достались рыбам. Потом подводная лодка отбуксировала шлюпки поближе к берегу.

Рано утром на следующий день Е-19 перехватила судно «Нике». Оно несло шведский флаг, однако следовало в Гамбург с грузом железной руды. Поэтому «Нике» являлось вполне законным призом, так как судно пыталось прорвать блокаду с контрабандой на борту. Кроми выслал на судно абордажную партию, состоящую из 1 лейтенанта и 2 матросов, и отправил судно в Ревель. После судебного разбирательства оно было конфисковано вместе с грузом.

Таким образом, за время похода, который длился 14,5 суток, Е-19 потопила 4 парохода, 3 парохода выбро-

сились на берег, а 1 шведский пароход с контрабандой был приведен в порт. То есть, умелый командир и обученная команда вполне могли добиться заметных результатов.

Всего в 1915 году британские лодки торпедами, артиллерией, подрывными зарядами потопили 16 германских судов. Но более важным, чем гибель всех этих транспортов, было нарушение системы перевозок на Балтике. Потопления военных кораблей и торговых судов являлись не более чем случайными эпизодами целой кампании, целью которой было прекращение судоходства Германии в ее собственных водах. Сам факт, что британские подводные лодки действовали на Балтике, заставил противника ввести систему конвоев с ее неизбежными задержками. К обеспечению ПЛО немцам пришлось привлечь много военных кораблей, которые можно было использовать для других целей. Именно через Балтику проходила важнейшая морская артерия, по которой в Германию поступала шведская железная руда. 5 британских подводных лодок почти полностью прекратили эти перевозки. Сами немцы были вынуждены в 1915—16 годах называть Балтику «Морем Хортона». Два года действий в этих водах являются примером колоссальных результатов, достигнутых минимальными силами. Вероятно, действия британской подводной флотилии не имеют аналога во всей истории морской войны.

Немцы ничего не могли сделать с этим противником. Они поставили тысячи мин, организовали множество патрульных групп, перебросили на Балтику из Атлантики несколько своих подводных лодок. Но единственной жертвой стала Е-18 капитан-лейтенанта Халахана. Эта лодка вышла в море в мае 1916 года и пропала без вести, вероятно, подорвавшись на мине. Но перед своей гибелью она атаковала новый германский эсминец V-100 и попала в него торпедой. Взрыв оторвал носовую часть корабля, погибли 12 человек. V-100 спасся только потому, что на море стоял полный штиль.

К концу 1916 года действия на Балтике стали гораздо более трудными. Причиной были не только контрмеры немцев, но, главным образом, революционная пропаганда, совершенно разложившая русский флот. Сотрудничество с русскими, которое началось в октябре 1914 года с прибытием Е-8 и Е-9, подошло к концу. Британские лодки столкнулись с все возрастающими трудностями. Им приходилось обходиться собственными ресурсами, так как русский флот все меньше и меньше желал участвовать в войне. Более того, русское командование проявило откровенные трусость и безволие, настаивая на скрупулезном соблюдении шведского нейтралитета. Не допускались не только нарушения, но даже слабых попыток нарушения этого самого нейтралитета. Если вспомнить действия командира «Глазго» при уничтожении «Дрездена» (см. первый том), то разница в образе мышления адмиралов становится просто поразительной. Прекрасным примером этого является освобождение германского парохода «Дестерро», захваченного 18 августа 1916 года подводной лодкой «Крокодил».

А теперь скажем пару слов о действиях малых подводных лодок, которые использовались в основном для патрулирования возле собственных баз. Поэтому их работа была полезной, но не слишком заметной. С-27 лейтенанта Сили, патрулируя в Рижском заливе, потопила транспорт. Это была плавучая база флотилии тральщиков «Индианола», которая благополучно уходила от британских лодок в 1914 и 1915 годах. Впрочем, однажды любое везение кончается...

С-26 лейтенанта Дауни в октябре 1917 года столкнулась с германским флотом, который проводил десантную операцию в районе Моонзунда. Пытаясь выйти в атаку на вражеские линкоры, Дауни посадил лодку на мель на глубине всего 20 футов. Все попытки сняться оказались безуспешны, и С-26 пришлось всплыть, чтобы выйти на глубокое место в надводном положении. Немедленно по-

явились германские эсминцы, но С-26 благополучно уклонилась от них.

Когда эсминцы убрались, Дауни совершил вторую попытку выйти на глубокое место. Он снова поднялся на поверхность, но выяснилось, что вокруг находятся вражеские корабли, а над головой кружит самолет. С-26 дала полный ход, но уже через 2 минуты один из германских эсминцев попытался таранить ее. Дауни отдал приказ погружаться, но получил ответ, что горизонтальные рули заклинило. Он заполнил цистерны, и потерявшая управление лодка рухнула на дно на глубине 20 футов. Немцы сбросили 3 глубинные бомбы, но их взрывы не причинили повреждений. Однако теперь у британской лодки не было никакой возможности повторить атаку, и крайне заманчивая цель скрылась.

Та же самая лодка уже через месяц попала в более серьезный переплет. Она находилась в 3 милях от германского аэродрома, когда в одной из топливных цистерн начался пожар. Через несколько минут весь мотор был объят пламенем. Экипаж выбрался на палубу, а рубочный люк был закрыт. Командир надеялся, что недостаток кислорода вынудит огонь погаснуть. Это был один из самых холодных дней зимы. Экипаж С-26 трясся от холода на палубе, так как у людей просто не было времени захватить с собой теплую одежду. Но все закончилось хорошо. Через 45 минут огонь погас, и, несмотря на повреждения в машинном отделении, С-26 сумела своим ходом вернуться в базу.

Интересный случай произошел с Е-19 в сентябре 1917 года. Лодка возвращалась из похода и заметила в море маленькую лодку. В ней находились 2 человека, полумертвых от голода и жажды. Это были рядовой 33-го пехотного полка и старшина с парохода «Сучан». В сентябре 1916 года этот пароход был захвачен германской лодкой U-48 возле Нордкапа. В июне 1917 года русские бежали из лагеря для военнопленных возле Данцига и

через 2 месяца вышли к берегу Балтики возле Кольберга. Там они намеревались украсть парусник и переправиться на Борнхольм. Попутного ветра им пришлось ждать 2 недели, после чего они вышли в плавание. Е-19 доставила их в Ханко.

В декабре 1917 года было подписано сепаратное соглашение между Россией и Германией. Одним из его пунктов была сдача британских лодок немцам. Но Кроми, который в это время командовал флотилией, наотрез отказался его выполнять. Еще 3 месяца флотилия продолжала действовать, базируясь на Гельсингфорс. Но хаос революции сделал дальнейшие операции невозможными. Вдобавок немецкие войска продолжали наступление и угрожали захватить и эту базу. В начале апреля 1918 года немцы высадились в Гангэ, всего в 100 верстах от Гельсингфорса. В течение последующих 3 дней британские лодки с помощью русского ледокола в последний раз вышли в море. Когда лодки вышли на глубокое место, экипажи разместили на них подрывные заряды и покинули свои корабли. Русский буксир отошел подальше, чтобы проследить за последним актом драмы. Часовые механизмы сработали, и несколько взрывов разворотили корпуса лодок. Через несколько минут все кончилось. Е-1, Е-8, Е-9, Е-19, С-26, С-27 и С-35, которые принесли британскому подводному флоту бессмертную славу, отправились в последнее погружение.

Любопытный эпилог к этой странице истории Королевского Флота были приписан уже после Второй Мировой войны. В 1955 году британская подводная лодка «Эмфион» посетила Хельсинки, отмечая столетие бомбардировки Свеаборга в годы Крымской войны. В ходе той операции из всей британской эскадры пострадал только корабль под этим названием. Любезные финны подарили англичанам закладную доску Е-1, поднятую со дна во время расчистки подходов к порту Хельсинки.

Даже сейчас очень сложно определить истинный размер успеха британских лодок. Если их действия в Мраморном море во время боев за Галлиполи серьезно повлияли на ход боев, то Балтийская флотилия оказала влияние на исход войны в целом. Подводные лодки установили морскую блокаду Германии на этом театре. А именно блокада в конечном счете поставила Германию на колени.

Эти операции проводились с иностранной базы. Они показали, что подводные лодки постепенно приобретают стратегическое значение. Ни один другой корабль не мог проникнуть на Балтику. Русский флот воздерживался от активных действий по пресечению перевозок железной руды. Только подводные лодки сумели организовать блокаду во вражеских водах. Как показали послевоенные события, стратегическое значение подводных лодок не было оценено специалистами в полной мере.

Чтобы завершить эту историю, расскажем о печальной судьбе капитан-лейтенанта Кроми. После затопления британских лодок их экипажи отправились на родину. Кроми, который знал русский язык, остался в России, чтобы выполнять обязанности британского военно-морского атташе. Он проделал огромную работу, спасая сотни невинных людей от зверств революционных банд. Капитан-лейтенант Кроми погиб на лестнице британского посольства в Петрограде, когда подстрекаемая чекистами пьяная толпа ворвалась туда.

Он был одним из пионеров британского подводного флота. Его блестящие тактические уроки хорошо послужили подводникам, пришедшим ему на смену. Капитан-лейтенанта Кроми больше помнят за его мученическую гибель, однако он заслужил монумент за свой вклад в развитие тактики действий подводных лодок. Его походы показали истинное значение подводной лодки в морской войне.

ОНИ ТОЖЕ ВОЕВАЛИ

Пожалуй, именно так следует озаглавить рассказ о действиях подводных лодок остальных союзных держав — Франции, Италии, России. Достижения подводных флотов этих стран ни в малейшей степени не соответствовали их численности, но причины в каждом случае были свои.

Франция и Италия

В том, что подводные лодки двух средиземноморских стран практически ничего не добились, нет ничего удивительного — у них просто не оказалось никаких целей. Франция и Италия так и не начали войны между собой, а ведь именно для такой войны они и строили свои лодки. Поэтому вполне естественно, что два подводных флота остались без работы. Попытки французов поучаствовать в боевых действиях против турок, как мы уже видели, завершились сплошными неприятностями как для самого французского флота, так и для английского. Турки никаких потерь от французских лодок не понесли.

Участие итальянских подводных лодок в Первой Мировой войне лучше всего характеризуют два анекдотических случая. Правда, один из них имел горький привкус, ведь он завершился гибелью итальянской лодки.

Первый связан с заказанной Россией на верфи фирмы «Фиат» в Специи лодкой «Святой Георгий». Это была не-

большая лодка водоизмещением 255 тонн, спроектированная инженер-капитан-лейтенантом Чезаре Лауренти на основе строящихся для Италии лодок типа «Медуза». 7 июля 1914 года лодка была спущена на воду, но после начала войны итальянское правительство не спешило передавать ее заказчику. Лодка проходила заводские испытания под номером N-23, так и не получив официального названия. Однако в сентябре 1914 года, когда лодка вышла в море для испытания радиотелеграфа, случилось нечто невероятное. Отставной лейтенант итальянского флота Анджело Беллони **захватил** лодку! Как это произошло — и по сей день остается неизвестным. Итальянцы по вполне понятным причинам хранят молчание. Бравый лейтенант заявил, что сделал это, чтобы поднять на лодке российский флаг и вступить в войну против Австрии.

В неловком положении оказались все причастные стороны. Беллони привел свой трофей на Корсику, в порт Аяччо. Вскоре начальник Генмора адмирал Русин получил от российского морского агента из Бордо экстренную телеграмму:

«Подводная лодка, заказанная Россией заводу «Фиат», похищена итальянским мичманом запаса Анжелло Беллони без ведома фирмы и правительства, чтобы идти сражаться в Адриатическое море под флагом России или союзной державы, пожелающей ее купить. Подводная лодка, совершенно готовая, со штатской командой, пришла на Корсику под коммерческим флагом, чтобы уведомить русское и французское правительства о своем поступке. Подводная лодка идет на Мальту ожидать решения России и в случае отказа всех союзников будет возвращена заводу. Прошу сообщить русскому правительству и просить его ответа. Дмитриев».

Русин ответил телеграммой:

«Похищение подводной лодки совершенно неожиданно для нас. Итальянец нам неизвестен. Так что не исключена

возможность авантюры, предпринятой нашими врагами, хотя бы для Турции. Предложите французскому правительству перекупить лодку у нас. Цена 1815000 франков. Выпускать лодку с неизвестной командой не следует. Лучше задержать ее немедленно и отправить под конвоем в Тулон».

Скандал разгорался. Французы от предложения открестились и арестовали лодку в Аяччо. Итальянцы запротестовали против нарушения нейтралитета, и лодка была возвращена фирме. В итоге она вошла в состав итальянского флота под названием «Аргонаута». Когда Италия все-таки вступила в войну, то в 1915 году на той же верфи Россия заказала лодку взамен похищенной. Она была построена под названием F-1, но в русском флоте получила название «Святой Георгий». В 1917 году под командованием лейтенанта Ризнича лодка совершила переход через Гибралтар, Лиссабон и Плимут в Архангельск, что само по себе было незаурядным достижением, но об этом следует говорить в разделе, посвященном русскому флоту.

В марте 1917 года в состав Итальянского Королевского Флота вошла новейшая подводная лодка «Гульельмотти». Она была направлена из Специи в Ла-Маддалену, остров Сардиния, для проведения испытаний. Но 10 марта в Тирренском море возле острова Капрайя она имела неосторожность оказаться на пути идущего на юг союзного конвоя. Командир охранявшего транспорты британского шлюпа «Цикламен» перед выходом в море получил предупреждение, что курс конвоя проходит через район, где замечены вражеские лодки. Поэтому, когда он заметил впереди силуэт лодки, то не колебался ни секунды. «Цикламен» дал полный ход и протаранил лодку, которая затонула почти мгновенно. Лишь когда англичане подняли из воды остатки экипажа «Гульельмотти», они поняли свою ошибку. После этого командир шлюпа отправил знаменитую радиограмму, ставшую образчиком черного юмора:

«Протаранил и потопил вражескую подводную лодку. Экипаж почему-то говорит по-итальянски».

Итальянцы пришли в бешенство, особенно потому, что погибли 14 человек из экипажа «Гульельмотти». Этот несчастный случай стал еще одной иллюстрацией к неразберихе, которую вызвало разделение Средиземного моря на зоны ответственности и отсутствие единого командования, а ведь именно командующий итальянским флотом адмирал Таон ди Ревель особенно яростно сопротивлялся созданию такого командования. Итальянцы предупредили французов, что лодка будет пересекать обычный маршрут следования конвоев. Однако французы не удосужились сообщить об этом командиру эскорта и, что еще хуже, не предупредили о выходе конвоя итальянцев. В общем, главная доля вины за гибель «Гульельмотти» лежит на командовании итальянского флота, хотя непосредственной причиной ее гибели стала нерасторопность и халатность французов.

Этими двумя эпизодами можно и ограничиться при описании действий итальянских подводных лодок в годы Первой Мировой войны.

Подводные лодки Балтийского флота

Столь же глупо и беспомощно выглядели в годы войны русские подводные лодки на Балтике. Объяснить это можно многими причинами, не последними из которых станут техническая отсталость России и несовершенство лодок типа «Барс», которые имели несколько принципиальных конструктивных пороков. Но не следует забывать, что в начале войны подводные лодки остальных держав были ничуть не лучше, и все-таки англичане и немцы доставили друг другу массу неприятностей. И все-таки на фоне действий горстки британских лодок на Балтике провал русской дивизии подводных лодок смотрит-

ся особенно удручающе. Зато советская историография, как обычно, пыталась компенсировать эти неудачи совершенно дикой и наглой ложью, пример которой мы уже привели.

Колоссальные неприятности Балтийскому флоту в целом и его подводным силам в частности доставили политики. Истерические вопли, требующие строжайшего соблюдения шведского нейтралитета, на корню подрывали любую попытку активных действий против германского судоходства на Балтике. Особенно вопиющими примерами глупости (а может быть, действительно измены?) питерской политической камарильи были несколько случаев освобождения захваченных германских пароходов. Военное руководство, в том числе даже адмирал фон Эссен, безропотно пошли на поводу у политиков. Впрочем, не будем слишком строги. Приведенный в этой же книге протокол совещания германского верховного командования в Плессе показывает, что даже более трезвые и сильные германские военные при обсуждении вопроса о начале неограниченной подводной войны всерьез рассуждали: а не нападет ли на Германию вследствие такого решения великая и могучая Дания?

Но вернемся непосредственно к действиям лодок Балтийского флота. К началу войны в распоряжении адмирала фон Эссена находились устаревших 11 лодок с чрезвычайно низкими характеристиками. Например, у лодок типа «Дракон» время погружения составляло 10 минут! Боевая подготовка экипажей лодок была довольно скверной. Поэтому командование флота совершенно не верило в подводные лодки и на первом этапе военных действий ограничило их действия чисто оборонительными задачами. Они должны были занять позиции на входе в Финский залив и ждать появления германского флота.

Итак, в полночь на 30 июля 1914 года была объявлена мобилизация флота. В ночь на 31 июля адмирал фон Эссен приказал подводным лодкам занять боевые позиции

впереди минного заграждения. В 7.00 лодки вышли на позиции. Миноносец «Молодецкий» расставил их в 2 линии согласно плану. Лодки становились на якоря от старых мин, которые были приняты на палубу. После окончания постановки центрального заграждения лодки вернулись на рейд Векшер.

Август 1914 года лодки провели, болтаясь перед заграждением на центральной минно-артиллерийской позиции. В конце концов, командиры лодок не выдержали и предложили командованию несколько вариантов более активного использования своих кораблей. Но даже после этого фон Эссен согласился лишь на отправку «Акулы» к завесе миноносцев в районе Дагерорта. Все попытки адмирала добиться разрешения на усиление активности флота разбились о несокрушимую трусость верховного командования. Ответ командующего 6-й армией, которому был подчинен Балтийский флот, гласил: «Задачей флота Балтийского моря остается охрана столицы с моря. Необходимо сохранение флота для этой цели».

В начале сентября германский флот произвел демонстративную вылазку в восточную Балтику, использовав часть сил Флота Открытого Моря. Подводные лодки «Дракон» и «Минога» 6 сентября видели германские корабли, даже попытались выйти в атаку на броненосный крейсер «Блюхер», но эти попытки завершились неудачей. Ночью 8 сентября «Акула» встретилась с германскими эсминцами и еле успела погрузиться. Выстрел торпедой был сделан, скорее, от испуга, чем с целью потопить неприятеля. В своем рапорте командир «Акулы» писал:

> «Ясно доказана опасность нахождения лодок ночью в море без прикрытия, когда единственная их защита в быстром погружении и малой видимости. Ночные операции лодок сведутся к принятию мер собственной безопасности. Атаки неприятеля крайне гадательны за невозможностью пользоваться перископом. Главный недо-

статок лодок — это шум от ее моторов. Убежден, что миноносцы открыли меня только по шуму.

Главнейший враг лодок — это миноносцы. Два миноносца лишили лодку возможности использовать удачный подход к району, занятому неприятелем, и заставили лодку просидеть 7 часов под водой. Необходимо при таких наступательных операциях лодок обязательно поддерживать ее своими миноносцами и крейсерами, которые могли бы отогнать неприятельские миноносцы и дать возможность лодке действовать только по достойному противнику».

Когда читаешь этот документ, то начинает казаться, что ты попал в сумасшедший дом. Бригада крейсеров, расчищающая подводной лодке путь для выхода в атаку по «достойному противнику»?! Выходит, не только адмиралы, но и сами командиры лодок пока еще совершенно не понимали специфики этого оружия. Дальнейшие действия подводных лодок балтийского флота были такими же безуспешными. Лишь потопление крейсера «Паллада» германской лодкой U-26, а также несколько других атак германских подводников подсказали русскому командованию, что лодки обладают известной боевой ценностью. Но до ввода в строй «Барсов» в распоряжении адмирала фон Эссена подводных лодок не было. Итоги кампании 1914 года иначе как полным провалом не назовешь. Из всех лодок лишь «Акула» трижды сумела выйти в атаку, выпустила в общей сложности 4 торпеды и не добилась ни одного попадания. Но самое горькое было еще впереди...

Перед началом кампании 1915 года дивизия подводных лодок Балтийского флота была переформирована. В состав 1-го и 2-го дивизионов вошли новые лодки типа «Барс», в 3-й дивизион были сведены более старые лодки, имеющие хоть какое-то боевое значение. 4-й и 5-й дивизионы являлись, скорее, пансионатами для престарелых. Вступление в строй лодок 1-го («Барс», «Вепрь»,

«Гепард») и 2-го («Тигр», «Львица», «Пантера») дивизионов ожидалось в мае — сентябре. Планом кампании предусматривалось активное использование прорвавшихся в Балтику британских лодок. Они должны были нести блокадную службу западнее Борнхольма. Действительно, британские лодки показали себя с лучшей стороны, добившись значительных успехов. Зато русские лодки в 1915 году на Балтике не сделали вообще ничего. Показательно, что в уже упоминавшейся книге Трусова не говорится **ни слова** об их действиях, тогда как деятельность черноморских лодок описывается очень подробно. Зато все наши историки приписывают потопление «Принца Адальберта» и «Ундине» русским лодкам. Это делает тот же Трусов на странице 258, это делают авторы двухтомника «Флот в Первой Мировой войне» — том 1, страница 193. «Лгите, лгите, что-нибудь да останется!» — вот девиз советской историографии. Всего в кампанию 1915 года русские лодки провели 20 атак вражеских кораблей и выпустили 50 торпед. При этом они не добились **ни одного** попадания! То есть, дивизия подводных лодок Балтийского флота не оказала абсолютно никакого влияния на ход боевых действий, что бы ни писали советские историки. За этот же период британские лодки провели 33 атаки вражеских кораблей, израсходовали 44 торпеды и добились 11 попаданий. Не считая военных кораблей, они уничтожили 16 торговых судов.

Лишь путем скрупулезного изучения материала удалось выяснить, что за целый год русские лодки один раз все-таки сумели добиться успеха и захватили **один** приз. 16 октября подводная лодка «Аллигатор» в проливе Сёдра-Кваркен возле маяка Аргогрунд захватила германский пароход «Герда Бихт» с грузом леса. Ирония судьбы заключалась в том, что успеха добилась устаревшая лодка.

Зато в этом же году русские потеряли подводную лодку «Акула». 27 ноября она вышла в море, имея на палубе 4 мины. Она должна была поставить их южнее Либавы. Но лодка пропала без вести. Она либо подорвалась на немец-

ком минном заграждении, либо перевернулась в штормовую погоду.

Недостаточный уровень боевой подготовки русских лодок показал инцидент с «Вепрем», имевший место 7 октября 1915 года в районе Утэ. Вахта заметила в 6 кабельтовых слева по носу перископ подводной лодки U-9 (да-да, той самой, знаменитой!). Вахтенный начальник приказал повернуть **вправо** на германскую лодку и приготовиться к погружению. Выбежавший на мостик командир зачем-то приказал застопорить машины. «Вепрь» превратился в прекрасную мишень. Спустившись в рубку, вахтенный начальник доложил командиру, что замечена вражеская лодка. Командир «Вепря» тоже увидел вражеский перископ, после чего приказал дать ход электромоторам и повернуть **влево**. В этот момент вражеская лодка дала торпедный залп. Но, к счастью для русских, одна торпеда прошла под форштевнем «Вепря», а вторая — за кормой. Если бы германской лодкой все еще командовал Отто Веддинген, то судьба «Вепря» была бы незавидной. Но в это время командиром U-9 уже был бывший старпом Веддингена Отто Шпис.

В 1916 году в состав Балтийского флота вошли еще 10 подводных лодок, в том числе гораздо более совершенные, чем «Барсы», голландовские лодки типа АГ. Это год был характерен относительным затишьем на Балтике, не стали исключением и действия лодок. Надуманные политические ограничения помешали добиться успеха британским лодкам, а русские оказались просто не в состоянии сделать что-либо. Англия и Франция предложили России объявить блокаду балтийского побережья Германии, однако русское верховное командование и царь отвергли это предложение, опасаясь испортить отношения с «великой державой» Швецией. Но никто из наших историков до сих пор не сумел указать, что выиграла Россия, сохранив с ней нормальные отношения. В данном случае, скорее всего, можно еще раз сослаться на полный паралич власти, не желавшей и не смевшей что-либо предпринять.

Единственным серьезным успехом балтийских подводных лодок в 1916 году стал поход русской лодки «Волк» старшего лейтенанта И.К. Мессера в Норчепингскую бухту. Утром 17 мая лодка встретила германский транспорт «Гера». После 2 предупредительных выстрелов он остановился. После того как команда судна заняла места в шлюпках, оно было уничтожено торпедой. В тот же день «Волк» встретил транспорт «Кольга», который попытался скрыться, но также был потоплен торпедой. Немного позднее показалось третье судно — транспорт «Бланка». После предупредительных выстрелов он остановился, команде было дано время, чтобы покинуть корабль. После этого транспорт был потоплен торпедой. Так как после потопления «Геры» в этом районе был замечен германский миноносец, командир «Волка» поспешил уйти на юг и сменить район крейсерства. Весьма характерное решение — при малейшей опасности постараться уйти. Больше ни одного транспорта он не встретил... Кроме того, 16 июля подводная лодка «Вепрь» сумела торпедировать и потопить транспорт «Сирия», шедший из Швеции в Германию.

Говорить что-то о действиях Балтийского флота в 1917 году, и о подводных лодках в частности, просто не имеет смысла. Доблестные морячки под влиянием большевистских предателей занялись «леворюсией», и о войне за ненадобностью просто забыли. Ведь расстреливать собственных офицеров гораздо приятнее и легче, чем сражаться с германским флотом. Зато при этом погибли подводные лодки «Барс», «Гепард», «Львица» и АГ-14, которой командовал старший лейтенант А.Н. фон Эссен, сын прославленного адмирала.

Черное море

У черноморских подводников техника была ничуть не лучше, чем у балтийских, а целей было, пожалуй, даже меньше. Но при этом подводные лодки Черноморского

флота добились достаточно серьезных успехов в борьбе с турецким торговым флотом и приняли активное участие в операциях против германо-турецкого военного флота. В начале войны Черноморский флот располагал только 4 устаревшими лодками, поэтому в 1914 году не могло быть и речи ни о каких операциях. Но в 1915 году начали входить в строй новые лодки, и тогда туркам пришлось тяжело, особенно если учесть, что и сам Черноморский флот действовал гораздо более агрессивно и умело, чем Балтийский. Конечно, на Черном море у турок противолодочной обороны не существовало как таковой, но ведь все громкие заявления о действиях немецких сил ПЛО на Балтике так и остались голословной болтовней. Они не подтверждены никакими фактами. Вообще создается впечатление, что главным противником русских и британских подводников в Балтийском море были не немцы, а царская ставка.

Но вернемся на Черное море. В 1915 году в состав флота вошли подводные лодки «Нерпа», «Тюлень», «Морж», «Нарвал», «Кит», «Кашалот». Весной 1915 года они начали активные операции у турецких берегов. Особенно примечательны минные постановки, выполненные «Крабом» на входе в Босфор. Конструкция лодки была откровенно неудачной, еще больше осложняли действия экипажа ненадежные механизмы, и все-таки эта лодка показала, какой грозной силой могут быть подводные заградители.

9 июля 1915 года в 7.00 «Краб» под **коммерческим** флагом, имея на борту 58 мин, вышел в море на свою первую боевую постановку. Между прочим, акт испытательной комиссии о приемке «Краба» был подписан только в июле. Заградитель сопровождали новые подводные лодки «Морж», «Нерпа» и «Тюлень». На борту заградителя находился начальник Подводной бригады Черноморского флота капитан 1 ранга Клочковский. В море были проведены испытания 37-мм орудия, и в полдень по приказу Клочковского на «Крабе» был поднят военно-морской флаг.

«Краб» имел более высокую скорость и прибыл к Босфору первым. Ему пришлось ждать, пока подойдут остальные лодки. 10 июля весь отряд снова был в сборе, после чего «Нерпа» и «Тюлень» направились на указанные им позиции, а «Краб» вместе с «Моржом» двинулись к Бросфору. Определившись по маякам, в 19.55 заградитель начал постановку. При этом был обнаружен турецкий сторожевик, но Клочковский запретил атаковать его, чтобы не обнаруживать себя и не обнаружить преждевременно заграждение. Несмотря на ряд технических неполадок, постановка была успешно завершена. Командир «Краба» лейтенант Феншоу писал:

> «Подводный минный заградитель «Краб», являясь первым по своему выполнению подводным судном такого типа, имея много конструктивных недостатков, которые трудно учесть во время перестройки, и ярко сказались на этом продолжительном и серьезном походе, и, кроме того, не вполне еще закончен по некоторым частям. Тем не менее, благодаря находчивости и полному спокойствию, а также напряженной и самоотверженной работе личного состава лодки, устранившего многие недочеты, удалось выполнить заданную операцию».

В общем, о чем говорит Феншоу, вполне ясно, но каким слогом все это изложено! Знаток подобных бумаг бывший мичман и будущий писатель Леонид Соболев заметил: «Со времен Акакия Акакиевича в служебной переписке существует письмо хлюстом: это когда тот, кто пишет, понимает, в чем дело, а те, кому пишут, понять не могут. Впрочем, понимать они и не должны, в этом вся суть хлюста». Но, так или иначе, свои награды экипаж «Краба» получил вполне заслуженно.

Заграждение сработало быстро. Уже 11 июля на нем подорвалась турецкая канонерка «Иса Рейс». С большим трудом ее удалось отбуксировать в Константинополь, но корабль получил такие повреждения, что в военных дей-

ствиях больше не участвовал, и был отремонтирован только в 1924 году! В тот же день на этом же заграждении подорвался пароход «Угурола». Однако следует добавить, что подрыв «Бреслау» на мине 18 июля нельзя отнести на счет заграждения, поставленного «Крабом», хотя так думали даже сами немцы[1]. Место подрыва крейсера соответствует району постановки мин заградителями «Алексей», «Георгий», «Константин» и «Ксения» в декабре 1914 года. Но в любом случае, эта неделя была для турецкого флота черной.

10 августа подводная лодка «Тюлень» перехватила угольный конвой, вышедший из Зонгулдака. Он состоял из крейсера «Хамидие», эсминцев «Муавенет», «Нюмуне», «Ташос», а также угольщиков «Зонгулдак», «Эресос», «Иллирия» и «Сейхун». Командовал конвоем капитан 1 ранга Карл Фирле. В полдень эсминец «Муавенет» заметил перископ, и конвой пошел зигзагом. Однако, несмотря на это, «Тюлень» сумел торпедировать «Зонгулдак», который затонул в течение 7 минут. Вот вам и пример образцовых действий против конвоя с очень сильным (по меркам 1915 года) охранением.

Примером образцового взаимодействия подводной лодки с кораблями, которого не удалось добиться даже Королевскому Флоту, может служить уничтожение турецкого конвоя 4 — 5 сентября 1915 года. Эсминцы «Быстрый» и «Пронзительный» вместе с подводной лодкой «Нерпа» уничтожили 3 угольщика и буксир, причем этому не смогли помешать крейсер «Хамидие» и эсминцы «Нюмуне» и «Муавенет».

11 августа подводная лодка «Морж» атаковала «Гебен» торпедами с дистанции 18 кабельтовых, но промахнулась. 14 ноября тот же самый «Морж» снова встретился с «Гебеном». Линейный крейсер шел в охранении эсмин-

[1] Хочу извиниться за то, что невольно ввел читателей в заблуждение, когда во втором томе доверился германскому историку Лорею. *А.Б.*

цев «Гайрет» и «Муавенет». Однако о присутствии русской лодки противник узнал, только когда был замечен воздушный пузырь торпедного выстрела. «Морж» выпустил 2 торпеды с дистанции 11 кабельтовых. С «Гебена» заметили их следы, и линейный крейсер спешно повернул вправо, прямо на торпеды. Большая скорость и своевременный маневр спасли корабль, русские торпеды прошли в 20 метрах за кормой «Гебена». Однако после этого адмирал Сушон был вынужден констатировать:

> «Гебен» имеет слишком большое значение в общем ходе военных действий, для того чтобы легкомысленно рисковать им из-за угольных транспортов при возможности ночных торпедных атак, атак подводных лодок и наличия мин. «Гебен» стал политическим фактором в общем ходе ведения войны на Черном море, и в случае форсирования Дарданелл его необходимо будет использовать полностью».

После этого действия лодок прекратились до весны 1916 года. 24 марта подводная лодка «Морж» возле Кефкен Ады торпедирует буксир «Дарица». 1 апреля подводная лодка «Тюлень» торпедирует угольщик «Дубровник», несмотря на присутствие поблизости эсминца «Гайрет». Экипаж покидает судно, и его выбрасывает на скалы у мыса Галата Бурну. Эсминец смог лишь подобрать экипаж «Дубровника». 16 апреля подводная лодка «Морж» артиллерией окончательно уничтожает сидящий на камнях пароход. 24 апреля подводная лодка «Тюлень» встретила колесный паром «Решанет», который вел на буксире 6 угольных барж. Она обстреляла его, паром загорелся и выбросился на берег, хотя позднее туркам удалось его спасти. А в конце мая та же самая лодка совершила поход к берегам Болгарии, в ходе которого уничтожила 4 турецкие шхуны, а одну захватила и привела в Севастополь. Это был первый, но далеко не последний трофей черноморских подводников. 7 июля «Морж» захватил ту-

рецкий бриг «Бельгузар» с грузом керосина и 9 июля привел его в Севастополь.

Русские подводные лодки действовали спокойно и хладнокровно, турки ничего не могли им противопоставить. 29 июля 1916 года подводная лодка «Тюлень» атаковала босфорский паром «Хале», который получил несколько попаданий снарядами и выбросился на берег. Хотя турки сняли его с мели, из-за тяжелых повреждений паром был списан. В тот же день «Тюлень» обстрелял паром «Невезер», который выбросился на берег, чтобы не быть захваченным.

Летом 1916 года все тот же «Тюлень» выполнил поручение командования, которое в годы следующей мировой войны стало стандартным для британских и американских лодок. Но в Первую Мировую войну это было довольно необычно. Штаб флота решил обновить карты Варны, что было поручено лейтенанту Китицыну. Это было крайне рискованное задание. Командованию флота стало известно, что вдоль побережья Болгарии было поставлено минное заграждение. Карты Варны имелись только устаревшие и крупномасштабные.

Обсуждая предстоящую операцию, флаг-капитан оперативной части Смирнов сказал Китицыну, что приказа войти в гавань ему адмирал не даст. Китицын тут же решил именно это и сделать. Во время похода на «Тюлене» находился начальник разведки флота капитан 2 ранга Нищенков. В своих воспоминаниях Китицын не скрывает терзавших его опасений. На совещании офицеров «Тюленя» было решено идти к берегам нейтральной Румынии, а потом следовать до Варны предполагаемым (!) прибрежным фарватером, которым пользовались румынские и болгарские каботажники.

К Варне лодка подошла благополучно, но у входа в гавань ей довелось испытать несколько неприятных минут, когда пришлось на перископной глубине пересечь каменную гряду, имея под килем всего несколько футов воды. Затем лодка стала медленно продвигаться по заливу, постоянно поднимая перископ. Штурман лодки мич-

ман Краузе быстро засекал положение «Тюленя», а старший офицер лейтенант Маслов осматривал горизонт. Пока штурман наносил на карту курс лодки и ориентиры, Маслов, имевший дар рисования по памяти, зарисовывал виденное.

Так прошел целый день. Ночью лодка отошла в открытое море и всплыла, чтобы зарядить аккумуляторы, а утром продолжила свою работу. На сей раз экипаж испытал небольшое потрясение, когда килем лодки обнаружил не нанесенную на карту мель. «Тюленю» пришлось буквально ползти на брюхе. Однако задание было выполнено, и Китицын вернулся в Севастополь с ценнейшей информацией.

В сентябре 1916 года подводный заградитель «Краб» получил приказ поставить мины на подходах к Варне. Эта операция еще раз показала ненадежность механизмов корабля и его конструктивные недостатки.

«Краб» вышел из Севастополя и взял курс на Варну, но уже через полтора часа пришлось остановить керосиновый мотор правого борта для ремонта. Ветер усилился, лодку развернуло лагом к волне и начало валять. Крен доходил до 50°, вследствие чего из аккумуляторов начала выливаться кислота. Пришлось двигаться на электромоторах. Лишь через 4 часа удалось запустить керосиновые моторы, но менее чем через час мотор правого борта окончательно вышел из строя. Заградитель пошел дальше малым ходом на одном левом моторе. Но на этом неприятности не кончились. Из-за засорения маслопровода начал греться подшипник левого вала. Командир «Краба» был вынужден отправить на броненосец «Ростислав», стоящий в Констанце, просьбу о помощи. Операция была сорвана. Вскоре к заградителю подошел эсминец «Заветный», и «Краб», следуя ему в кильватер, пришел в Констанцу. Пока он ремонтировался, германская авиация произвела ряд налетов на этот порт.

Лишь через 3 недели лодка была отремонтирована, и 14 сентября «Краб» на буксире у эсминца «Гневный»

покинул Констанцу. Вечером 15 сентября заградитель поставил 30 мин у входа в Варну. В самом начале постановки произошла поломка правого элеватора, и были поставлены только мины левого борта. Хотя операция не удалась полностью, и это заграждение «Краба» сработало быстро. На нем подорвались болгарские миноносцы «Строгий» и «Шумный». Первый отделался серьезными повреждениями, зато второй погиб.

11 октября подводная лодка «Тюлень», которая патрулировала в районе Босфора, встретила вооруженный турецкий пароход «Родосто». Последовавший бой должен войти в историю русского флота как одно из самых блестящих деяний наших моряков. «Родосто» был вооружен 88-мм и 57-мм орудиями, причем первое обслуживали германские артиллеристы с крейсера «Бреслау». «Тюлень» старшего лейтенанта Китицына был вооружен только 75-мм и 57-мм орудиями.

Так как погода была ясной и безоблачной, командир «Тюленя» принял остроумное решение атаковать противника со стороны берега. При этом силуэт подводной лодки, и так низкий и малозаметный, на фоне береговых скал различить было просто невозможно. В 22.40, когда расстояние между «Тюленем» и «Родосто» сократилось до 8 кабельтовых, Китицын приказал открыть огонь. Первые выстрелы были намеренно даны с перелетом в надежде, что турки сдадутся. Когда вместо этого «Родосто» ответил огонем, русские открыли огонь на поражение. Сначала командир «Родосто» решил, что его обстреляли собственные береговые батареи, и повернул в открытое море. Потом он так же ошибочно решил, что ведет бой с русским эсминцем. Турки хаотично маневрировали, пытаясь прорваться к берегу, вероятно, для того, чтобы выброситься на мель. Вскоре «Родосто» загорелся, с него спустили шлюпку, и часть команды бежала.

Примерно через 50 минут боя на «Тюлене» подошли к концу боеприпасы. Кормовое орудие расстреляло свой боезапас полностью, а для носового 75-мм орудия оста-

лось всего 7 снарядов. Китицын резко пошел на сближение и сократил расстояние до 3 кабельтовых. После этого он приказал командовавшему носовым орудием мичману Краузе выпустить 6 снарядов, а последний сохранить до особого распоряжения. Пожар на турецком пароходе усилился, он начал парить и вскоре остановился. Всего лодка выпустила 37 — 75-мм и 42 — 57-мм снаряда.

«Тюлень» подошел к корме «Родосто» и обнаружил еще одну шлюпку с германскими офицерами и матросами. Потом из воды были подняты еще 8 человек. Всего «Тюлень» взял в плен 3 германских офицеров и 3 матросов и 2 турок. На пароход поднялся старший помощник командира лейтенант Маслов в сопровождении 2 офицеров и 20 матросов. Через 2 часа он сообщил, что пары подняты, управление пароходом восстановлено, пожар взят под контроль и больше не увеличивается, поэтому можно дать ход. 13 октября вечером лодка прибыла в Севастополь вместе с захваченным пароходом.

А уже 16 октября турки получили новый удар. Вступившая в строй после длительного ремонта подводная лодка «Нарвал» торпедировала и потопила пароход «Кешан». На следующий день она торпедировала и окончательно вывела из строя сидящий на мели большой транспорт «Ирмингард». Подводные лодки вместе с кораблями Черноморского флота в 1916 году фактически уничтожили турецкий транспортный флот, так как были потоплены в общей сложности 778 паровых и парусных судов.

Несмотря на развал и хаос, сопровождавшие Февральскую революцию, в 1917 году Черноморский флот продолжал исполнять свой долг перед Родиной, в отличие от митингующих балтийцев.

Перед подводными лодками стояла задача окончательно воспрепятствовать морским перевозкам турок. Первого успеха русские подводники добились сразу после Нового Года. 7 января подводная лодка «Нерпа» встретила у мыса Шили паром «Нушрет», который буксировал 2 па-

русника. Заметив подводную лодку, он повернул к берегу, под защиту батарей. Нужно сказать, что теперь турецкие пароходы осмеливались плавать лишь под самым берегом, буквально скребя днищем по камням. «Нерпа» обстреляла турецкие суда из орудия. Оба парусника были потоплены, а «Нушрет» выбросился на мель. Турки решили поднять его, но 12 января подводная лодка «Нарвал» атаковала спасательную группу, присланную на помощь «Нушрету». Она потопила паром «Невезер», паровую баржу «Мода» и бриг «Дервиш».

Турки в конце концов все-таки сумели поднять самые крупные суда, но уже 6 февраля отремонтированный «Невезер» подорвался на мине и окончательно погиб. 24 марта подводная лодка «Нерпа» в устье реки Ахчи-Шары потопила артиллерией пароход «Мармара», несмотря на огонь турецкой береговой батареи. После этого лодка огнем своих орудий подавила батарею и уничтожила большой трехмачтовый парусник.

К сожалению, 11 мая в районе Эрегли погибла подводная лодка «Морж», предположительно потопленная германскими гидросамолетами.

Но это не повлияло на общий ход военных действий. 6 октября снова отличился «Тюлень» теперь уже капитана 2 ранга Китицына. В 0.50 немного севернее Игнеады лодка заметила крупный пароход. Китицын снова зашел со стороны берега и с дистанции 12 кабельтовых приказал открыть огонь. Получив несколько попаданий, пароход «Махи» остановился. Китицын по радио запросил из Севастополя корабли для конвоирования приза и 7 октября передал трофей эсминцам «Счастливый» и «Зоркий». В тот же день и примерно в том же районе подводная лодка «Гагара» обстреляла пароход «Ватан», который поспешно выбросился на мель. Туркам удалось поднять его только весной 1918 года.

Подводные лодки Черноморского флота действовали просто блестяще, если учесть не слишком богатый выбор целей. Например, 3 подводные лодки голландовской кон

струкции — «Кашалот», «Кит» и «Нарвал» — в общей сложности имеют на своем счету 8 пароходов и 74 парусника.

Словом, подводники Черноморского флота исполнили свой долг перед Россией, «как честному и нелицемерному воину надлежит». К концу 1917 года русский Черноморский флот полностью уничтожил турецкий военный и транспортный флот и установил **абсолютное** господство на море. Несколько германских лодок никак не могли изменить ситуацию, хотя определенные неприятности русским они доставили.

Турок спасли большевики и позорнейший Брестский мир. Немцы захватили в Севастополе русские лодки, после того как «Кит» и «Кашалот» успели даже побывать под жовто-блакитными флагами. Немцы ввели в строй «Утку» как US-3 и «Гагару» как US-4. Последняя лодка даже успела совершить 2 коротких учебных похода под германским флагом. 6 ноября 1918 года немцы сдали все попавшие в их руки подводные лодки Черноморского флота англичанам. Таков был бесславный конец флота, сокрушившего врага внешнего, но преданного и проданного ленинской кликой.

ГЕРМАНСКАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА: ПРАВДА И ЛОЖЬ

ОХОТА НА КРУПНОГО ЗВЕРЯ

Первые действия германских подводных лодок показывают, до какой степени адмиралы не представляли, как именно следует использовать это необычное и непривычное оружие. Рано утром 2 августа 1914 года несколько германских лодок вышли из гавани Гельголанда. Им было приказано не предпринимать никаких активных действий, а лишь занять определенные позиции вокруг острова. Там они должны были **стать на якорь** и вести наблюдение за морем. Вечером лодки должны были вернуться в порт. Честно признаться, в этом немцы даже перещеголяли англичан. Те тоже в первые дни ограничили задачи своих лодок ведением наблюдения, но, по крайней мере, их не заставляли становиться на якорь.

Первый боевой поход германских лодок оказался еще менее удачным. 6 августа, уже после объявления войны Великобритании, 10 германских лодок вышли в море. Почти сразу из-за поломки машин (керосиновые моторы Кертинга не отличались надежностью) U-9 была вынуждена вернуться назад. 8 августа в районе острова Фэр U-15 обнаружила британские линейные корабли «Аякс», «Монарх» и «Орион», проводившие учебные стрельбы. Лодка выпустила торпеду в «Монарха», но промахнулась.

И на следующий день германский подводный флот понес первую потерю. Наблюдатели легкого крейсера «Бирмингем» заметили в клубах утреннего тумана стоящую без хода U-15. «Бирмингем» открыл огонь и бро-

сился на таран. Лодка начала было двигаться, но форштевень крейсера разрезал ее пополам. Какое-то время лодка еще держалась на воде, но потом затонула. Когда 12 августа германские лодки вернулись в базу на Гельголанде, выяснилось, что U-13 пропала без вести. Скорее всего, она подорвалась на британских минах.

Таким образом, первый боевой поход подводных лодок кайзеровского флота завершился полным провалом. Погибли 2 лодки, а единственная атака оказалась неудачной. В то же время у англичан родилось ложное чувство уверенности. U-15 была потоплена с потрясающей легкостью. Но при этом никто не заметил, что для уничтожения современного военного корабля был использован тактический прием двухтысячелетней давности, что-то из времен греко-персидских войн и битвы при Саламине.

Второй поход германских лодок также оказался безрезультатным, но уже в сентябре 1914 года все изменилось. Первым добился успеха командир U-21 капитан-лейтенант Отто Херзинг. Этот офицер сделал гораздо больше, чем знаменитый Отто Веддинген, который прославился, фактически, лишь благодаря потрясающему успеху одного дня. Итак, 5 сентября во второй половине дня возле мыса Сент-Эббз Хед U-21 встретила группу британских эсминцев во главе с легким крейсером «Патфайндер». «Патфайндер» находился в дозоре вместе с 8-й флотилией эсминцев. Хотя волнение было довольно сильным, и лодку, державшуюся на перископной глубине, отчаянно болтало, выстрел Херзинга оказался удачным. В 16.45 торпеда попала под переднюю трубу маленького крейсера. Взрывом была уничтожена носовая часть корабля, и он затонул в течение 4 минут. Вместе с кораблем погибли 259 человек команды. Англичане не заметили след торпеды и сначала приписали гибель «Патфайндера» подрыву на мине. Но гибель маленького скаута стала лишь началом. В конце месяца в течение одного дня были потоплены 3 больших броненосных крейсера.

Наверное, следует рассказать вкратце предысторию подвига Отто Веддингена, потому что гибель 3 броненосных крейсеров, как выясняется, отнюдь не была случайной. Совершенно справедливо говорится, что сами британские моряки называли эту эскадру «живой приманкой», однако они совсем не имели в виду подводные лодки. Насколько детскими были взгляды британского флота на использование этого оружия, мы уже видели. Дело в том, что 7-я эскадра крейсеров была фактически обречена на гибель при любой операции Флота Открытого Моря. Просто так получилось, что первым на нее натолкнулся Отто Веддинген, но если бы Адмиралштаб проявил больше смелости и предусмотрительности, эти корабли вполне могли оказаться под орудиями линейных крейсеров Хиппера. Результат был бы тем же самым, разве что людские потери могли оказаться еще страшнее.

Итак, в августе 1914 года на базе в Норе находились броненосные крейсера «Кресси», «Абукир», «Бекчент», «Юриалес» и «Хог». Они входили в состав 7-й эскадры крейсеров, которой командовал контр-адмирал Генри Г. Кэмпбелл. Сначала 7-я эскадра считалась частью сил Гранд Флита, но адмирал Джеллико достаточно быстро понял, что не может контролировать все отдельные эскадры, соединения и группы кораблей, разбросанные по многочисленным британским портам. Поэтому буквально через неделю Адмиралтейство создало специальное Южное Соединение под командованием контр-адмирала Артура Г. Кристиана. Кроме 7-й эскадры крейсеров в него вошли 1-я и 3-я флотилии эсминцев коммодора Р.Й. Тэрвитта и 8-я флотилия подводных лодок коммодора Р. Кийза.

Перед Южным Соединением были поставлены 2 главные задачи: своевременно обнаружить любую попытку немцев прорваться в Ла-Манш и вести охрану побережья Бельгии (особенно устья Шельды). В рамках этих задач соединение должно было контролировать воды южнее 54°

N. Адмирал Кристиан планировал организовать патрулирование на Доггер-банке и у побережья Голландии в районе устья Шельды. При этом одна флотилия эсминцев должна была находиться в северном районе, вторая — в южном. Крейсера Кристиан планировал держать на Доггер-банке. Естественно, что погодные условия или военная ситуация приводили к изменениям этой общей диспозиции. Например, 28 августа все соединение участвовало в набеге на Гельголандскую бухту. Броненосные крейсера в бою не участвовали, так как находились позади линейных.

Но уже сама такая диспозиция таила в себе зародыш катастрофы. Корабли могли двигаться зигзагом с переменной скоростью, что спасло бы их от германских подводных лодок, но что могли сделать устаревшие и тихоходные корабли при встрече с 1-й Разведывательной Группой немцев? Необходимость ремонта кораблей и пополнения запасов внесли свои коррективы в планы адмирала Кристиана. Например, 16 сентября сам адмирал находился на Доггер-банке, прикрывая эсминцы, но имел всего лишь 3 крейсера. Он сам держал флаг на «Юриалесе», адмирал Кэмпбелл находился на «Бекченте», и с ними был «Кресси». Ситуация, немного напоминающая русский флот: 2 адмирала на 3 корабля. Кристиан получил приказ возобновить патрулирование у голландского побережья, и перед ним встала неприятная перспектива разделения и без того слабой эскадры. Но погода испортилась, и вечером 17 сентября эсминцы были вынуждены отправиться в Гарвич. Поэтому Кристиан решил временно воздержаться от посылки кораблей на юг. В течение дня состав эскадры изменился. Прибыли «Абукир» и «Хог», что позволило уйти «Бекченту», которому требовался мелкий ремонт в доке, и «Кресси», на котором кончался уголь.

Погода помешала эсминцам Гарвичских Сил выйти в море, и несколько дней броненосные крейсера патрулировали в гордом одиночестве. Их опасное положение ста-

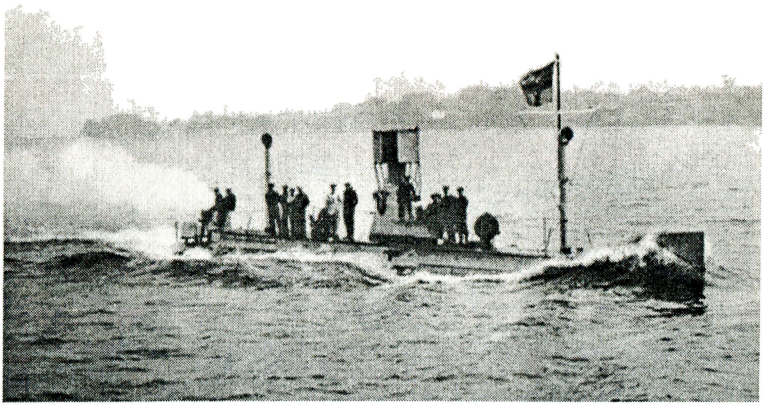
ло очевидным. 17 сентября на борту «Айрон Дьюка» проходило совещание с участием Черчилля и Стэрди. Кийз и Тэрвитт предложили отозвать крейсера, Черчилль согласился. Но через 2 дня вмешался Стэрди, который отправил телеграмму:

> *«Патрулировать на Доггер-банке больше нет необходимости. Погода слишком плохая, чтобы эсминцы находились в море. Разверните крейсера для охраны Широких Четырнадцатых»*[1].

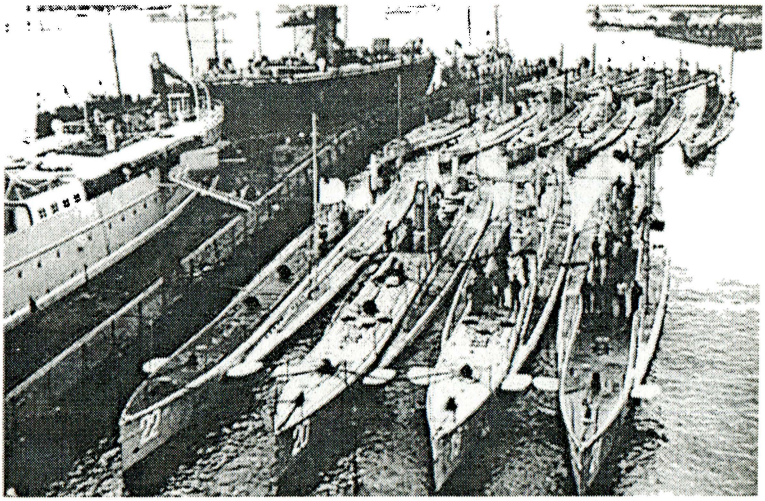
При этом эсминцы Тэрвитта должны были возобновить патрулирование только 20 сентября. Предполагалось, что эти корабли будут прикрывать перевозку во Францию частей британской армии. Когда позднее о распоряжении Стэрди стало известно Баттенбергу, он пришел в ужас. Но уже было поздно.

Адмирал Кристиан направился на юг с «Юриалесом», «Абукиром» и «Хогом». Утром 20 сентября эскадра находилась возле плавучего маяка Масс. Именно здесь к ней присоединился «Кресси», а «Юриалес» ушел, так как его радиостанция сломалась. Из-за сильного волнения адмирал Кристиан не сумел перенести флаг на другой крейсер и передал командование отрядом капитану «Абукира» Джону Э. Драммонду. Крейсера приступили к патрулированию, но эсминцы из Гарвича так и не прибыли. Легкий крейсер «Фиэрлесс» попытался вывести их в море, но опять волнение оказалось слишком сильным. Положение не изменилось и на следующий день. Крейсера продолжали патрулировать на Широких Четырнадцатых без всякого сопровождения. Они двигались строем фронта с интервалом между кораблями 2 мили, постоянным курсом со скоростью не более 10 узлов. Адмирал Кристиан позднее объяснял: «Поддержание скорости 13 или 14 уз-

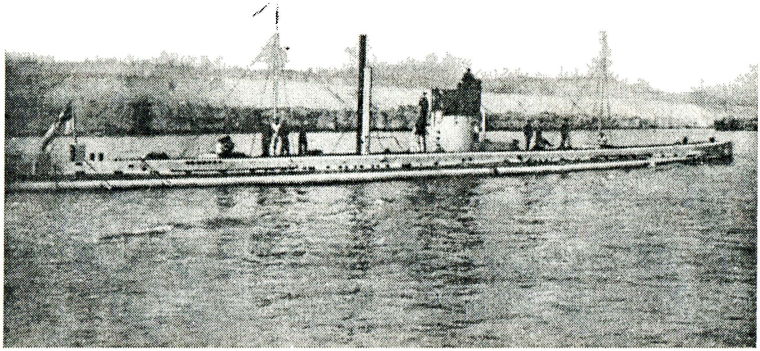
[1] Район у берегов Голландии.



Первая германская подводная лодка U-1



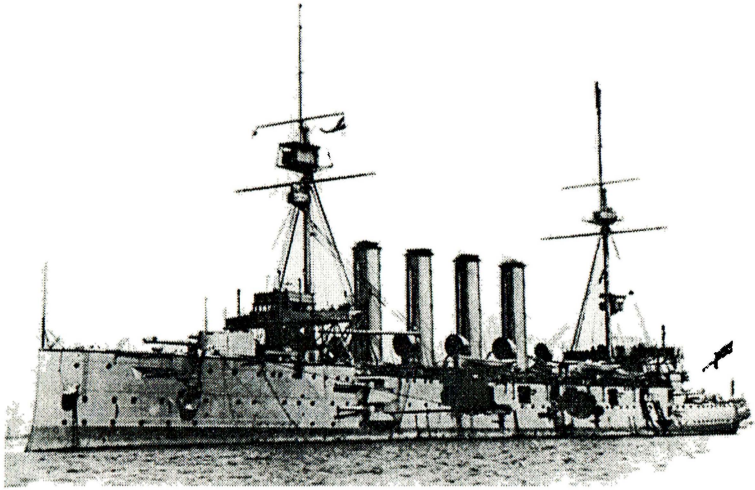
Германские подводные лодки
в базе на острове Гельголанд



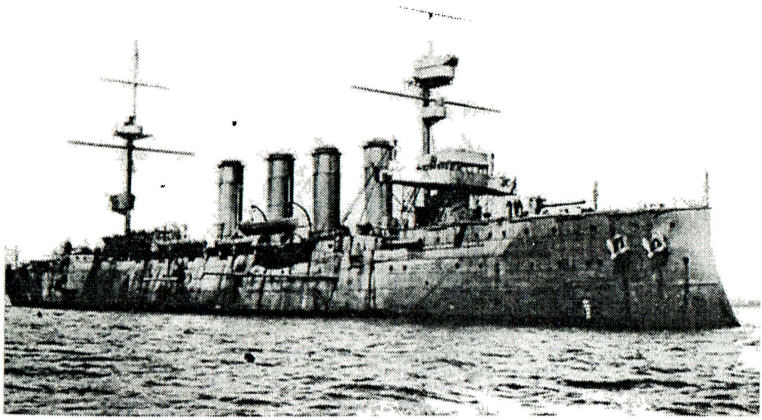
Германская подводная лодка U-9



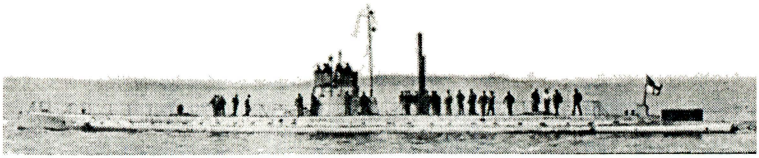
Команда подводной лодки U-9



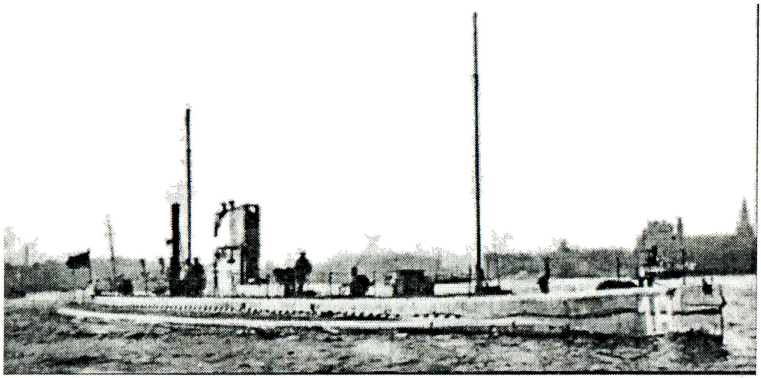
Одна из жертв Отто Веддингена — британский броненосный крейсер «Кресси»



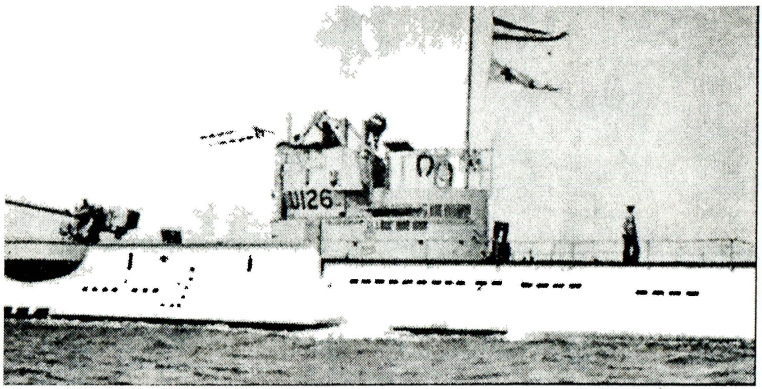
Британский броненосный крейсер «Хэмпшир» подорвался на минах, поставленных U-75. На нем погиб военный министр Великобритании фельдмаршал лорд Китченер



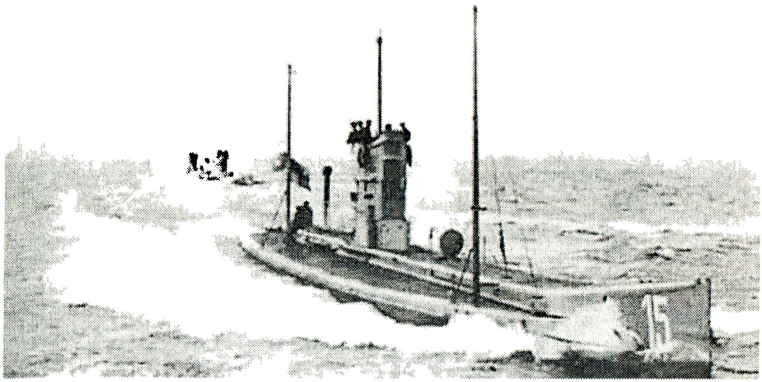
Германская подводная лодка U-11



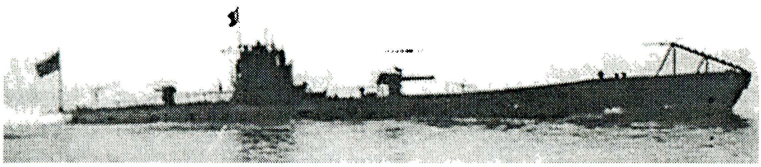
Германская подводная лодка U-18



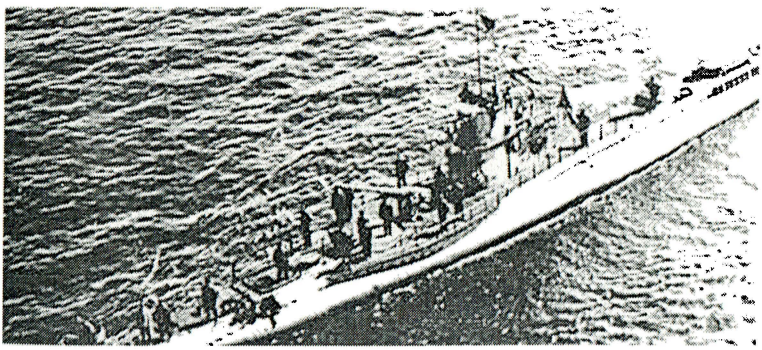
Германская подводная лодка U-126



Германская подводная лодка U-15



Германская подводная лодка U-86



Германская подводная лодка UB-64



Лучший подводник Первой Мировой войны Арно де ла Перьер



Злой гений британского флота Отто Веддинген



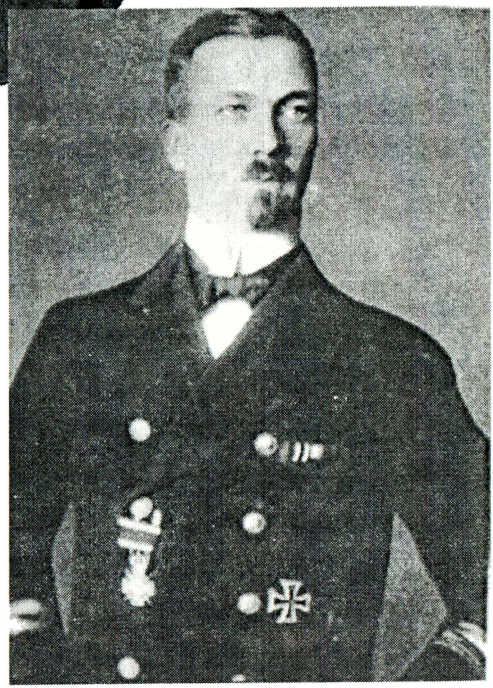
Один из лучших подводников Германии и военный преступник капитан-лейтенант Макс Валентинер



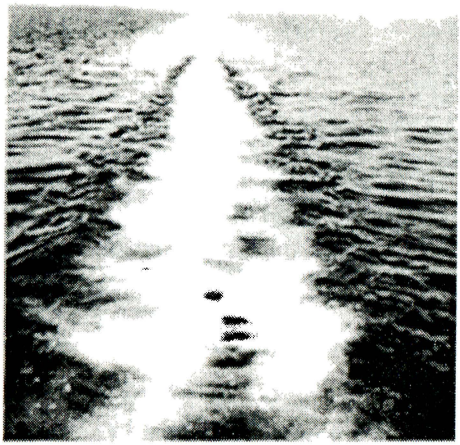
Человек, потопивший «Лузитанию»,— капитан-лейтенант Вальтер Швигер



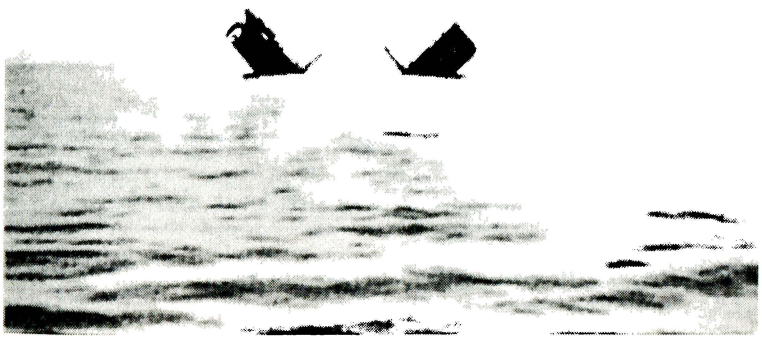
Капитан-лейтенант Зальцведель



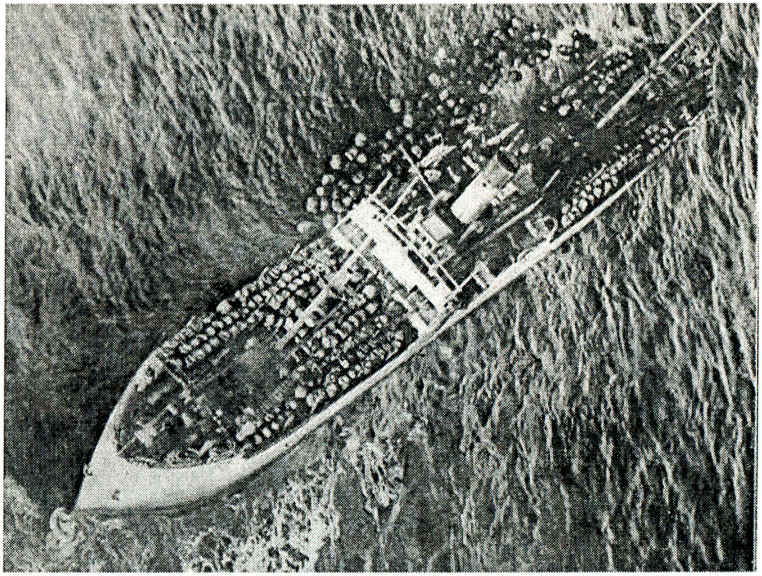
Рыцарь подводной войны капитан-лейтенант Ганс Розе



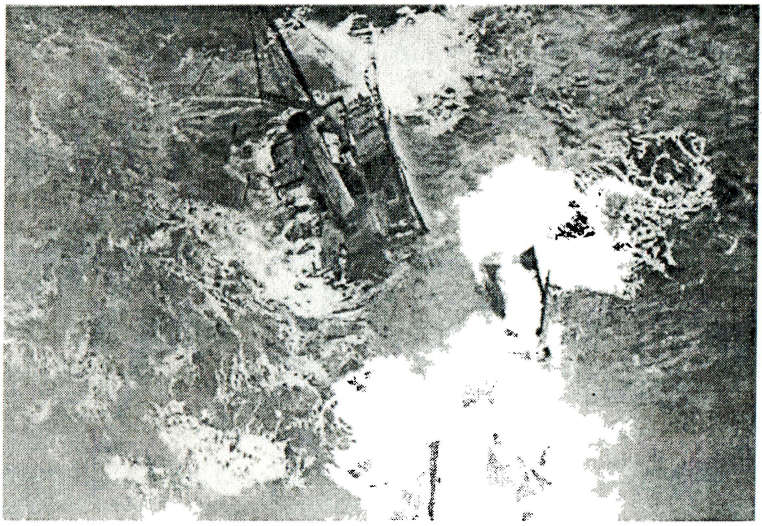
След торпеды...

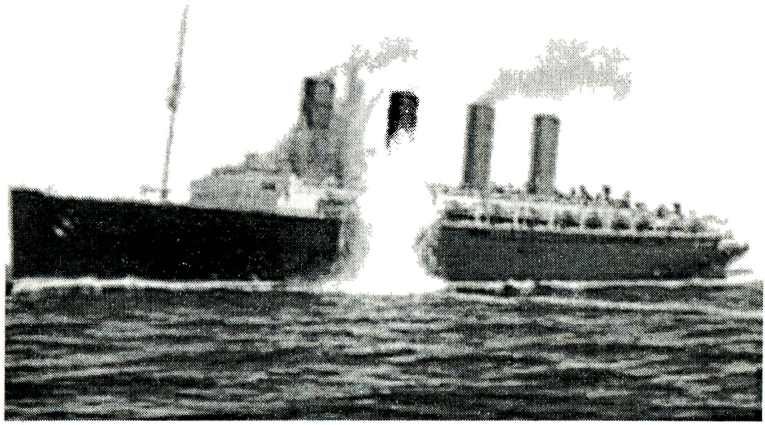


...и результат попадания

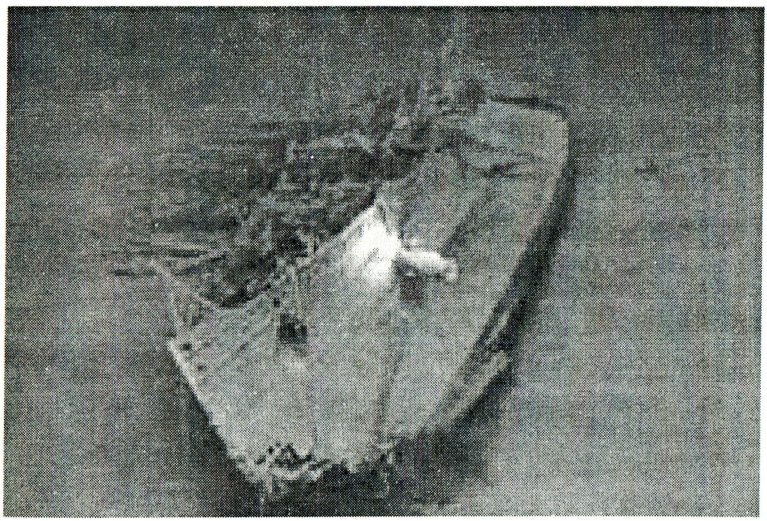


Тонущие транспорты союзников

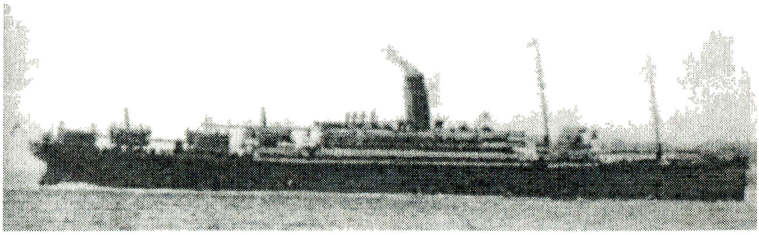




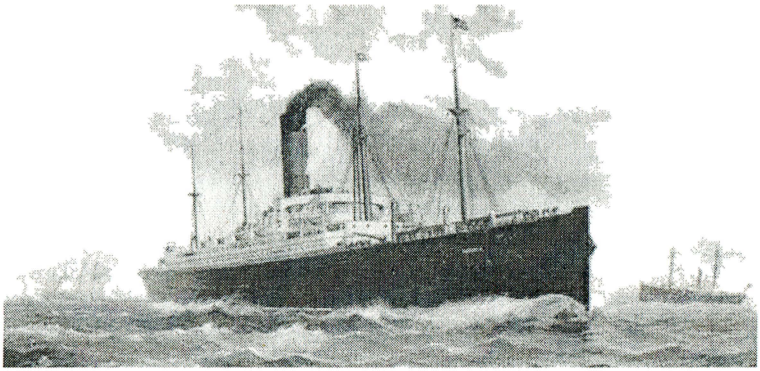
Торпедированная «Лузитания»



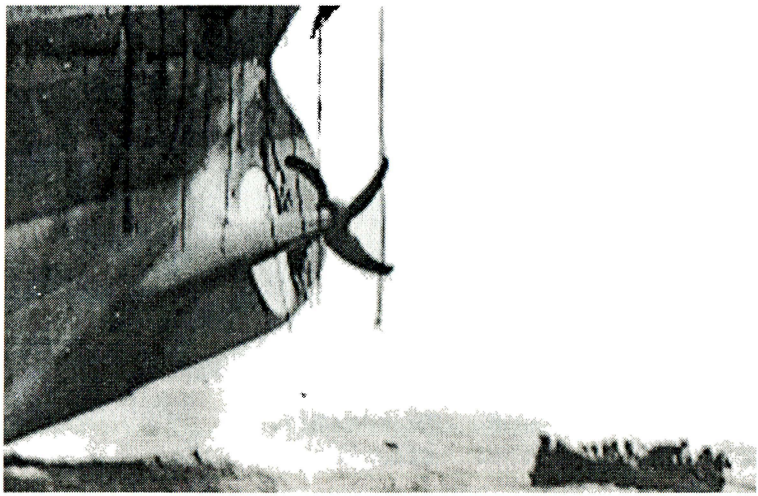
Корпус «Лузитании» на дне



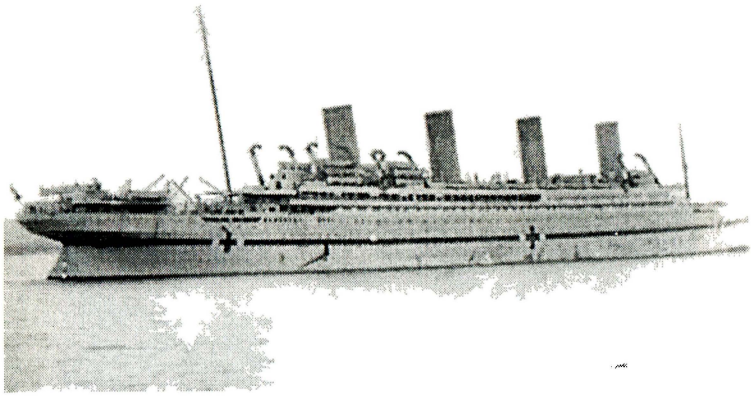
Лайнер компании «Уайт Стар» «Арабик»



Лайнер компании «Кунард» «Иверния»

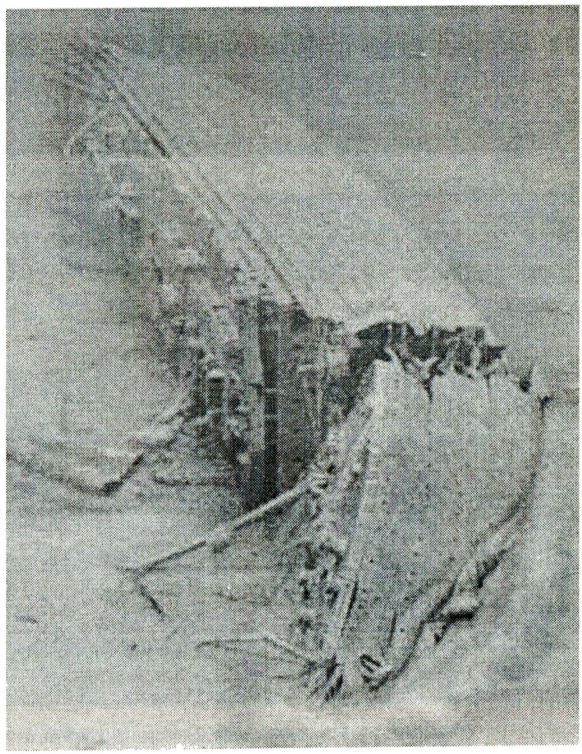


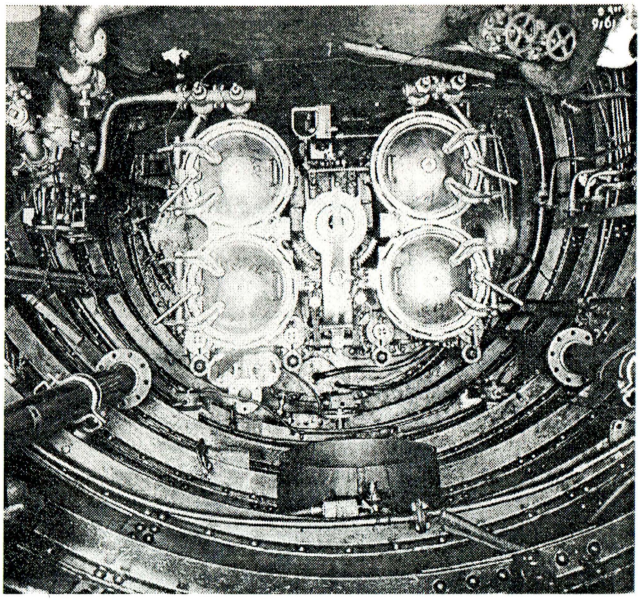
Последние минуты гибнущего судна



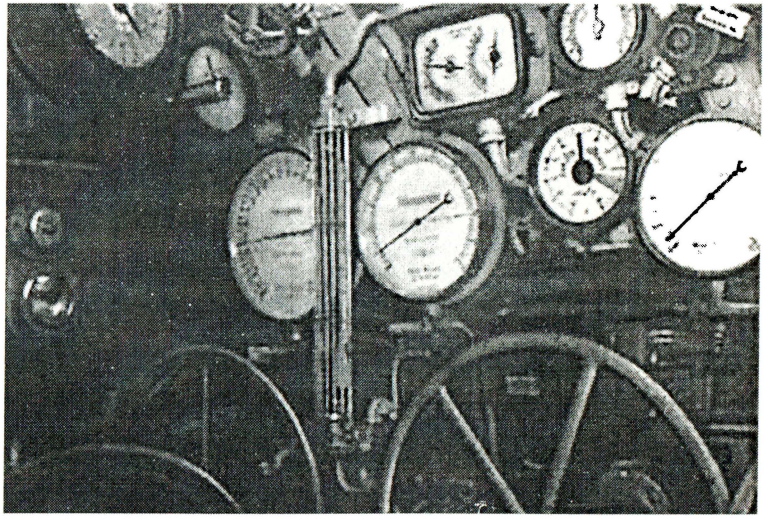
Госпитальное судно «Британник»

«Британник» на дне

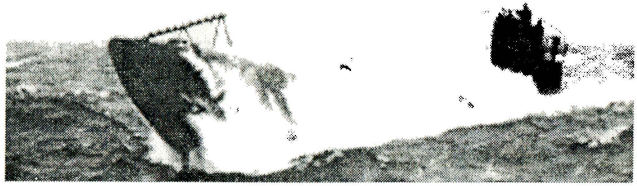




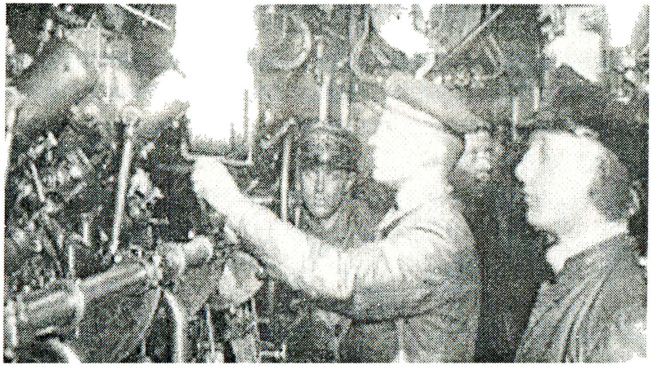
Торпедный отсек германской подводной лодки



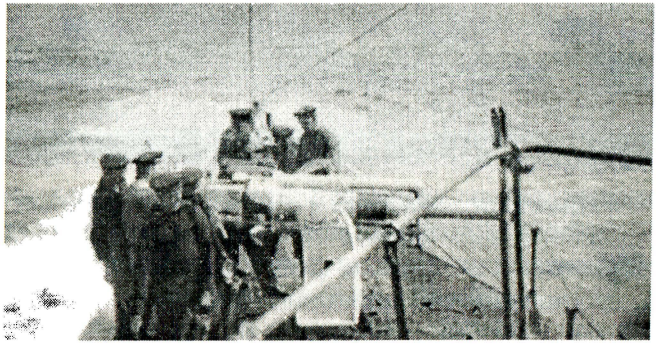
Центральный пост германской подводной лодки



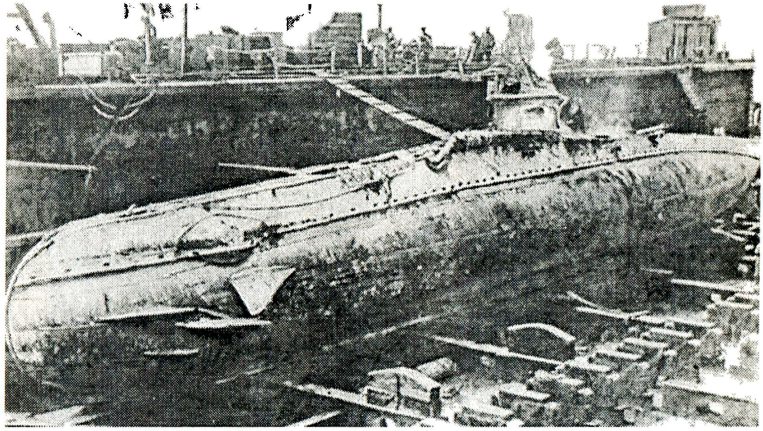
Германская подводная лодка в штормовом море



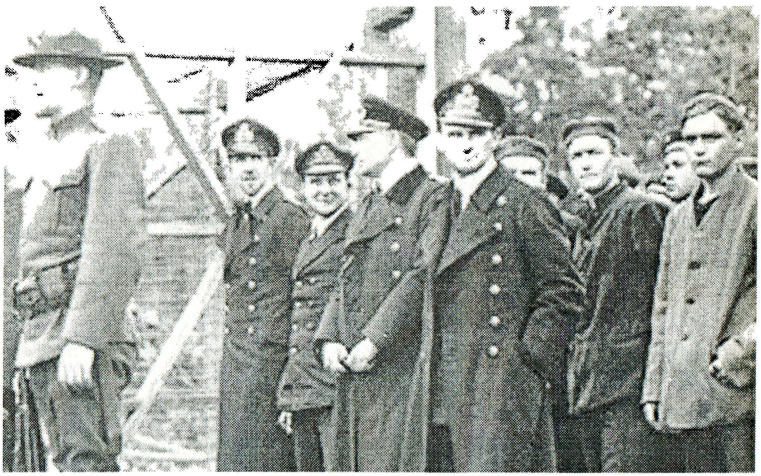
Экипаж германской подводной лодки на боевых постах



Палубное орудие германской подводной лодки



Поднятый англичанами малый подводный заградитель UC-5 в доке



Германские подводники в американском лагере для военнопленных

лов привело бы к большому расходу угля. Это вынудило бы часто отзывать корабли для дозаправки». Только 21 сентября погода немного улучшилась, и коммодор Тэрвитт вышел в море на крейсере «Лоустофт» вместе с 8 эсминцами.

Но было уже поздно. Утром 22 сентября подводная лодка капитан-лейтенанта Отто Веддингена встретила крейсера. Она вышла из Киля 20 сентября с приказом атаковать транспорты у побережья Фландрии. Лодка тоже не смогла справиться с сильной волной, которая прижала ее к побережью Голландии. Веддинген 2 дня держался на поверхности, выжидая улучшения погоды, но утром 22 сентября заметил подходящие с юга британские броненосные крейсера. U-9 спешно погрузилась. Выйти на позицию для пуска торпед не представляло никаких трудностей, и в 6.20 Веддинген с дистанции 500 ярдов выпустил торпеду в головной крейсер.

Это был «Абукир». Он получил попадание в правый борт, и крен быстро достиг 20°. Попытка спрямить корабль контрзатоплением не удалась, и примерно через 25 минут после взрыва крейсер затонул. Капитан 1 ранга Драммонд не знал, торпедирован его корабль, или подорвался на мине. Поэтому он приказал «Хогу» и «Кресси» подойти, чтобы спасти команду «Абукира». Но это лишь подставило еще 2 крейсера под торпеды Веддингена. Первым подошел «Хог» капитана 1 ранга Николсона, который застопорил машины и начал спускать шлюпки. При этом артиллеристы находились у орудий, но что они могли сделать подводной лодке? Веддинген не без удивления следил за всем этим в перископ. Позиция для атаки была просто идеальной — крейсер находился всего в 300 ярдах от U-9. Немного дальше виднелся «Кресси» капитана 1 ранга Джонсона. В 6.55 Веддинген выпустил 2 торпеды. Они попали в левый борт «Хога» как раз в тот момент, когда крейсер дал ход.

Артиллеристы крейсера открыли огонь, но вскоре все было кончено. «Хог» затонул кормой вперед уже через

10 минут. Веддинген поднялся на поверхность, чтобы проверить, где находится третий крейсер. «Кресси» все еще стоял неподалеку. U-9 погрузилась, и в 7.17 Веддинген выпустил 2 торпеды из кормовых аппаратов. На борту крейсера заметили перископ, и капитан скомандовал «Полный вперед!», но было уже поздно. Одна торпеда прошла за кормой «Кресси», но вторая попала в правый борт под четвертую трубу. Веддинген приказал зарядить последнюю оставшуюся у него торпеду в носовой аппарат и тоже выпустил ее в «Кресси». Это попадание пришлось чуть позади мостика и оказалось роковым. «Кресси» перевернулся. Минут 15 он еще плавал днищем вверх, а потом затонул. U-9 быстро покинула район боя, всплыла и в надводном положении пошла на север.

Потери англичан в личном составе оказались чудовищными. Из 2296 человек экипажей 3 крейсеров погибли 62 офицера и 1397 матросов. Главная заслуга в спасении 837 человек принадлежит датскому пароходу «Флора». Капитан 1 ранга Николсон позднее заявил: «Я не нахожу слов для оценки действий капитана «Флоры», рискнувшего во имя человеколюбия подойти к месту катастрофы, совершенно не зная, погибли крейсера от подводной лодки или взорвались на минном заграждении». Большую помощь «Флоре» оказал пароход «Титан» и траулеры «Кориандер» и «J.G.C.». Тэрвитт со своими кораблями появился только в 10.45. Он приказал 1-й флотилии эсминцев попытаться перехватить U-9, но англичане безнадежно опоздали, хотя Веддинген и видел позади себя дымы эсминцев.

Веддинген сильно недооценил противника, с которым он встретился. Сначала он принял британские корабли за крейсера типа «Бирмингем», потом — за небольшие броненосные крейсера типа «Каунти». И лишь вернувшись домой, он узнал, что потопил 3 больших броненосных крейсера общим водоизмещением 36000 тонн. За это кайзер наградил Веддингена Железными Крестами первого и второго класса сразу. Весь экипаж U-9 получил Желез-

ные Кресты второго класса. Так началась короткая, но блестящая карьера одного из самых известных подводников Германии. В годы Первой Мировой войны такой же ущерб военным флотам союзников нанесли разве что Отто Херзинг, потопивший 2 британских броненосца и 2 крейсера, и Гуго фон Хеймбург, уничтоживший 4 подводные лодки союзников. Но, справедливости ради, следует еще раз напомнить, что жертвами германских подводных лодок за всю войну стали лишь 2 современных боевых корабля, имевших реальную боевую ценность — легкие крейсера «Ноттингем» и «Фалмут», потопленные в 1916 году. Во всех остальных случаях на дно шли старые броненосцы и броненосные крейсера, которые и без того постепенно выводились из состава флотов. Эти удары были ощутимы с точки зрения потерь в личном составе, они наносили серьезный ущерб авторитету Королевского Флота и его союзников, подрывали моральный дух, но никак не изменяли катастрофического для Германии соотношения сил на море.

Предоставим слово лейтенанту Иоганну Шписсу, старшему помощнику Веддингена, который описывает эту, наверное, самую знаменитую атаку подводной лодки в истории.

«Когда на рассвете памятного для нас дня 22 сентября мы всплыли на поверхность, то были приятно изумлены. Над нами расстилалось безоблачное небо. Шторм прекратился. Ветер еле дышал. Прекрасный день для торпедных атак. Мы включили моторы на зарядку батареи, однако зарядка была вскоре прервана.

Я стоял на вахте и рассматривал в бинокль горизонт.

«Корабль!» В сильный бинокль я мог разобрать тонкую верхушку мачты, выходящую из-за горизонта. Около нее показалось облако дыма. Все сомнения исчезли. Это отнюдь не был какой-нибудь парусник. Я был очень взволнован при первом появлении неприятельского военного корабля и приказал немедленно выключить ке-

росиновые моторы, чтобы из-за адского столба дыма наша лодка не была обнаружена противником раньше времени. Веддинген завтракал внизу. Я вызвал его наверх, и в течение длительного промежутка времени он стоял неподвижный и сосредоточенный, разглядывая в бинокль очертания мачт на горизонте.

«Приготовиться к погружению!» Мы спрыгнули вниз. Со звоном захлопнулись люки. Море сомкнулось над U-9. Наша батарея не была полностью заряжена, но это было терпимо.

Мы увели лодку на перископную глубину и двинулись по направлению к верхушкам мачт и облакам дыма. U-9 поднималась вверх и вниз на сильной зыби. Я занял свое место около Веддингена в центральном посту, манипулируя перископом так, чтобы показывать его только на короткий промежуток времени. Веддинген производил наблюдения. В течение долгих минут он ничего не говорил, только внимательно вглядывался в поднимаемый перископ. Его резкие черты лица еще более обострились, а мои нервы были столь напряжены, что я невольно подскочил, когда он сказал, наконец, спокойным деловым голосом:

«Там три легких четырехтрубных крейсера».

«Торпеды!» — вскрикнул я в ответ и попросил разрешения готовить торпеды для стрельбы.

Кивок его головы, и я бросился вперед в торпедный отсек. Три легких крейсера? Небольшие корабли? Да! Но вместе они — сила. Я приказал приготовить запасные торпеды для возможной перезарядки аппаратов и повторной стрельбы, которую мы только несколько недель назад впервые успешно провели на учениях. Когда я вернулся в центральный пост, Веддинген сказал:

«Шписс, это три легких крейсера «Бирмингем».

Мы стояли, глядя друг на друга.

Теперь настала тяжелая работа. Мы подходили близко к неприятелю, я должен был часто поднимать и сразу же опускать перископ, потому что иначе нас выдал бы

его пенящийся след. Веддинген пошел в атаку на средний из трех крейсеров, шедших строем фронта, выбрав дистанцию залпа примерно 500 метров.

«Приготовить аппараты!» — приказал он отрывисто.

«Все аппараты готовы. Который будет стрелять первым?»

«Первый носовой аппарат», — последовал его короткий быстрый ответ.

Я отвинтил крышку пуговки стрельбы первого аппарата и держал палец правой руки прямо против нее, готовый по приказу нажать и включить электрический контакт. Левой рукой я продолжал действовать рукояткой подъемного устройства, с помощью которого поднимался и опускался перископ.

Веддинген отдал приказ:

«Немедленно после выстрела погрузиться на 15 метров и не вырываться на поверхность. Мы близки к цели».

Это приказание не было лишним, так как наши устаревшие лодки имели тенденцию выскакивать на поверхность после выпуска торпед. А если бы мы всплыли на поверхность на такой близкой дистанции от крейсеров, то тогда U-9 можно было бы сказать: «Прощай».

Затем в 7.20 последовала отрывистая команда:

«Поднять перископ!»

Мы считали секунды.

«Первый аппарат — пли! Перископ вниз».

В это мгновение я надавил пуговку стрельбы пальцем правой руки, одновременно крикнув в носовой торпедный отсек: «Первый аппарат — пли!» — и левой рукой опустил перископ.

Теперь наступил обычный жуткий момент после пуска торпед. Я с ужасом взглянул на указатель глубины, чтобы посмотреть — не вырвались ли мы на поверхность. Нет, мы погружались. Я обеими руками обхватил рукоятку подъема перископа, чтобы убедиться, что она смотрит вниз. Секунды шли, но ничего не случилось. Промах? Невероятно долго тянется время, пока дойдет звук

взрыва торпеды, принимая во внимание время на путь торпеды до цели и на возвращение звука. Для нашей дистанции 500 метров необходимый период был равен 31 секунде. Но бывают моменты, когда и 31 секунда кажется часом.

Глухое жужжание моторов внутри лодки внезапно сменилось грохотом. У матросов вырвался крик. В то время имелось общее мнение, что удар от взрыва торпеды, в особенности на таком близком расстоянии, может серьезно повредить ту лодку, которая его вызвала. Мы с тревогой ожидали, что лодка получит течь или наш рулевой привод выйдет из строя. Однако быстрый осмотр показал, что лодка не получила никаких повреждений.

«Приведите лодку на перископную глубину!» — скомандовал Веддинген, стремясь взглянуть на то, что случилось на поверхности.

Лодка всплыла под перископ, и я нажал перископную рукоятку. Веддинген быстро взглянул, а потом с торжеством повернул окуляр ко мне. Это был мой первый взгляд на тонущий корабль, зрелище, которое вскоре стало столь обычным. Торпедированный крейсер стоял без хода, погрузившись кормой в воду. Его нос высоко поднялся, и таран вышел из воды. Четыре трубы крейсера сильно травили пар. Спускались спасательные шлюпки, переполненные людьми.

Два других крейсера стояли без хода поблизости от своего гибнущего товарища, спасая уцелевших людей. Какая роковая ошибка! Британские военные корабли до конца войны больше не делали ничего подобного.

Веддинген приготовился ко второй атаке. Я снова бросился в носовой торпедный отсек. Мне показалось, что я прошел через дом умалишенных. Люди неистово бегали взад и вперед большими группами. Сначала они бросались в нос, затем в корму. Старший механик у рулей балласта старался привести лодку на ровный киль путем перемещения балласта. Бегающие люди и были этим своеобразным подвижным балластом.

«Все в нос», «Все в корму», — раздавались команды.

«Перезарядить первый аппарат!» — отдал я приказ в торпедном отсеке. Теперь мы приступили к недавно выученному упражнению перезарядки аппарата в подводном положении. Операция происходила четко.

«Первый аппарат перезаряжен», — последовал мой рапорт в центральный пост.

«У нас хорошая цель», — заметил Веддинген с чувством легкого сожаления и подвинул меня, чтобы я мог посмотреть в перископ. Крейсер спускал свой катер, в то время как на мачте поднимали сигналы. На гафеле развевался британский флаг. Орудия были повернуты, подобно спицам веера, и я мог видеть команду во всем белом, стоящую на своих местах.

Я отошел назад от перископа и повернулся к Веддингену.

«Капитан, — сказал я задумчиво, — эти корабли не принадлежат к типу «Бирмингем». Это броненосные крейсера. Они имеют двойные казематы, которые я ясно различил».

Перископ никогда не показывает ясной картины, в особенности трудно различить детали корабля на большом расстоянии. Я был уверен, что атакованные нами корабли были больших размеров, чем Веддинген предполагал вначале.

Веддинген осмотрел изображение в перископе, но продолжал думать, что я ошибаюсь. Однако он все же решил стрелять по второму крейсеру не одной, а двумя торпедами. Если корабли действительно были броненосными крейсерами, то одной торпеды для потопления цели было явно недостаточно. Точно через 35 минут после первого взрыва я снова нажал пуговку стрельбы.

Дистанция была около 300 метров.

«Убрать перископ!» — и мы снова нырнули на 15 метров.

Одновременно Веддинген приказал дать одному мотору задний ход.

«Почему?» — спросил я.

«Иначе мы можем таранить его», — последовал ответ.

В самом деле, течение воды увлекало нас в направлении тонущего вражеского корабля. Два взрыва слились в один. К счастью, мы уже пятились назад. В переговорной трубке раздался голос старшего квартирмейстера:

«Капитан, как долго это будет продолжаться?»

Одновременно пришло донесение старшего механика:

«Батарея почти разряжена».

Вследствие того, что появление неприятеля прервало зарядку нашей батареи, мы пошли в атаку только с частично заряженными аккумуляторами, и теперь электроэнергия была почти полностью израсходована. Если мы быстро не развернемся и не уйдем прочь, то можем оказаться вынужденными всплыть на поверхность для зарядки батареи — и это в весьма опасном районе, который в настоящее время наверняка кишел вражескими силами. В Темзе находилась станция эсминцев, и они, будучи вызваны сигналом бедствия с крейсеров, скоро перешли бы в атаку против нас.

«Мы будем продолжать атаку», — сказал Веддинген. У нас оставались еще 2 торпеды в кормовых аппаратах и одна запасная для носовых. Я снова перезарядил последний.

При выходе лодки на перископную глубину мы обнаружили ужасную картину. Два больших корабля медленно погружались кормой. Один, первый из поврежденных нами, ушел в воду значительно ниже второго. Третий крейсер стоял тут же.

Водная поверхность была покрыта обломками и переполненными спасательными шлюпками, а также тонущими людьми. Третий крейсер принимал на борт уцелевших. Теперь мы пошли топить и его.

Зачем он тут стоял после того, как два его товарища были повреждены? Правда, британские корабли еще не получили жестокого приказа уходить из района гибели торпедированного корабля, но ведь этот корабль видел

гибель двух своих спутников и должен был заподозрить, что наступает и его очередь.

Во время наблюдения за ним ни Веддинген, ни я не сказали ни слова.

Через час после первого торпедного выстрела наши две кормовые торпеды вышли из аппаратов. Но мы были уже столь смелы, что после залпа не погрузились ниже перископной глубины. Дистанция залпа равнялась 1000 метров. Крейсер увидел след наших торпед и в последний момент, пытаясь избежать попаданий, дал ход.

Мы так долго ждали звука взрыва, что подумали о промахе. Затем раздался глухой треск. Мы прождали секунду, но ничего больше не было слышно. Стало ясно, что вторая торпеда промахнулась.

В перископ было видно, что крейсер стоял без всяких наружных перемен. Он не был поврежден достаточно сильно, чтобы начать крениться.

«Мы ему это обеспечим», — сказал Веддинген, и наша последняя торпеда вышла из аппарата. Она попала точно в цель. У борта обреченного корабля поднялся столб дыма и огромный белый фонтан. Теперь перископ показывал страшную картину.

Гигант с четырьмя трубами стал медленно переворачиваться. Люди, как муравьи, карабкались по его борту, и затем, когда он совершенно перевернулся, они побежали к его ровному плоскому килю, пока через несколько минут корабль не исчез окончательно под водой.

Веддинген и я наблюдали по очереди в перископ. В течение долгих минут мы находились в оцепенении, как бы в трансе. Мы позвали тех из команды, кого могли, и дали им посмотреть в перископ.

«Я считаю, что эти корабли — броненосные крейсера, хотя они кажутся очень небольшими», — сказал Веддинген.

Корабли действительно казались небольшими. После обсуждения этого вопроса мы пришли к выводу, что это

были броненосные крейсера типа «Кент» водоизмещением 9900 тонн»[1].

В результате этой атаки 7-я эскадра крейсеров была практически уничтожена, и 2 октября Южное Соединение было официально распущено. Адмиралы Кристиан и Кэмпбелл отстранены от командования, а уцелевшие крейсера 7-й эскадры — «Бекчент» и «Юриалес» — были переданы Западному Соединению. Судебное разбирательство пришлось спустить на тормозах, так как вина Адмиралтейства, и в частности Стэрди, была слишком очевидной. Отыгрались на адмиралах и капитане 1 ранга Драммонде, который тоже был отправлен в отставку.

Вскоре Отто Веддинген отличился еще раз. Теперь его жертвой стал большой бронепалубный крейсер «Хок». Часть 10-й эскадры крейсеров адмирала де Чера патрулировала на линии между Питерхедом и Назе. В ее состав входили «Кресчент», «Эдгар», «Эндимион», «Тезеус», «Хок» и «Графтон». Остальные корабли это эскадры при поддержке броненосца «Дункан» патрулировали севернее. Сам адмирал на «Графтоне» ушел принимать уголь, оставив командовать отрядом капитана «Эдгара». Он был предупрежден об опасности подводных атак.

15 октября в 13.20 на «Эдгаре» приняли радиограмму «Тезеуса», в которой крейсер сообщал о том, что был атакован подводной лодкой, но уклонился от торпеды. Его атаковала подводная лодка U-17. Отряду было приказано немедленно покинуть район патрулирования, но квитанции от крейсера «Хок» не поступило. Адмирал Джеллико приказал всем крейсерам полным ходом отойти на север и направил для поисков «Хока» лидер «Свифт». После не слишком долгих поисков «Свифт» обнаружил

[1] Немного непонятный вывод. Веддинген не мог не знать, что крейсера типа «Кент» имеют только **три** трубы. В то же время несколько раз повторяется фраза, что атакованные корабли имели **четыре** трубы.

плот с 1 офицером и 20 матросами, которые и рассказали о судьбе крейсера.

Крейсера следовали строем фронта с интервалами 10 миль. В 9.30 «Хок» застопорил машины, чтобы принять почту с «Эндимиона». Он спустил шлюпку, которая забрала мешки с почтой. «Эндимион» дал ход и прошел за кормой «Хока», чтобы передать почту на следующий крейсер отряда. «Хок» поднял шлюпку и продолжил патрулирование, имея ход около 12 узлов. В 10.30 под переднюю трубу крейсера попала торпеда, и после взрыва он сразу потерял ход. Повреждения оказались слишком велики для старого крейсера, и он начал быстро валиться на борт. С него успели спустить только 2 шлюпки. Одну из них подобрал «Свифт», а другую с 47 моряками — на следующий день норвежский пароход.

Снова обратимся к воспоминаниям Шписса:

> «В середине октября U-9 пошла на север. После многодневного похода с частыми тревогами, попытками атаковать противника, быстрыми погружениями и спасением от опасности уходом под воду мы оказались однажды в подводном положении в северных широтах. В результате долгого пребывания под водой лодка сильно нуждалась в вентиляции. Мы ощущали такую головную боль, от которой не так-то просто оправиться. Я сидел за чашкой кофе, когда старший квартирмейстер, стоявший на вахте у перископа, вскрикнул:
>
> «Три британских крейсера наверху!»
>
> Мы бросились в центральный пост, и Веддинген взглянул в перископ.
>
> «Они, должно быть, хотят торпеды», — решил он с обычной легкой гримасой.
>
> Я посмотрел на обстановку, сложившуюся на поверхности. Три крейсера шли на большом расстоянии друг от друга, постепенно сближаясь и направляясь в точку, которая находилась поблизости от нас. Мы сначала подумали, что они хотят соединиться и идти совместно,

но затем стало ясно, что крейсера сближаются для обмена сигналами, спуска на воду катеров и передачи почты или приказания. Мы пошли полным ходом к тому месту, куда шел и противник, поднимая перископ лишь на короткие промежутки времени.

Большие крейсера шли зигзагом.

Мы выбрали один из них, впоследствии оказавшийся бронепалубным крейсером «Хок», и начали маневрировать для производства выстрела. Это была акробатическая работа. «Хок» чуть не налетел на нас. Мы погрузились и дали ему пройти над нами, иначе он бы нас таранил. Теперь мы находились в удачной позиции для выстрела из кормовых аппаратов, но крейсер неожиданно повернул. Это был роковой поворот, так как он дал нам возможность развернуться для прямого выстрела из носовых аппаратов.

«Второй носовой аппарат — пли!» — приказал Веддинген. Вскоре прозвучал взрыв.

Мы нырнули с перископной глубины, прошли некоторое расстояние под водой и затем всплыли, чтобы взглянуть в перископ. «Хок» уже исчез, затонув буквально в 5 минут. На волнах качалась только одна шлюпка. Это была почтовая шлюпка, спущенная перед самым торпедным взрывом. Офицер, сидевший на румпеле, поднял на флагштоке шлюпки сигнал бедствия.

Маленькая шлюпка с полудюжиной людей представляла все, что осталось от гордого корабля. Редко корабль тонул столь быстро, унося с собой так много людей на дно холодного океана».

На следующий день Веддинген отважно атаковал отряд британских эсминцев — «Лира», «Нимф», «Немезис» и «Аларм». Он едва не попал торпедой в «Аларм», но тот сумел в последний момент увернуться. «Нимф» попытался таранить лодку, но Веддинген в свою очередь быстро погрузился и ушел от атаки. Наэлектризованное этими эпизодами воображение англичан разыг-

ралось. С береговых батарей заметили германскую подводную лодку прямо посреди якорной стоянки в Скапа Флоу.

Гибель этих кораблей повергла в шок даже несгибаемого адмирала Фишера. В отчаянии он напишет: «На этих кораблях <четырех крейсерах> погибло людей больше, чем лорд Нельсон потерял во всех своих сражениях вместе взятых!»

На фоне этих оглушительных успехов почти незамеченным прошло маленькое событие. 20 октября подводная лодка U-17 осмотрела и потопила небольшой британский пароход «Глитра», шедший из Ставангера с грузом швейных машин и виски. Командир лодки лейтенант Фелькирхнер приказал британской команде сесть в шлюпки, после чего абордажная партия открыла кингстоны на пароходе.

При этом командир лодки лейтенант Фельдкирхнер совершенно не был уверен в том, что поступил правильно. Он превысил полномочия и всерьез опасался, что после возвращения в порт его отдадут под суд. Однако вместо ожидавшегося порицания его ждала похвала. В ноябре 1914 года командование флота подало в Адмиралштаб следующую докладную:

> «Поскольку Англия совершенно пренебрегает международным правом, нет ни малейшего основания 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 судами. Торговое может быть предупреждено... и вся морская торговля с Англией прекратится в течение короткого времени».

На фоне подобных предложений бредом сумасшедшего выглядели предположения части британских адмиралов, что немцы «посовестятся» использовать свои подводные

лодки против торговых судов. Зная о подобных меморандумах, уже не удивляешься потоплению пассажирских пароходов и госпитальных судов. Но пока это еще оставалось в будущем, а германские подводники продолжили охоту за военными кораблями союзников.

30 октября 1914 года в районе Дюнкерка подводной лодкой U-27 капитан-лейтенанта Вегенера был торпедирован и потоплен старый бронепалубный крейсер «Гермес», переделанный в матку гидросамолетов. Он только что доставил 2 самолета на новый аэродром британской морской авиации в Остенде и не успел вернуться в Англию. Корабль затонул на мелком месте, поэтому его надстройки остались торчать из воды. Лишь это спасло англичан от новых крупных потерь в людях — погибли только 22 человека, а 7 были ранены. Впрочем, англичанам повезло. Вегенер не нашел броненосца «Венерэбл», поддерживавшего своим огнем приморский фланг армий союзников.

То, что адмиралам никакой урок не впрок, показали события конца октября в Финском заливе. Контр-адмирал Беринг направил туда подводные лодки U-25 и U-26. Интересно отметить, что и в этом случае U-25, находившейся ближе к русским базам, было запрещено атаковать выходящие в море корабли.

11 октября находившаяся в дозоре 1-я бригада крейсеров должна была закончить патрулирование, а ей на смену в море вышла 2-я бригада. «Богатырь» и «Олег» направились в Лапвик, где сменили крейсера «Адмирал Макаров» и «Громобой». «Россия» и «Аврора» пошли на смену «Баяну» и «Палладе». Именно с этими кораблями и столкнулась подводная лодка U-26 капитан-лейтенанта фон Беркгейма. Для сопровождения этих крейсеров был выделен эсминец «Новик». В 8.15 фон Беркгейм, находившийся севернее острова Оденсхольм, заметил дымы нескольких кораблей. U-26 спешно погрузилась и направилась навстречу русским кораблям. Вскоре стали видны 2 крейсера в сопровождении эсминца, однако они

прошли на расстоянии 3 миль от U-26, которой не удалось их атаковать. Это были «Россия» и «Аврора».

Однако фон Беркгейм решил не спешить и остался в этом же районе. Его надежды оправдались. В 10.30 на западе показались еще 2 крейсера, которые шли прямо на лодку. На правом траверзе крейсеров держался большой эсминец. Это был «Новик». U-26 снизила скорость и повернула вправо, чтобы выстрелить из кормового аппарата.

В 11.10 фон Беркгейм с дистанции 500 метров выпустил торпеду по головному крейсеру. Она попала в среднюю часть корабля, последовал страшный взрыв. В перископ командир лодки успел заметить, как падают трубы тонущего крейсера. Но тут эсминец открыл огонь по перископу, и U-26 была вынуждена погрузиться на 20 метров. Дальнейшие попытки фон Беркгейма атаковать эсминцы, присланные для спасения команды «Паллады», успеха не имели.

Броненосный крейсер «Паллада» погиб со всем экипажем. По свидетельствам очевидцев, крейсер просто разлетелся в пыль. Когда опал столб воды и дыма, от «Паллады» не осталось ничего. На поверхности моря плавали какие-то деревянные обломки, койки, обрывки спасательных поясов. Все деревянные предметы, даже самые маленькие, были расщеплены на мелкие кусочки, что свидетельствовало об ужасной силе взрыва.

Казалось бы, достаточно, но нет. Последнее слово «сказали» опять англичане. На этот раз отличился один из любимчиков Джеллико вице-адмирал сэр Льюис Бейли, который в декабре сменил адмирала Берни на посту командующего Флотом Канала. Бейли был типичным «линкорным адмиралом», ничего не знал о подводных лодках и вообще не верил в них.

В конце декабря Бейли получил разрешение перевести 5-ю эскадру линкоров из Нора в Портленд для проведения тактических учений и стрельб. Он совершенно не считался с подводной опасностью, так как в течение декабря в Ла-Манше не была замечена ни одна германская

лодка, и потому отказался от эсминцев сопровождения, которые ему хотело предложить Адмиралтейство. Все-таки начальство буквально навязало Бейли 6 гарвичских эсминцев, которые сопровождали его броненосцы до Фолкстона. Когда 5-я эскадра вечером 30 декабря вошла в Дуврский пролив, эсминцы повернули назад. Дальше ее сопровождали только 2 легких крейсера — «Топаз» и «Дайамонд». Утром 31 декабря Бейли прибыл к Портленду, но не вошел в порт, а занялся тактическими учениями между Портлендом и мысом Старт. Ночью он спустился вниз по Ла-Маншу, чтобы утром возобновить учения. Эскадра шла прямым курсом со скоростью всего 10 узлов, то есть Бейли тупо повторил все ошибки, которые ранее уже не раз приводили к катастрофам. Он совершенно не ожидал встретить германские лодки в западной части Ла-Манша. И все-таки 1 января 1915 года в 2.30 подводная лодка U-24 торпедировала броненосец «Формидебл», который замыкал строй. На эскадре даже не сразу это заметили. Первыми встревожились крейсера, которые обратили внимание на то, что «Формидебл» начал отставать. «Топаз» увеличил ход и подошел к броненосцу, который уже имел крен на правый борт и начал спускать шлюпки. Оказалось, что торпеда попала под первую дымовую трубу, и взрывом был перебит главный паропровод. Корабль сразу получил крен 20°, на нем погасли все огни, так что спуск шлюпок был не таким простым делом, как может показаться на первый взгляд. Один из полубаркасов при спуске перевернулся.

Прошло 45 минут с момента взрыва, и в броненосец попала вторая торпеда — на сей раз в левый борт под задней трубой. Крен и дифферент исчезли, но корабль начал погружаться гораздо быстрее. «Топаз» пытался помочь спасти команду, но получил приказ следовать к ярко освещенному пассажирскому пароходу. Его место рядом с «Формидеблом» занял «Дайамонд». Погода постепенно ухудшалась, волны становились все сильнее. Броненосец уже сел до верхней палубы, но на нем все еще остава-

лось большинство команды. В 4.45 «Формидебл» резко повалился на правый борт. Командир приказал команде спасаться по способности, но этот приказ почти никто не успел выполнить. Нос броненосца ушел в воду, в воздухе мелькнули винты и свободно болтающийся руль, и «Формидебл», через 2,5 часа после первого попадания, затонул. При этом погибли 35 офицеров и 512 матросов из 780 человек экипажа. Командир броненосца остался стоять на мостике гибнущего корабля.

Объяснения Бейли, которые он дал Адмиралтейству, звучали, как детский лепет. «Ни одна вражеская подводная лодка не была замечена в Ла-Манше с тех пор, как я принял командование. Я даже не представлял, что эти воды «засорены» подводными лодками». Адмиралтейство отказалось принять эти объяснения. Особенно был взбешен Фишер. «Любому офицеру и даже матросу эскадры было совершенно ясно, что следовать прямым курсом с малой скоростью при ярком свете полной луны вблизи маяка Старт, значило превратить эскадру в легкую добычу для вражеских лодок. Предосторожности, которые приняло Адмиралтейство для сопровождения его эскадры из Ширнесса, должны были убедить его в реальности опасности».

В результате Адмиралтейство телеграммой от 16 января известило Бейли, что он «потерял доверие Их Лордств» и должен спустить флаг и сдать командование адмиралу Беттелу. Попытки адмирала добиться открытого судебного разбирательства ни к чему не привели. Бейли достаточно легко отделался, так как суд явно завершился бы тяжелым приговором. За это он должен был благодарить Черчилля, который «сделал для него все возможное, но не ради него самого, а чтобы не терроризировать адмиралов за гибель кораблей, что наверняка привело бы к проигрышу войны».

Наверное, можно сказать, что первый этап подводной войны завершился 26 марта 1915 года, когда была потоплена подводная лодка U-29, которой командо-

вал Отто Веддинген. Есть в этом некая закономерность и символ.

В тот день перед Веддингеном находилась цель, о которой любой из германских подводников мог лишь мечтать. Он встретил главные силы Гранд Флита, вышедшие в море на учения. 3 эскадры линкоров, 24 единицы! Они следовали, как обычно, строем фронта подивизионно — то есть 6 колонн по 4 линкора. Примерно в полдень 4-я эскадра линкоров адмирала Стэрди получила приказ повернуть на юг и следовать в Кромарти, пройдя под кормой флота. Но как только она начала поворот, в 12.15 на мачту флагмана Джеллико линкора «Мальборо» взлетел сигнал: «Вижу подводную лодку» Выпущенная Веддингеном торпеда прошла под кормой линкора «Нептун», который следовал за «Мальборо».

«Дредноут» в это время возглавлял крайнюю левую колонну. Капитан 1 ранга Олдерсон, ни секунды не размышляя, повернул прямо на перископ. Следующий мателот «Темерер» последовал за ним. Через 10 минут форштевень «Дредноута» врезался в корпус U-29.

Так как с U-29 не спасся ни один человек, придется ограничиться рассказом английского офицера.

> «Наша эскадра в составе 8 линкоров шла 16-узловым ходом, курсом вест, через Северное море по направлению к острову Фэр, к северу от Оркнейских островов. На море была легкая зыбь. Вместе со мной в это время на мостике стояло много народа и среди них один из офицеров морской пехоты.
>
> «Ну и ну, — сказал он, — видите, какой чертовски забавный поток на воде? След проклятого эсминца! Его почти наверняка можно спутать со следом торпеды, ведь верно?»
>
> Так и было. С левого борта был ясно виден след торпеды. Мы увидели, как она уклонилась вправо. Ее гироскопический аппарат был неисправен, и торпеда шла неверно. Однако я думаю, что от нее можно было бы укло-

ниться, даже если бы она шла прямо, потому что торпеда оставляла ясно видимый белый след.

Каждый корабль изменил курс в направлении предполагаемого места подводной лодки. Были даны предупредительные сигналы другой эскадре, подходившей с оста. Одним из кораблей этой группы был «Дредноут». Его вахтенный начальник увидел, как корабль, шедший прямо перед ним, внезапно изменил курс влево и поднял сигнал: «Вижу подводную лодку». Почти в тот же момент наблюдатель «Дредноута» в 20° слева по носу увидел торчавший из воды на 2 — 3 фута перископ лодки, шедшей полным ходом.

Весьма вероятно, что Веддинген испортил свою атаку потому, что слишком долго держал перископ на виду при таком тихом море. Вахтенный начальник «Дредноута» немедленно изменил курс на перископ.

«Полный вперед!» — крикнул он в переговорную трубу машинного отделения.

Через несколько минут раздался сильный удар от столкновения. «Дредноут» шел со скоростью 19 узлов, и лодка, вероятно, была разрезана напополам. Она прошла по правому борту «Дредноута», ее нос поднялся из воды, затем постоял несколько секунд вертикально, пока корабль шел вперед. На нем можно было ясно увидеть бортовой номер U-29. Затем все исчезло под волнами.

Наши эсминцы бросились к этому месту, разыскивая уцелевших. Ничего не было видно, за исключением плававших вокруг деревянных обломков. Человек, уничтоживший «Абукир», «Хог» и «Кресси», присоединился к своим жертвам на дне Северного моря».

КАК ГИБЛИ ЛАЙНЕРЫ

Изменение характера войны первыми почувствовали все-таки военные моряки. Строки устава Королевского Флота, написанные еще в 1653 году, гласящие, что «если корабль поврежден настолько, что ему грозит опасность быть уничтоженным или взятым в плен, ближайший к нему наименее занятый противником корабль должен оказать немедленную посильную помощь и содействие», пришлось забыть. Их сменила сухая и жестокая рекомендация: «Это наставление является развитием принципа, отныне являющегося статьей боевого устава, по которому поврежденные в эскадренном бою корабли отныне предоставляются собственной участи».

Но вскоре и простым людям, очень далеким от военных дел, пришлось на собственном трагическом опыте убедиться, что новый век принес новую войну. Рассказ о действиях германских подводных лодок Первой Мировой войне будет неполным, если не рассказать о нескольких беспримерных по жестокости и бессмысленности атаках пассажирских лайнеров. Приходится признать, что, по крайней мере в те годы, у немцев как нации явно было что-то не в порядке с мозгами. «Гуннские зверства», которые спустя пару десятков лет плавно превратились в «фашистские зверства», отнюдь не пропагандистская выдумка. Дикое разрушение мирных городов, массовые расстрелы заложников, уничтожение культурных ценностей, садистское потопление пассажирских кораблей —

вот неполный перечень деяний нации, претендовавшей и претендующей на звание «культуртрегера». И события последних лет лишь подтверждают, что немцы произошли от других обезьян, чем все остальное человечество. Если Люфтваффе второй раз появляются на Балканах, где **никогда** не сотрутся в памяти людей опустошительные бомбардировки Белграда весной 1941 года, можно лишь восхититься меткости фразы насчет «отсутствия такта и здравого смысла, присущих лишь этой нации». Вильгельм II имел все основания провозгласить себя наследником древних германцев, огнем и кровью писавших свою историю.

На основании последующего беспристрастного анализа можно твердо заявить: все утверждения германских подводников, будто они «не видели», «не знали», «думали» и «предполагали», есть не что иное, как гнусная преднамеренная ложь. Все эти шнейдеры, швигеры, валентинеры и прочие — не кто иные, как трусливые убийцы, пытающиеся задним числом оправдать свои кровавые преступления.

Уже 26 октября 1914 года подводная лодка U-24 капитан-лейтенанта Шнейдера в Ла-Манше хладнокровно торпедировала французский пароход «Амираль Гантом», на борту которого находились около 2000 бельгийских беженцев, в том числе женщины и дети. Пароход был серьезно поврежден, но его удалось отбуксировать в Булонь, хотя 40 человек все-таки погибли. Но самые кровавые подвиги немецких подводников были еще впереди.

Германское командование собиралось развязать беспощадную истребительную войну против торгового судоходства, и оно это сделало. Но если уничтожение пароходов с грузом, который сами англичане объявили военной контрабандой, вполне естественно и законно, то охоту за пассажирскими судами оправдать нельзя. Она прекрасно вписывается в развязанную немцами кампанию устрашения, которая с самого начала велась пре-

ступными методами. Мы приведем декларацию германского Адмиралштаба.

«Все воды, омывающие Великобританию и Ирландию, включая весь Ла-Манш, отныне объявляются зоной военных действий. Начиная с 18 февраля, все вражеские торговые суда, обнаруженные в зоне военных действий, будут уничтожаться вне зависимости от опасности для экипажа и пассажиров.

Нейтральные суда также подвергают себя опасности в зоне военных действий, так как 31 января Британское Правительство приказало своим судам использовать для прикрытия нейтральный флаг, а также из-за непредвиденных случайностей, которые неизбежны в морской войне, становится невозможно избежать атак нейтральных судов, ошибочно принятых за вражеские.

Мореплавание к северу от Шетландских островов, в восточной части Северного моря, а также в пределах 30 морских миль вдоль голландского побережья является безопасным.

Начальник Адмиралштаба
адмирал фон Поль
«Reihanzeiger», 4 февраля 1915 года»

Но германские адмиралы просчитались. Они никого не запугали, но восстановили против себя даже те страны, которые сначала относились к Германии вполне благожелательно, и главную роль в этом сыграли атаки пассажирских судов. Этот же фактор сыграл не последнюю роль во вступлении в войну Соединенных Штатов. Была, разумеется, знаменитая «депеша Циммермана», существовали иные политические, экономические и психологические факторы, однако потопление «Лузитании», «Арабика» и ряда других судов стало одним из самых важных аргументов президента Вильсона, потребовавшего начала войны с Германией.

«Лузитания»

История гибели великолепного лайнера, обладателя Голубой Ленты Атлантики, полна загадок и неясностей. Все ее подробности неизвестны и сегодня, и, можно предположить, так и не станут известны никогда, потому что не все было закреплено документально. К сожалению, историки не придают этому эпизоду морской войны того значения, которого он заслуживает. Как мы уже говорили, немцы с самого начала пытались придать Первой Мировой войне зверский истребительный характер. Но их предыдущие действия могут иметь хотя бы надуманные и притянутые за уши объяснения. Расстрелы заложников как-то оправдываются действиями франтиреров, уничтожение городов связывают с сопротивлением защитников. Хладнокровное потопление огромного лайнера с тысячами людей, которые не имели вообще никакого отношения к войне и военным действиям, стоит особняком. Тем более что совершили это убийство не воины Чингисхана, а якобы культурные современные люди. «Человек — это дикий зверь под тонким слоем лака цивилизации», — утверждал доктор Геббельс. В отношении немцев он был совершенно прав. Потопление «Лузитании» стоит в ряду тех событий, которые начали ломать всю систему моральных ценностей человечества. Ибо после такого становится **дозволено все**, и даже печи Освенцима уже не видятся чем-то чудовищным.

25 апреля 1915 года фрегаттен-капитан Герман Бауэр, командир 3-й флотилии подводных лодок, приказал 3 своим лодкам выйти к берегам Ирландии. U-30 должна была патрулировать в районе Дартмута, а U-20 и U-27 в Ирландском море и Бристольском заливе. Первой в поход отправилась U-30, которая уже 28 апреля потопила свою первую жертву. 30 апреля из Эмдена в поход к берегам Великобритании вышла подводная лодка U-20 капитан-

лейтенанта Вальтера Швигера. Это был его первый боевой поход на U-20.

1 мая U-30 оказалась замешанной в инцидент, который в мелком масштабе смоделировал будущий скандал вокруг «Лузитании». Подводная лодка торпедировала американский танкер «Галфлайт». Судно было спасено, но 3 человека погибли. Командир лодки капитан-лейтенант фон Розенберг утверждал, что танкер шел в сопровождении военных кораблей, поэтому атака была совершенно законной.

Тем временем U-27 из-за повреждения носовых горизонтальных рулей была вынуждена вернуться. 4 мая взяла курс домой и U-30. Таким образом, у берегов Ирландии осталась только U-20 капитан-лейтенанта Швигера.

А в это время на другой стороне Атлантики «Лузитания» готовилась к отправке в очередной рейс. Но 1 мая 1915 года нью-йоркские газеты опубликовали предупреждение германского посольства:

> «Всем путешественникам, намеревающимся отправиться в рейс через Атлантику, напоминается, что Германия и ее союзники находятся в состоянии войны с Великобританией и ее союзниками. Военная зона включает воды, примыкающие к Британским островам, и в соответствии с официальным предупреждением, сделанным германским имперским правительством, суда, несущие флаг Великобритании или любого из ее союзников, подлежат в этих водах уничтожению. Лица, намеревающиеся отправиться в военную зону на судах Великобритании или ее союзников, делают это на свой страх и риск.
>
> *Германский имперский посол*
> *Вашингтон. 22 апреля 1915 года»*

Это предупреждение было помещено рядом с расписанием судов компании «Кунард», которое сообщало,

что в следующий рейс «Лузитания» выйдет из Нью-Йорка 29 мая. Но для этого ей еще нужно было вернуться в Америку, а пока что лайнер 1 мая в 12.30 отошел от причала и направился вниз по Гудзону. Несмотря ни на что, 1250 пассажиров не отказались от путешествия на комфортабельном корабле, среди них было много американцев.

Тем временем Швигер обогнул с севера Шотландию и Ирландию. 3 мая западнее Оркнейских островов Швигер заметил небольшой пароход под датским флагом. Так как на нем не было маркировки нейтрального судна, Швигер решил, что пароход на самом деле английский, и вышел в атаку, но торпеда застряла в аппарате. 4 мая он попытался торпедировать судно, которое **сам** назвал шведским, и опять потерпел неудачу. 5 мая U-20 подошла к западным берегам Ирландии и в районе мыса Олд-Хед оф Кинсейл встретила маленькую шхуну «Эрл оф Латам». Швигер позволил экипажу покинуть корабль и потопил шхуну артиллерийским огнем. В тот же день Швигер встретил судно, которое опять-таки сам же счел норвежским. Но нейтральная маркировка была якобы нанесена неправильно, и U-20 снова пошла в атаку. К счастью для норвежцев, торпеда прошла мимо.

Эти неоднократные атаки нейтральных судов вдребезги разносят образ героя-подводника, который иногда пытаются натянуть на Швигера. Перед нами предстает человек с нездоровой психикой, практически маньяк-убийца. В ряде воспоминаний коллег Швигера отмечается, что он был отъявленным трусом, поэтому проявления патологической жестокости в отношении беззащитных жертв были для него совершенно естественными. В феврале 1915 года он преднамеренно атакует госпитальное судно «Астуриас», прекрасно видя красные кресты на бортах. Такого себе не позволяли даже гитлеровские подводники...

До встречи с «Лузитанией» в районе мыса Олд-Хед оф Кинсейл Швигер потопил 2 судна. Утром 6 мая он откры-

вает огонь по пароходу «Кандидат», но потом все-таки делает передышку, чтобы экипаж мог покинуть корабль. Во второй половине дня он без предупреждения торпедирует пароход «Сентюрион». После этого он решает остаться в прежнем районе, а не следовать к Ливерпулю, как ему было приказано. Он опасался, что рейд в Ирландское море потребует слишком много топлива. Кроме того, на U-20 остались только 3 торпеды, а согласно наставлениям он должен был сохранить 2 на время обратного перехода.

Следует отметить, что в районе мыса Олд-Хед оф Кинсейл германские лодки потопили несколько пароходов, однако британское Адмиралтейство смотрело на это совершенно равнодушно, ограничившись рассылкой предупреждений:

> *«Германские субмарины действуют в основном у выступающих в море мысов и на подходах к берегу. Суда должны огибать выдающиеся мысы на большом расстоянии».*

Ограничить организацию противолодочной обороны посылкой такой радиограммы легко и просто, но вот проку от этого не будет совершенно никакого. Командующий военно-морской базой в Куинстауне контр-адмирал сэр Чарльз Кук не имел в своем распоряжении кораблей крупнее траулеров. Единственным крупным кораблем в этом порту являлся флагман Соединения Е старый крейсер «Джюно». Как этот корабль мог помочь в охране «Лузитании» от подводных лодок — неясно, однако он получил приказ встретить лайнер. Капитан лайнера Уильям Тэрнер был извещен об этом перед выходом из Нью-Йорка. Между прочим, Соединением Е командовал контр-адмирал Орас Худ. Хотя все британские историки очень высоко отзываются об этом офицере, его имя странным образом оказалось связанным с двумя самыми крупными катастрофами, постигшими Королевский Флот в годы войны, — гибелью «Лузитании» и гибелью «Инвинзибла».

Дальше идут новые неясности. Комната 40 перехватила и расшифровала приказ Бауэра U-30. Более того, при выходе в море Швигер провел пробный сеанс радиосвязи, и это тоже не осталось незамеченным. 1 мая Разведывательный Отдел Адмиралтейства сообщил, что 3 вражеские лодки направляются в Ирландское море. И ничего не было предпринято. Более того, во второй половине дня 5 мая Худ получил приказ немедленно возвращаться в Куинстаун. Адмиралу Куку было приказано обеспечить охрану «Лузитании», хотя непонятно, что он мог предпринять. Сам Кук не счел необходимым сообщить капитану «Лузитании» об изменении планов. Впрочем, вместо «Джюно» в море было отправлено досмотровое судно «Партридж», от которого проку было ничуть не больше. В Милфорд-Хэйвене, на входе в Бристольский залив, находились эсминцы «Лиджен», «Люцифер», «Линнет» и «Лэйврок», однако они не получили приказ выйти в море. Предполагалось, что эти корабли 8 мая встретят линкор «Колоссус» и проведут его в Девенпорт, поэтому их нельзя было использовать для сопровождения «Лузитании». Таким образом, вольно или невольно, командование Королевского Флота оставило огромный лайнер в одиночестве.

Британское Адмиралтейство ограничилось посылкой нескольких предупреждений «Лузитании», причем последнее было отправлено 7 мая в 11.25, когда лайнер уже входил в угрожаемую зону. Получив целую серию предупреждений, капитан Тэрнер проложил курс значительно мористее маяка Фастнет. Примерно в 8.00 он снизил скорость до 18 узлов, чтобы подойти к Ливерпулю с рассветом. Но вскоре поднялся туман, и капитан приказал снизить скорость до 15 узлов, а также начать давать гудки сиреной. Около полудня туман рассеялся, и Тэрнер повернул немного влево, чтобы точнее определиться по открывшемуся берегу, и снова увеличил скорость. В 13.40 показался напоминающий сахарную голову мыс Олд-Хед оф Кинсейл, хорошо знакомый всем морякам. Тэрнер

повернул на прежний курс, проходя примерно в 10 милях от берега. Море было совершенно пустынным. Часы показывали 14.09. Никто еще не знал, что наступает новая эпоха. О ней возвестил крик впередсмотрящего на баке «Лузитании»: «Торпеды с правого борта!»

В 14.10 торпеда попала в цель, и прогремел оглушительный взрыв. Сразу за ним раздался второй, более сильный. Попытка вывести «Лузитанию» на мелкое место не удалась, так как огромный лайнер сразу потерял ход и стремительно затонул. Уже через 20 минут «Лузитания», высоко задрав корму в воздух, скрылась под водой. Из 1959 человек, находившихся на борту, погибли 1198, включая 785 пассажиров. Из 159 американцев погибли 124. В числе погибших оказалось много женщин и почти все дети. Такое огромное число жертв можно объяснить лишь очень быстрой гибелью корабля, низкой температурой воды, паникой и неорганизованностью спасательных работ, хотя лайнер затонул на прямой видимости от берега. Сухой приговор ирландского судьи гласит:

> «Смерть покойных наступила вследствие продолжительного погружения в море в 8 милях на SSW от мыса Олд-Хед оф Кинсейл в пятницу 7 мая 1915 года в результате гибели королевского торгового судна «Лузитания» от торпед, выпущенных без предупреждения германской подводной лодкой. Мы находим, что это ужасное преступление противоречит международным законам и соглашениям всех цивилизованных наций, и поэтому обвиняем перед судом цивилизованного мира офицеров указанной подводной лодки, императора и правительство Германии, по приказу которых они действовали, в предумышленном и массовом убийстве».

Приведем выдержки из бортового журнала U-20 (время среднеевропейское, отличается от Гринвича на 1 час).

«14.20. Прямо перед нами я заметил четыре трубы и мачты парохода, под прямым углом к нашему курсу, шедшего с юго-запада. В нем был опознан пассажирский пароход.

14.26. Продвинулся к пароходу в надежде, что он изменит курс по направлению к ирландскому берегу.

14.35. Пароход повернул, взяв направление на Куинстаун, и тем самым дал нам возможность подойти на дистанцию выстрела. Мы пошли полным ходом, чтобы выйти на должную позицию.

15.10. Выпущена торпеда с дистанции 700 метров, установленная на углубление 3 метра.

Попадание в центр парохода сразу за мостиком. Необычайно большой взрыв с громадным облаком дыма и обломками, выброшенными выше труб. В дополнение к торпеде имел место внутренний взрыв (котлы, уголь или порох?). Мостик и часть корабля, куда попала торпеда, были вырваны, и начался пожар. Корабль остановился и очень быстро повалился на правый борт, в то же время погружаясь носом. Похоже было на то, что он вскоре перевернется. На борту наблюдалось большое смятение. Были изготовлены шлюпки и многие из них спущены на воду. Шлюпки, полностью забитые людьми, падали в воду носом или кормой, а затем опрокидывались.

Шлюпки левого борта не могли быть спущены из-за большого крена. На носу корабля можно было видеть его название «Лузитания», написанное золотыми буквами. Трубы были окрашены в черный цвет. Кормовой флаг не был поднят. Корабль шел со скоростью около 20 узлов».

Немного ниже Швигер добавляет, что «не мог послать вторую торпеду в толпу этих пассажиров, которые пытались спастись», хотя это явное лицемерие. Таким же лицемерием выглядит попытка доказать, что он не знал, какой именно корабль атакует. Во всем мире существовали всего 3 (прописью — три) подобных корабля: «Мавритания», «Лузитания», «Олимпик». Предположение,

будто профессиональный моряк ухитрился спутать эту троицу с кем-то другим, выглядит абсолютно невероятным. Это все равно что, глядя на Великую Китайскую стену, заявить: «Какая прекрасная Эйфелева башня». Нет, Швигер прекрасно знал, что атакует один из 3 знаменитых лайнеров, на котором находятся несколько тысяч человек, и сознательно пошел на массовое убийство.

Когда через 6 дней U-20 вернулась в Вильгельмсхафен, Швигера встретили со всех сторон поздравлениями. Германские офицеры-подводники открыто завидовали ему, о погибших людях не думал никто. Но вскоре восторги официальных кругов сменились неудовольствием. Бывший президент США Теодор Рузвельт расценил эту атаку как «пиратство, превосходящее по масштабам любое убийство, когда-либо совершавшееся в старые пиратские времена». После того как 13 мая президент Вильсон отправил в Берлин первую ноту с требованием отказаться от атак пассажирских судов, Швигер получил выговор от командования. Это вызвало недоумение у офицеров германского флота, которые полагали, что Швигер просто исполнял приказ. Немного позднее этот рефрен будет повторяться многократно офицерами СС и зондеркоманд, им было с кого брать пример.

Немцы попытались затянуть переговоры по вопросам, связанным с потоплением «Лузитании», до бесконечности и, в общем, им это удалось. Препирательства длились более 4 месяцев. Однако уже 5 июня был отдан приказ с запрещением атаковать пассажирские суда, который, впрочем, никто не собирался исполнять. Между командованием флота и канцлером разгорелась склока. Фон Бетман-Гольвег требовал ограничить размах подводной войны, Адмиралштаб утверждал, что ее нужно либо прекратить вообще, либо не снижать интенсивности действий.

Не меньше склок разгорелось и в Адмиралтействе. Капитана Тэрнера обвинили в том, что он не вел «Лузитанию» зигзагом. Тэрнер был убежден, что начинать зигзаг

следует лишь после обнаружения лодки, а U-20 никто не видел. Начальник Отдела торгового судоходства Адмиралтейства капитан 1 ранга Ричард Уэбб в своем меморандуме писал: «Мы вынуждены сделать заключение, что либо он <Тэрнер> совершенно некомпетентен, либо он подкуплен немцами. В последнем случае нет необходимости предполагать, что он собирался рисковать своей жизнью, как это вышло на самом деле. Он вполне мог думать, что, проложив курс под самым берегом, он получит достаточно времени, чтобы выбросить корабль на мель до того, как тот затонет». На этом документе адмирал Фишер сделал как всегда ядовитую пометку: «Совершенно согласен. Так как в компании «Кунард» не работают некомпетентные люди, совершенно ясно, что капитан Тэрнер не дурак, а мерзавец». В очередной раз Фишер пошел на поводу у собственного языка. Конечно же, Тэрнер не был изменником. Как бороться с подводными лодками, не знали и сами военные, что уж тут спрашивать с капитана лайнера.

Остается сказать несколько слов о причинах второго взрыва. Рассматривались 3 версии: 1) взрывчатка; 2) котлы; 3) угольная пыль. На первой версии особенно рьяно настаивали немцы, утверждая, что «Лузитания» тайно везла большое количество взрывчатых веществ. Достоверно известно, что на корабле находились 4200 ящиков с ружейными патронами, 1250 ящиков шрапнельных снарядов и 18 ящиков взрывателей. Это груз был включен в корабельный манифест. Но более тщательное изучение документов, в том числе и обнародованных много лет спустя, опровергает эту версию. Ряд свидетелей утверждает, что торпеда попала между первой и второй трубами, что делает вполне вероятным взрыв котлов. Однако никто из спасшихся кочегаров и механиков даже не упоминал о чем-то подобном. Обе первые версии опровергнуты также результатами исследования затонувшей «Лузитании», которое провела экспедиция Роберта Балларда. Она обнаружила, что носовая часть лайнера цела, то

есть взрыва в трюме с боеприпасами **не было**. К сожалению, лайнер лежит на правом борту, поэтому оказалось невозможно обследовать район повреждений. Зато вокруг «Лузитании» валяются кучи угля, что позволяет выдвинуть версию о взрыве угольной пыли в бункерах. Она тоже небезупречна, но на сегодняшний день представляется наиболее вероятной.

«Арабик»

Командир U-24 капитан-лейтенант Шнейдер, который в самом начале войны открыл людоедскую охоту за пассажирскими судами, все-таки сумел отличиться. Утром 19 августа 1915 года в 50 милях от мыса Олд-Хед оф Кинсейл он задержал пароход «Дансли». Пока его команда садилась в шлюпки, Шнейдер обстреливал пароход из орудия, не слишком заботясь о безопасности моряков. В этот момент на востоке показался большой пароход.

Объяснения Шнейдера, которые он дал относительно своих последующих действий, звучат как бред сумасшедшего. Однажды ему дал бой вооруженный траулер «Спайдер», помешав потопить пароход «Сити оф Ливерпуль». Потом его попытался протаранить **невооруженный** траулер «Маджестик». Английский корабль отважно бросился в атаку на грозного противника и помешал ему уничтожить угольщик. После этого от Шнейдера ушел пароход «Сити оф Эксетер», который вызвал на помощь вооруженную яхту «Сабрина II». Все эти случаи так повлияли на Шнейдера, что он начал опасаться... больших пароходов. Заметьте, не яхт или траулеров, а пароходов.

Шнейдер решил, что пароход идет зигзагом с целью протаранить его лодку. Поэтому командир U-24 счел возможным не исполнять приказ, запрещающий атаковать без предупреждения пассажирские суда. Лодка выпустила торпеду, которая попала в корму жертвы. Повреждения оказались так велики, что лайнер компании «Уайт

Стар» «Арабик», который следовал из Ливерпуля в Нью-Йорк, затонул в течение 10 минут. При этом погибли 44 человека. Ни капитан лайнера Уильям Финч, ни один из членов команды даже не заметил лодку.

Когда известие об очередном «подвиге» германских подводников пришло в Америку, германский посол граф фон Бернсторф впал в панику. Он еще не сумел преодолеть осложнения, возникшие после гибели «Лузитании», как на него рухнула новая проблема. В то же время терпение американцев явно подходило к концу. В Берлин была отправлена довольно резкая нота с требованием извинений и возмещения убытков. Имперское правительство решило сделать вид, что ничего не происходит, и проигнорировало ноту. Через месяц американское правительство потребовало от фон Бернсторфа немедленных объяснений.

В Берлине возникли разногласия между военным и политическим руководством. Канцлер фон Бетман-Гольвег стоял за прекращение атак пассажирских судов, но адмирал фон Тирпиц утверждал, что это поставит под сомнение законность подводной войны как таковой. Он предлагал временно отозвать подводные лодки от берегов Англии и направить их в Средиземное море. Однако фон Бернсторф сообщил, что такая мера не сумеет успокоить Америку, поэтому кайзер начал склоняться к точке зрения канцлера. Секретные инструкции о запрещении атак пассажирских судов без предупреждения были подтверждены. Фон Тирпиц подал в отставку, которая не была принята. Командующий Флотом Открытого Моря адмирал фон Поль получил приказ о запрете атак пассажирских судов вообще. Фон Поль утверждал, что теперь лодкам придется осматривать все суда перед атакой, что ведет к неприемлемому риску. Он тоже подал в отставку, но и этот рапорт был отклонен кайзером.

В результате 7 сентября германское правительство отправило в Вашингтон ноту с выражением сожаления по

поводу гибели американских граждан, однако отказывалось от возмещения убытков и предлагало передать вопрос на рассмотрение Гаагского трибунала. Одновременно был обнародован рапорт Шнейдера, в котором потопление «Арабика» представлялось актом самообороны. Это лишь подлило масла в огонь, так как американцы справедливо восприняли такой поступок как демонстративную попытку полностью оправдать преступные действия командира лодки.

В конце концов Берлин капитулировал. 5 октября было отправлено предложение начать переговоры о возмещении убытков, одновременно был отдан приказ об отстранении Шнейдера от командования.

«Сассекс»

Этот лайнер был атакован в 1916 году, и этот инцидент стал финалом целой серии атак против **нейтральных** пассажирских пароходов. 16 марта был торпедирован и потоплен голландский пароход «Тубантия», зашедший в Дувр за почтой. Несколько дней спустя там же был потоплен голландский пароход «Палембанг».

Но гораздо более серьезным по своим последствиям стало потопление 24 марта пассажирского парома «Сассекс», курсировавшего в Ла-Манше между Фолкстоном и Дьеппом. Подводная лодка UB-29 лейтенанта Пусткухена торпедировала пароход, на котором находились 380 пассажиров, в том числе много американцев. При взрыве погибли 50 человек, но пароход не затонул. Сигнал SOS был принят французским дозорным отрядом, и адмирал де Винье немедленно отправил на помощь «Сассексу» все имеющиеся корабли. Когда адмирал Бэкон узнал, что французы не могут найти поврежденное судно, он отправил в море все свои эсминцы. В 23.10 эсминец «Африди» нашел «Сассекс» в 14 милях западнее Булони. Продолжительность поисков объясняется тем,

что в радиограмме «Сассекса» были указаны неправильные координаты. Французский траулер снял с парома женщин и детей, британские эсминцы забрали остальных пассажиров.

«Сассекс» удалось отбуксировать в Булонь. Там в одной из спасательных шлюпок были найдены осколки германской торпеды, что сразу сделало невозможными попытки оспаривать факт атаки. Германское министерство иностранных дел попыталось доказать, что паром подорвался на минном заграждении. Позднее граф фон Бернсторф назвал эту ноту самым неудачным документом, отправленным из Берлина в Вашингтон в годы войны. Потом начался детский лепет относительно того, что Пусткухен де принял это судно за войсковой транспорт, так как на палубе находилось много людей. Когда эти объяснения были отвергнуты, родилась новая версия: «Командир UB-29 принял пароход за новый шлюп типа «Арабис». Но все эти неуклюжие попытки лишь подлили масла в огонь. Американцы восприняли эту атаку как демонстративный вызов и доказательство бесчестности германского правительства. Берлин попытался было спустить дело на тормозах, но последствия очередного преступления немцев оказались гораздо тяжелее, чем предполагали канцлер и Адмиралштаб. Американское правительство отправило немцам ноту, которая завершалась следующими словами:

> «Если имперское правительство немедленно не объявит о прекращении принятых им в настоящее время методов ведения войны против пассажирских и грузовых пароходов, правительству Соединенных Штатов не остается иного выхода, как полностью прервать все дипломатические отношения с Германской империей».

Одновременно через испанского посла была доведена информация, что Вашингтон удовлетворится только безоговорочным выполнением всех его требований.

«Британник»

Самый большой корабль, погибший в годы войны, стал жертвой мины. «Британник» не был атакован торпедами, но все-таки затонул в результате действий германских подводных лодок. К счастью, гибель госпитального судна «Британник» не сопровождалась большими людскими потерями. Более того, она имела даже некий анекдотический оттенок, став иллюстрацией к морской пословице насчет «бабы на корабле».

Можно лишь удивляться, как при традиционной суеверности моряков компания «Уайт Стар» не уволила Вайолет Джессоп, которая находилась на борту **всех трех суперлайнеров** этой компании в роковой для них день.

20 сентября 1911 года лайнер «Олимпик» сталкивается с крейсером «Хок», оба корабля получают серьезные повреждения. Впервые морякам приходится на практике ознакомиться с законами гидродинамики, а именно — явлением взаимного присасывания идущих рядом кораблей. Вайолет служит горничной на «Олимпике». 15 апреля 1912 года при столкновении с айсбергом гибнет «Титаник». Горничная Вайолет Джессоп спасается на одной из шлюпок. 16 ноября 1916 года, подорвавшись на мине, тонет «Британник». Медицинская сестра Вайолет Джессоп снова спасается, хотя не умеет плавать.

Однако вернемся к самому «Британнику». Это был третий и самый крупный из однотипных лайнеров компании «Уайт Стар». «Британник» был спущен на воду 26 февраля 1914 года. При постройке этого корабля были учтены уроки гибели «Титаника». Он получил двойное дно, что увеличило ширину корпуса на 2 фута, пространство между внешним и внутренним днищем было разделено 6 продольными переборками, которые должны были уменьшить размеры затопления в случае повреждения обшивки. «Британник» получил 16 водонепроницаемых переборок, которые поднимались на несколько палуб выше, чем на «Титанике». Теперь уже никто не говорил,

что нельзя причинять неудобства пассажирам первого класса, даже в роскошных каютах появились водонепроницаемые двери. Было резко увеличено количество шлюпок.

Но началась война, и лайнер так и не появился на линии Саутгемптон — Нью-Йорк. Вместо этого он превратился в госпитальное судно на 2000 пациентов. Интересно, что на «Британнике» были предусмотрены 1035 мест для раненных пленников. Медицинский персонал Его Величества Госпитального Корабля «Британник» составляли 52 врача, 101 медсестра и 336 санитаров. Экипаж резко сократился за счет буфетчиков и горничных, и теперь под командованием капитана Чарльза Э. Бартлетта находились всего 635 человек.

23 декабря 1915 года «Британник» вышел в первое плавание на остров Лемнос, где уже находились «Мавритания», «Аквитания» и «Олимпик», участвовавшие в Дарданелльской операции. Позднее туда же прибыл лайнер «Штатендам». Вместе эти 5 кораблей могли принять на борт 17000 раненых или 33000 солдат. Всего в качестве госпитального судна «Британник» совершил 5 походов, доставив в Англию несколько тысяч раненных солдат. 12 ноября 1916 года корабль покинул Саутгемптон и в очередной раз направился в Средиземное море. 17 ноября он прибыл в Неаполь, где принял уголь. Шторм вынудил отложить выход из Неаполя на несколько дней.

Утром 21 ноября «Британник» вошел в пролив Кеа, направляясь к Лемносу. Но примерно в 8.00 огромный корабль содрогнулся от страшного удара. «Британник» подорвался на мине, поставленной U-73, и сразу начал погружаться носом. Капитан Бартлетт приказал радистам подать сигнал бедствия. Экипаж работал слаженно и спокойно. Немедленно были спущены шлюпки, поэтому из 1066 человек, находившихся на борту в момент взрыва, погибли только 30. Это произошло потому, что 2 шлюпки были спущены слишком поспешно, и их разнесло на куски огромными винтами лайнера. Но если бы «Британник» успел принять 3000 раненых, катастрофа затмила

бы бедствие «Титаника». Капитан Бартлетт, как и положено, последним покинул тонущий корабль.

Через 55 минут после взрыва «Британник» высоко задрал корму и ушел под воду. Он затонул на глубине всего 350 футов, поэтому уперся носом в дно моря еще до того, как окончательно скрылась под водой корма. Сигнал бедствия был принят британскими кораблями, и вскоре на месте катастрофы появился эсминец «Скодж». Чуть позже примчался эсминец «Фоксхаунд». С их помощью спасательные шлюпки добрались до маленького островка Мальта (не та, разумеется). Там экипажу «Британника» пришлось ждать госпитальное судно, которое доставило моряков в Марсель.

Остается неясным, почему «Британник», несмотря на все усовершенствования, затонул так быстро, даже быстрее «Титаника». Скорее всего, это произошло потому, что медсестры открыли большинство иллюминаторов, чтобы проветрить отсеки перед приемом раненых. Когда корабль сел носом, открытые иллюминаторы оказались в воде. Если бы они были закрыты, то «Британник», скорее всего, уцелел бы.

«Джустишия»

Из многих атак против торговых судов в последние 2 года войны следует упомянуть одну, в которой участвовали 3 подводные лодки. Процитируем рапорт лейтенанта фон Шредера, командира UB-64.

> «19 июля <1918 года>. 13.50, примерно 27 миль от Барра Хед, выполнил торпедную атаку из подводного положения. Одна торпеда попала в левый борт вооруженного английского парохода «Джустишия», 32234 тонны. Погрузился, эсминцы сбросили 35 глубинных бомб. В 15.20 поднялся на перископную глубину. Пароход стоит на месте. В 16.15 выпустил 2 торпеды из носовых аппа-

ратов в левый борт. Добился 2 попаданий. Погрузился, чтобы уклониться от глубинных бомб. В 17.03 выполнил третью атаку. В 19.48 выпустил 1 торпеду из носового аппарата, она попала в правый борт парохода. После этого погрузился, чтобы уклониться от 11 глубинных бомб, и покинул район для перезарядки батарей. В 22.28 поднялся на поверхность и обнаружил, что корабль остался на плаву и сейчас буксируется. Сохранил контакт в течение ночи. В 3.37 выпустил еще 1 торпеду из носового аппарата, но взрыва не услышал из-за глубинных бомб. В 6.40 поднялся на поверхность, перезарядил торпедные аппараты. Вышел в голову пароходу. В 9.30 увидел два высоких столба воды у борта парохода, очевидно, от попадания двух торпед другой подводной лодки».

В 18.40 того же дня U-54 заметила поврежденную «Джустишию». Приблизившись к своей жертве, капитан-лейтенант Руктешель погрузился.

«Подойдя к кораблям сопровождения, U-54 была встречена громкими шумами винтов и грохотом разрывов глубинных бомб, которые вынудили ее погрузиться до 25 фатомов. Это задержало выход лодки на ударную позицию. Поднявшись на перископную глубину, капитан обнаружил, что U-54 не хватает времени для разворота, поэтому придется использовать кормовые аппараты. В 9.32 он разрядил их в цель, и через 15 секунд раздался взрыв, который можно было считать попаданием. U-54 погрузилась под аккомпанемент разрывов нового града глубинных бомб. Так как ее батареи были практически разряжены, ей пришлось отойти на такое расстояние от кораблей эскорта, которое позволило бы подняться на поверхность для перезарядки. Эффект попадания двух торпед U-54 был смазан случайным прибытием в это же время UB-124».

Ее командир, капитан-лейтенант Вютцдорф, заметил «Джустишию» около 7.00 и

«выпустил 2 торпеды в левый борт с дистанции 2500 ярдов. Взрывов не было видно, но один был ясно слышен. Из-за ошибки матроса в лодку во время погружения начала поступать вода, поэтому она провалилась до 45 фатомов, где сброшенные британскими эсминцами 65 глубинных бомб не могли причинить ей вреда. В 16.00 командир решил подняться на перископную глубину. Это оказалось трудно сделать, но, продув все цистерны, лодка выскочила на поверхность с заметным дифферентом на корму, поэтому вода в трюме залила оба электромотора, выведя их из строя. Эсминцы немедленно открыли огонь и, так как UB-124 не могла больше погружаться, командир решил затопить лодку, что и было сделано в 16.25. Экипаж подобрал эсминец «Марн».

Германский официальный историк так прокомментировал этот необычный бой:

«U-54 выпустила 2 торпеды в левый борт «Джустишии» в 9.32, очевидно, позднее, чем UB-124, но английские источники, вместе с рапортами командиров двух субмарин, приводят к заключению, что 2 попадания должны быть приписаны UB-124. Взрыв, раздавшийся позднее, был разрывом глубинной бомбы».

Самое важное, что Вютцдорф не напрасно потерял свою лодку. В 12.40, через три с половиной часа после его атаки, «Джустишия» затонула.

* * *

Впрочем, помимо потопления пассажирских судов на руках (здесь просто неуместно выражение «на совести») командиров германских лодок были и прямые убийства. После Второй Мировой войны командир U-852 фон Экк пытался оправдаться за то, что расстреливал из орудия

спасательные шлюпки, утверждая, будто топил обломки, которые могли выдать присутствие его лодки в районе боев. Это ему не помогло, и фон Экк вполне заслуженно отправился на виселицу. В Первой Мировой войне не раз имели место случаи, когда командиры германских лодок приказывали из пулеметов расстреливать спасшихся людей.

Впрочем, кроме бессмысленной кровожадности, встречались и проявления откровенного садизма. 14 августа 1917 года подводный заградитель UC-63 потопил у восточного побережья Англии вооруженные траулеры «Этель и Милли» и «Нельсон». Первым на дно пошел «Нельсон», после чего германская лодка из пулемета расстреляла спасательную шлюпку. Чудом спасся лишь один человек, который укрылся за плавающим бочонком. Он видел, как UC-63 потопила «Этель и Милли», и немцы подняли на палубу часть команды траулера. После этого лодка отошла подальше и погрузилась, обрекая людей на гибель. Что может лишь порадовать: 1 ноября 1917 года UC-63 была потоплена со всей командой в Дуврском проливе торпедой британской подводной лодки E-52.

После войны союзники попытались начать судебное преследование командиров германских лодок, наиболее «отличившихся» в убийствах гражданских лиц. Но все эти процессы выродились в настоящий фарс. Кто-то получил 4 года тюрьмы и был тут же отпущен из зала суда. А кто-то просто **отказался** явиться в суд, и это было сочтено вполне достаточным основанием для закрытия дела. Такой исход международных процессов еще раз показал, что практически все международные правовые институты в то время имели совершенно опереточный характер.

СУДА-ЛОВУШКИ

Этот тип кораблей англичане придумали, скорее всего, просто от отчаяния. Ведь в начале войны практически никаких способов борьбы с подводными лодками не существовало в принципе. До середины Второй Мировой войны, когда появились реактивные бомбометы «Хеджехог» и «Сквид», надежного средства уничтожения подводных лодок просто не было. Поэтому англичане были просто вынуждены пойти на крайние меры. Ведь экипаж судна-ловушки добровольно подставлял себя под вражеские торпеды и снаряды. Не просто рисковал, как команда транспорта или военного корабля, а совершенно сознательно превращался в живую приманку. Опасность подобной работы нельзя переоценить, ведь подводная лодка могла уничтожить судно-ловушку торпедами, не поднимаясь на поверхность. Ставка делалась на стремление германских капитанов экономить драгоценные торпеды. Уничтожать мелкие безобидные пароходики они предпочитали артиллерией, приберегая торпеды для более ценной добычи.

Это и определило внешность судна-ловушки. Как правило, это был небольшой пароход или траулер, укомплектованный моряками Королевского Флота. Он был вооружен несколькими тщательно укрытыми орудиями. Когда подводная лодка поднималась на поверхность рядом с таким судном, на нем начиналась паника. Точнее, ее изображала специальная «паническая партия». Люди

метались по палубе, спускали шлюпки, которые часто переворачивались, шум, крики... А в это время артиллеристы, укрытые за фальшбортами, тщательно наводили орудия и ждали приказа капитана. Как только командир лодки забывал об осторожности, на мачту судна-ловушки взлетал военный флаг, и орудия выпускали первые снаряды. Начиналась смертельная игра. Если лодка не будет уничтожена первыми же залпами, она успеет погрузиться, и тогда судно-ловушка будет потоплено торпедами. Разумеется, для повышения живучести трюмы таких судов набивали пустыми бочками или бревнами, но все равно участи разоблаченной ловушки позавидовать было нельзя.

Впервые идею создания таких судов выдвинул в ноябре 1914 года командир военно-морской базы в Портсмуте адмирал сэр Хедуорт Мъё[1]. 29 ноября в плавание вышло первое судно-ловушка «Викториэн», за ним последовали другие. Но результата пришлось ждать довольно долго. Лишь в июне 1915 года была уничтожена первая вражеская лодка, причем другим вариантом судна-ловушки.

Для борьбы с германскими субмаринами англичане старались использовать все доступные средства, в том числе и свои подводные лодки. Хотя они были не слишком полезны в открытом океане, в Северном море британские лодки добились некоторых успехов.

Первые эксперименты были проведены с рыболовными судами. Адмиралтейство полагало, что если одна - две германские лодки бесследно пропадут после атаки траулеров, остальные могут отказаться от атак рыбацких судов на Доггер-банке. Единственным возможным типом оружия была подводная лодка, так как любой другой корабль насторожит противника еще до атаки. А подвод-

[1] Мы встречались с ним во время суда над адмиралом Трубриджем в первом томе нашей работы.

ная лодка могла следовать на буксире у траулера, даже не поднимая перископ.

Технические проблемы оказались не слишком сложными. После экспериментов по буксировке лодок в подводном положении выяснилось, что траулер может буксировать малую лодку типа «С» совершенно свободно. Было сконструировано приспособление, которое позволяло лодке отдать буксирный трос, находясь под водой. Также были отработаны методы связи между траулером и буксируемой лодкой. Решение и здесь оказалось до изумления простым. На мостике траулера установили телефонный аппарат, а на другом конце линии находился командир подводной лодки.

Первый успех пришел к англичанам 23 июня 1915 года. Траулер «Таранаки» под командованием капитан-лейтенанта Эдвардса патрулировал вместе с группой обычных рыбацких судов на Доггер-банке. Он выглядел точно так же, как остальные траулеры, однако вместо трала за ним на глубине 40 футов следовала подводная лодка С-24 лейтенанта Тэйлора. Буксир был сделан из 100 фатомов 3,5-дюймового стального троса и 100 фатомов 8-дюймового пенькового каната.

В 9.30 посреди рыболовной флотилии всплыла германская подводная лодка. По счастливой случайности в качестве первой цели она выбрала именно «Таранаки» и дала предупредительный выстрел. Тэйлор услышал этот выстрел, но ошибочно принял его за взрыв сигнального патрона, приказывающий всплыть. Он запросил по телефону у Эдвардса подтверждение приказа, но вместо этого ему сообщили, что на расстоянии 1000 ярдов появилась вражеская подводная лодка. Началась игра в кошки-мышки.

Тэйлор немедленно приказал отдать буксир, но оказалось, что замок заклинило. Несколько секунд моряки пытались с ним справиться, но напрасно. На траулер передали просьбу отдать их конец буксира, что и было сделано. С-24 освободилась, но у нее на носу висели 200 фатомов каната и троса.

Этот вес придал лодке дифферент 5° на нос, что сделало невозможным использование перископа. Продувать одну из цистерн было опасно, так как воздушные пузыри немедленно выдали бы С-24. Но Тэйлор не собирался сдаваться. Работая моторами и рулями глубины, он сумел поднять С-24 на перископную глубину и удержать ее на ровном киле. В перископ на расстоянии 1000 ярдов он увидел германскую лодку, которая обстреливала «Таранаки». С-24 пошла на сближение. Тэйлор вышел на траверз вражеской субмарины и в 9.55 с дистанции 500 ярдов выпустил торпеду. Торпеда попала в цель, и С-24 всплыла, чтобы подобрать спасшихся немцев. Из воды подняли только командира лодки U-40 и унтер-офицера. У С-24 возникли новые проблемы, так как на вал винта намотался телефонный кабель.

Вскоре пришел новый успех. 20 июля победу одержали С-27 капитан-лейтенанта Добсона и траулер «Принцесса Луиза» лейтенанта Кенти. Снова англичане столкнулись с трудностями, так как порвался телефонный кабель. Как развивались события, лучше всего расскажут рапорты командиров. Добсон видел все это так:

> «7.55. Лейтенант Кенти с траулера «Принцесса Луиза» сообщает мне по телефону, что замечена вражеская лодка на расстоянии 2000 ярдов слева по носу. Он сказал мне, пока не отдавать буксир. После этого телефонный кабель порвался.
>
> В 8.00 я услышал выстрелы и отдал буксирный конец. Повернул вправо, чтобы отойти от траулера, и подвсплыл на глубину 18 футов, чтобы осмотреться. Приблизился к противнику на 500 ярдов и выпустил торпеду из левого аппарата в 8.12. Торпеда попала во вражескую лодку сразу позади рубки. Я продул главные балластные цистерны и подобрал 7 человек (капитан, 2 офицера, 4 матроса). Так как погода стала слишком плохой, чтобы снова заводить буксир, я вернулся в гавань».

В рапорте «Принцессы Луизы» написано:

> «7.55. Заметил вражескую лодку в 3 румбах слева по носу на расстоянии 2500 ярдов. Сообщил С-27 и приказал пока не отдавать буксир. Вражеская лодка перерезала мне курс. 7.56. Телефонная связь с С-27 оборвалась. 8.03. Буксир отдан. Противник сделал 7 выстрелов. Экипаж траулера начал спускать шлюпку и бегать по палубе, изображая панику. 8.10. Увидел перископ С-27 на правой раковине, она атаковала противника. 8.12. Увидел торпеду С-27, которая прошла за кормой. Приготовил к бою орудие правого борта. Противник снова открыл огонь и начал поворачивать влево. Я открыл огонь, поднял на мачте военный флаг. В этот момент торпеда попала во вражескую лодку сразу позади рубки. Столб воды и дыма поднялся на 80 футов. Когда он рассеялся, из воды под большим углом торчало около 30 футов носовой части вражеской лодки».

Англичане потопили U-23, которая оказалась последней лодкой, потопленной таким способом. Чтобы добиться новых успехов, требовалось сохранить в тайне используемый метод, однако он стал немедленно известен всем рыбакам. К несчастью, экипажу U-23 позволили встретиться с германскими гражданами, которые ранее были интернированы, а сейчас ожидали репатриации. Атаки рыболовных судов прекратились, но после этого подобным способом не была потоплена ни одна германская лодка.

Позднее немцы снова начали топить траулеры, но англичане больше не использовали буксировку подводных лодок. Защита от подводных лодок была возложена на экипажи самих траулеров. В каждой флотилии имелся один или два корабля со скрытыми орудиями. Они тоже добились некоторых успехов.

А вскоре на дно пошла первая германская лодка, потопленная артиллерийской ловушкой. Вечером 21 июля

1915 года в море вышел маленький угольщик «Принс Чарльз», которым командовал лейтенант Уордлоу. Кроме обычной команды, на нем находились 9 матросов военного флота. Корабль был вооружен 1 — 76-мм и 1 — 57-мм орудиями. Он должен был крейсировать в районе острова Норт Рона, где в последнее время часто появлялись германские лодки. 24 июля в 18.20 с «Принс Чарльза» заметили какой-то пароход, стоящий на месте. Это был датский пароход «Луизе». Через 15 минут была замечена и подводная лодка, стоящая рядом с ним.

Лейтенант Уордлоу притворился, что не видит лодку, и продолжал следовать прежним курсом. Артиллеристы заняли места у орудий, а «паническая партия» собралась на палубе. U-36 бросила датчанина и направилась навстречу «Принсу Чарльзу». Около 19.00 с дистанции около 1000 ярдов лодка сделала выстрел и приказала судну остановиться. Снаряд пролетел над мачтами ловушки, Уордлоу поднял торговый флаг и застопорил машины. Команда начала лихорадочно спускать шлюпки, изображая поведение до смерти перепуганного «купца». Второй снаряд пролетел между трубой и фок-мачтой. Когда дистанция сократилась до 600 ярдов, лодка развернулась бортом и открыла огонь на поражение. Уордлоу должен был принять роковое решение: продолжать изображать жертву или дать отпор. Так как немцы явно не собирались больше приближаться, он выбрал второе.

На мачту поднялся флаг Св. Георгия, и левое орудие дало первый выстрел. Эффект был потрясающий. Германские артиллеристы в панике бросили орудие и стремительно бросились в рубку. В это время снаряд «Принса Чарльза» попал в корпус лодки примерно в 5 метрах позади рубки. Лодка развернулась другим бортом и попыталась погрузиться, но было поздно. Угольщик пошел на сближение, ведя беглый огонь, и добился нескольких попаданий. Лодка сильно села кормой, и ее команда начала выбегать на палубу. Вскоре она скрылась под водой, и «Принс Чарльз» сумел подобрать лишь 15 человек из 33.

Выяснилось, что U-36 за время похода успела утопить 8 траулеров и 1 пароход. Победа судна-ловушки особенно замечательна, так как лодка была вооружена 88-мм орудием.

А вот другой пример, о котором расскажет один из членов экипажа судна-ловушки.

> «Группа маленьких парусников покинула Фалмут в сопровождении вооруженного траулера «Гарлех Кастл» и «замаскированной» бригантины «Пробус». Они взяли курс на Бретань, траулер шел в 1 миле впереди, бригантина — в 4 милях позади. Два дня спустя «Пробус» заметил на правой раковине парусник с оснасткой кеча, двигающийся тем же курсом. Когда стало ясно, что незнакомец обходит «Пробус», его капитан заподозрил, что здесь используется более мощный двигатель, чем паруса. Подозрения полностью подтвердились в 14.30, когда «кеч» внезапно открыл огонь. «Пробус» сразу лег в дрейф, экипаж разбежался по местам, подготовив орудия. Пока подводная лодка приближалась, ведя оживленную стрельбу, начали вываливать шлюпки. Большинство снарядов падало недолетами. Вскоре стало ясно, что враг может атаковать невооруженные парусники, прежде чем подойдет на помощь траулер. Поэтому капитан «Пробуса» приказал: «Открыть 12-фунтовку правого борта. Поднять военный флаг». Первый выстрел судно-ловушка сделало с дистанции 3600 ярдов, получился недолет 500 ярдов. Тем не менее, немцы немедленно прекратили стрельбу и бросились в рубку. А второй выстрел «Пробуса» оказался прямым попаданием в середину корпуса. Затем в бой вступила 12-фунтовка левого борта, четвертым выстрелом снесшая фальшивую мачту и паруса врага. Было сделано еще 13 выстрелов, и субмарина прекратила огонь, села кормой, легла на левый борт, перевернулась и затонула».

Рассказ о судах-ловушках будет, разумеется, неполным, если мы не упомянем о знаменитом «Баралонге».

Это судно знаменито не только тем, что уничтожило U-27 и U-41, но и тем, что с ним был связан довольно громкий скандал. В августе 1915 года немецкие лодки неплохо поохотились у юго-западных берегов Ирландии. Было уничтожено много британских судов, в том числе и лайнер «Арабик», на котором погибли несколько американцев. Это вызывало очередную вспышку напряженности в отношениях между Германией и Соединенными Штатами.

12 августа «Баралонг» находился примерно в 100 милях к югу от Куинстауна. Он был замаскирован под американское судно, на бортах красовались огромные американские флаги. Около 15.00 «Баралонг» заметил странно маневрирующий пароход. Это был «Никозиэн», который вез мулов для британской армии. Вскоре от него было получено сообщение, что его преследует подводная лодка, а потом — что пароход захвачен немцами. «Баралонг» повернул туда. К этому времени команда «Никозиэна» находилась в шлюпках, а лодка U-27 принялась расстреливать транспорт. Она была вооружена 2 — 88-мм орудиями.

Германская лодка пошла навстречу «Баралонгу», который немного уклонился в сторону, как бы намереваясь подобрать шлюпки с «Никозиэна». Пока германская лодка была скрыта корпусом этого парохода, на «Баралонге» подняли военный флаг и опустили щиты, укрывающие орудия. Поэтому когда U-27 появилась из-под носа «Никозиэна», ее ждал горячий прием. Англичане сразу открыли беглый огонь. Так как дистанция не превышала 600 ярдов, лодка сразу получила множество попаданий и быстро затонула. Вместе с лодкой погиб ее командир, один из лучших германских подводников капитан-лейтенант Вегенер.

Но на этом инцидент не был исчерпан. Англичане заметили, что около десятка немцев по талям и штормтрапу пытаются вскарабкаться на борт «Никозиэна». Командир «Баралонга» лейтенант Годфри Херберт заподозрил, что они могут попытаться затопить пароход. Справедливы были опасения или нет — не известно. Однако он

приказал морским пехотинцам открыть огонь из винтовок. И все-таки 4 немца успели спрятать в трюме судна. Капитан «Никозиэн» сообщил, что в штурманской рубке судна имеются винтовки и патроны. Тогда Херберт подошел к борту «Никозиэна» и высадил абордажную партию. Морским пехотинцам было приказано отбить судно любой ценой. Немцы были обнаружены в машинном отделении, и морские пехотинцы их просто перестреляли, так как полагали, что именно эта лодка уничтожила «Арабик». После этого команда «Никозиэна» вернулась на свое судно и привела его в Бристоль, несмотря на пробоины.

Немцы сразу постарались раздуть скандал вокруг «инцидента с «Баралонгом». Берлин обвинил командира корабля и команду в преднамеренном убийстве и пригрозил им в случае пленения судом военного трибунала. Лондон выразил готовность передать дело на рассмотрение нейтрального трибунала, одновременно потребовав рассмотрения дела «Арабика». На этом бумажная война заглохла.

Не прошло и месяца, как «Баралонг» сумел отличиться во второй раз. Правда, теперь судно-ловушка носило название «Виандра» и командовал им лейтенант Смит, но это был все тот же «Баралонг». U-41 лейтенанта Хансена уже имела неприятный опыт столкновения с судном-ловушкой. В июле 1915 года она была атакована траулером «Перл» и получила серьезные повреждения. Однако лодка сумела вернуться в порт, была отремонтирована и 12 сентября вновь покинула Вильгельмсхафен, выйдя в свой четвертый поход. 23 сентября стало для Хансена удачным днем, он потопил пароходы «Энгло-Коломбиэн», «Ченслер», и «Хизион» примерно в 80 милях на юго-запад от Фастнета.

Когда об этом стало известно в Фалмуте, судно-ловушка немедленно вышло в море. Обогнув мыс Лизард, оно направилось прямо в район действия германской лодки. Хансен пока не подозревал о грозящей ему опасности.

Он полагал, что ему по-прежнему везет. Утром 24 сентября он остановил пароход «Урбино» и приказал команде покинуть его. После этого лодка начала артиллерийские учения — иначе назвать расстрел беспомощного парохода назвать трудно.

В 9.45 «Баралонг» увидел впереди на расстоянии 8 миль горящий «Урбино». Пароход имел большой крен. На судне-ловушке была объявлена боевая тревога. Когда дистанция сократилась до 5 миль, стала видна рубка подводной лодки, которая в этот момент погружалась. «Баралонг» повернул на юг, чтобы вынудить лодку всплыть, если ее командир решит атаковать еще одно судно. Хитрость удалась, Хансен увидел новую жертву и приказал всплывать. U-41 полным ходом бросилась в погоню. «Баралонг» прибычно поднял американский флаг, в ответ на это Хансен приказал ему остановиться и прислать для досмотра корабельные бумаги. Противников сейчас разделяли 2,5 мили. «Баралонг» остановился, однако капитан, незаметно подрабатывая машинами, постепенно сокращал дистанцию. Судно развернулось носом к лодке и начало медленно спускать шлюпку. Нельзя сказать, что немцы проявили полную беспечность. Носовое орудие под командованием старшего помощника командира оберлейтенанта Кромптона было наведено на пароход, но других мер предосторожности Хансен не принял. Смит привел U-41 на правый крамбол и продолжал потихоньку подкрадываться все ближе. Судно-ловушку и лодку разделяли уже только 700 ярдов.

«Баралонг» развернулся бортом якобы для спуска шлюпки, но на самом деле, чтобы ввести в действие правое носовое и кормовое орудия. Смит приказал поднять военный флаг и открыть огонь. Упали щиты, и ошеломленные немцы увидели наведенные на них орудия. Противник был захвачен врасплох, Кромптон успел дать только 1 выстрел, но снаряд пролетел далеко от цели. Зато англичане уже вторым залпом накрыли лодку. Одновременно морские пехотинцы с полуюта «Баралонга»

открыли огонь из винтовок. U-41 сразу получила несколько попаданий, одним из снарядов на куски был разорван Хансен. Лодка накренилась и все-таки успела погрузиться. Но тут же выяснилось, что это была напрасная попытка — прочный корпус был продырявлен в нескольких местах, а трюмные помпы вышли из строя. Кромптон приказал продуть цистерны, и лодка снова выскочила на поверхность. Англичане увидели, как из открытого рубочного люка валят клубы дыма и пара, а потом лодка снова скрылась под водой.

Но это было ее последнее погружение. Лишь большой пузырь воздуха и масляное пятно отметили могилу U-41. Из открывшегося люка успели выскочить только 2 человека, находившиеся в центральном посту — сам Кромптон и рулевой. Весь остальной экипаж лодки погиб.

В это время «Урбино» тоже затонул от полученных пробоин, и «Баралонгу» пришлось подбирать шлюпки с его экипажем. На следующий день судно-ловушка благополучно вернулось в Фалмут.

Среди командиров судов-ловушек трусов просто не могло быть. И все-таки даже на этом фоне выделяется кавалер Креста Виктории капитан-лейтенант Гордон Кэмпбелл, командир «Фарнборо», «Пэргаста» и «Данрейвена». В начале войны он командовал старым угольным дестроером, а в октябре получил грузовое судно «Лодерер», которое было приказано переоборудовать в судно-ловушку. Это было сделано в Девенпорте, после чего «Фарнборо» (так теперь назывался этот корабль) перешел в Куинстаун.

Но прошло 5 месяцев, прежде чем «Фарнборо» встретился с неприятелем. 16 марта 1916 года из устья реки Эмс вышла U-68, которая должна была действовать у западных берегов Ирландии. Утром 22 марта «Фарнборо» вышел из Куинстауна, и в 6.40 один из матросов заметил лодку, шедшую в надводном положении в 5 милях слева по носу. Через несколько минут лодка погрузилась,

но Кэмпбелл приказал следовать прежним курсом. Немцы сначала попытались потопить пароход торпедой, но та прошла перед самым форштевнем «Фарнборо». Расходовать вторую торпеду на старый трамп командир немецкой лодки не стал и через несколько минут всплыл за кормой парохода примерно в 1000 ярдов от него. U-68 дала предупредительный выстрел под нос «Фарнборо».

Кэмпбелл приказал застопорить машину и стравить пар. «Паническая партия» под командованием старшего механика покинула корабль, в то время как артиллеристы заняли свои посты. Германская лодка подошла на расстояние всего 800 ярдов к пароходу, который теперь выглядел брошенным командой. Через несколько минут лодка дала выстрел, но снаряд упал с недолетом.

После этого Кэмпбелл решил действовать. На мачту поднялся военный флаг, и три 76-мм орудия открыли бешеный огонь. Одновременно затрещали винтовки и пулеметы. Английские артиллеристы показали отменную выучку и первыми же залпами нанесли лодке серьезные повреждения. U-68 начала тонуть. Кэмпбелл не собирался давать противнику никаких шансов на спасение. «Фарнборо» прошел над местом погружения лодки и сбросил глубинную бомбу. Взрывом U-68 чуть не выкинуло из воды. На поверхности показалась ее носовая часть до рубки, при этом отчетливо была видна большая пробоина в прочном корпусе. Кормовое орудие «Фарнборо» снова открыло огонь и добилось еще 5 попаданий. Лодка снова скрылась под водой, и Кэмпбелл приказал сбросить еще 2 глубинные бомбы. 105-мм орудие, значительно превосходящее по своим характеристикам артиллерию «Фарнборо», не спасло U-68 от гибели.

15 апреля «Фарнборо» встретился еще с одной лодкой противника, однако на сей раз она сумела ускользнуть. Зато 17 февраля 1917 года Кэмпбелл снова добился успеха. Германские лодки начали активные действия в районе Фастнета, и «Фарнборо» был направлен туда. Кэмпбелл отдал не совсем обычный приказ по кораблю, с

которым были ознакомлены под расписку все офицеры. Приказ гласил: «Если вахтенный начальник увидит приближающуюся торпеду, то должен, увеличивая или уменьшая скорость корабля, в зависимости от необходимости, обеспечить ее попадание». Чтобы отдать подобный приказ и выполнить его нужно обладать крепкими нервами. В состав экипажа вошли только добровольцы. Поэтому, когда в 10.15 с мостика «Фарнборо» был замечен след торпеды, корабль не стал уклоняться от нее. Кэмпбелл лишь немного переложил руль влево, чтобы торпеда не попала в машинное отделение. Взрыв произошел позади него в трюме № 3, и корабль начал садиться кормой.

Одновременно прозвучал сигнал боевой тревоги, и артиллеристы разошлись по боевым постам. «Паническая партия» спустила 3 шлюпки, изображая панику, а четвертую шлюпку только вывалили на талях. Кэмпбелл лежал на крыле мостика, пытаясь увидеть перископ. В это время механик по переговорной трубе сообщил, что машинное отделение постепенно заполняется водой. Кэмпбелл приказал машинной команде оставаться на местах до последнего. В это время примерно в 200 ярдах от тонущего корабля появился перископ. Лодка прошла вдоль правого борта «Фарнборо» на расстоянии не более 15 метров, так что Кэмпбелл отчетливо видел ее корпус под водой. Но командир U-83 пока не всплывал. Кэмпбеллу оставалось только ждать.

Наконец лодка прошла под носом «Фарнборо», вышла на левый борт и всплыла, чтобы подойти к шлюпкам, которые находились слева по носу у судна-ловушки. Она находилась в 300 ярдах от борта «Фарнборо». Теперь немцы отбросили осторожность, уверенные, что судно тонет и лодке не может грозить какая-либо опасность. Командир вышел наверх, чтобы полюбоваться на гибель очередной жертвы. Но Кэмпбелл дождался, пока лодка окажется на прицелах его орудий, и приказал открыть огонь. Это было сделано через 25 минут после попадания торпеды. Стрельба велась в упор, и промахнуться было невоз-

можно. Первый же снаряд, попавший в рубку U-83, убил командира лодки.

Немцы растерялись и ничего не предпринимали, пока орудия судна-ловушки дырявили корпус лодки. Англичане сделали 45 выстрелов с дистанции около 100 ярдов, поэтому часть снарядов просто пробивала U-83 насквозь. Лодка быстро затонула с открытым рубочным люком, из которого успели выскочить несколько человек. Но спасательная шлюпка «Фарнборо» сумела подобрать только 1 офицера и 1 матроса. Само судно тоже оказалось в крайне тяжелом положении. Кормовые трюмы № 3 и № 4 были затоплены, переборка машинного отделения еле держалась. Кэмпбелл послал по радио сигнал «SOS», уничтожил секретные документы и карты и перевел команду в шлюпки. На борту «Фарнборо» остались лишь несколько человек. Корабль мог затонуть в любую секунду, но помощь подошла довольно быстро. Появился шлюп «Баттеркап». Судно-ловушка хотя и погружалось, но медленно, и Кэмпбелл вернул на «Фарнборо» 12 человек.

Наконец «Баттеркап» взял ловушку на буксир и повел к заливу Бантри. Но буксирный конец лопнул, и его пришлось заводить снова. Так продолжалось всю ночь. На следующий день около 14.00 «Фарнборо» резко накренился на борт, вода начала поступать в трюм гораздо быстрее. Команда снова получила приказ занять места в шлюпках.

Примерно в 15.30 прибыл шлюп «Лабурнум», но в этот момент на корме «Фарнборо» случайно взорвалась глубинная бомба. Командир «Баттеркапа» решил, что в судно попала еще одна торпеда с подводной лодки, и отдал буксир. Вскоре суматоха улеглась, но до рассвета брошенный всеми «Фарнборо» беспомощно качался на волнах. На следующий день Кэмпбелл опять вернулся на корабль, который теперь взял на буксир уже «Лабурнум».

«Фарнборо» держался на воде каким-то чудом. Крен достиг уже 20°, корма ушла в воду на 8 футов. Но, когда

подошли траулер «Люнедо» и буксир «Флайинг Спортсмен», шансы на спасение увеличились. Упрямый Кэмпбелл довел свое тонущее судно до Берхэйвена, где оно было посажено на мель. «Фарнборо» спасли набитые деревом трюмы. Через несколько месяцев судно было снято с мели и отремонтировано. Однако оно больше не служило в качестве ловушки. А сам Кэмпбелл занялся подготовкой своего следующего корабля — «Пэргаст».

Этот корабль имел мощное вооружение: 1 — 102-мм, 4 — 76-мм орудий, 2 пулемета и 2 торпедных аппарата. Его боевая служба началась 28 марта 1917 года. На этот раз Кэмпбеллу ждать слишком долго не пришлось. Туманным утром 7 июня произошла встреча, которая стала роковой для подводного заградителя UC-29.

Началось все благоприятно для немцев. Около 8.00 торпеда совершенно неожиданно для англичан попала в борт «Пэргаста», и судно было серьезно повреждено. Взрывом был пробит борт в районе машинного отделения, при этом было также затоплено и котельное отделение. Не выдержала переборка, и вода начала поступать в кормовые трюмы «Пэргаста».

Кэмпбелл приказал «панической команде» покинуть корабль, и от него поспешно отошли 3 шлюпки. После этого с левого борта корабля немного впереди траверза показался перископ. Но командир лодки сначала проявил похвальную осторожность и выждал полчаса. Он осмотрел поврежденное судно с обоих бортов, после чего всплыл и пошел вдогонку за одной из шлюпок. На рубке UC-29 появился человек, который потребовал, чтобы шлюпка подошла к лодке. Однако спасательная шлюпка по-прежнему гребла к судну, что обозлило немцев. А далее разные источники расходятся в описании событий. По одним сведениям немцы продолжали сигналить шлюпке, по другим — обстреляли ее. Но в любом случае, командир UC-29 забыл об осторожности и привел лодку прямо на прицелы орудий «Пэргаста». В 8.36 судно-ловушка открыло огонь, и первый же 102-мм снаряд попал

в рубку, снеся оба перископа. Англичане выпустили около 40 снарядов, большая часть которых попала в цель. Лодка сильно накренилась на левый борт, команда выскочила на палубу и подняла руки.. UC-29 быстро садилась кормой, и вокруг нее расплывалось масляное пятно.

Решив, что немцы сдаются, Кэмпбелл приказал прекратить огонь, но тут лодка дала полный ход и попыталась удрать. В 8.40 «Пэргаст» возобновил огонь. В носовой части UC-29 произошел сильный взрыв, и она легла на борт. На мгновение в воздух поднялся форштевень, после чего лодка затонула. С нее удалось подобрать только двух человек.

Но теперь «Пэргасту» следовало позаботиться о собственном спасении. Он не затонул только благодаря набитому в трюмы дереву. В 12.30 прибыл шлюп «Крокус», который взял поврежденную ловушку на буксир и повел в Куинстаун. Их охраняли шлюп «Цинния» и американский эсминец «Кашинг». Караван прибыл в порт вечером на следующий день.

За свою третью победу Кэмпбелл получил следующее звание, но не успокоился, а 28 июля вышел в море на новом судне «Данрейвен» (1 — 102 мм, 2 — 76 мм, 2 ТА 356 мм). Менее чем через 2 недели ему пришлось участвовать в самом жестоком бою, который когда-либо вели ловушки с подводными лодками.

«Данрейвен» 8 августа находился в Бискайском заливе и шел зигзагом со скоростью 8 узлов, как это обычно делали торговые суда. На корме красовалась небольшая пушка, так как к этому времени большая часть британских транспортов получила оборонительное вооружение.

Около 11.00 в 2 румбах впереди правого траверза «Данрейвена» неожиданно появилась лодка UC-71. Ею командовал Зальцведель — один из лучших подводников Фландрской флотилии. Заметив пароход, он сначала решил выждать. Определив скорость и курс «Данрейвена», Зальцведель сначала погрузился, но потом решил, что жалкая пушчонка ему не опасна, и в 11.43 снова всплыл справа

по корме у ловушки. С дистанции 5000 ярдов UC-71 открыла огонь. Кэмпбелл приказал отвечать из кормового орудия, давая намеренные недолеты. Одновременно он снизил скорость до 7 узлов и немного повернул, позволяя лодке приблизиться. «Данрейвен» начал посылать по радио истерические призывы о помощи. Лодка, чтобы быстрее догнать судно, временно прекратила огонь и дала полный ход. Потом она снова развернулась бортом к «Данрейвену» и открыла огонь.

Теперь Кэмпбелл решил «прекратить» сопротивление. Через 40 минут после начала боя он изобразил попадание в машину. Пароход окутали густые клубы пара, выпущенные из специальной трубы, и он остановился. Так как судно горело, «паническая партия» поспешно отвалила от борта, оставив одну шлюпку висеть вкось на талях. От команды жалкого трампа и не следовало ждать чего-то иного. Однако Зальцведель аккуратно держался за кормой «Данрейвена» и не входил в сектора действия бортовых орудий. В то же время германские артиллеристы продолжали хладнокровный и методичный расстрел.

Это был самый тяжелый момент в бою для любого судна-ловушки. Требовались очень крепкие нервы, чтобы неподвижно стоять под вражеским огнем и не отвечать. Но у Кэмпбелла была отличная команда. Англичане терпеливо ждали, когда вражеская лодка подойдет ближе, чтобы поскорее покончить с упрямцем. Тем временем «Данрейвен» пылал уже всерьез. Палуба на корме раскалилась докрасна, появилась угроза взрыва кормовых погребов. И все-таки расчет кормового орудия, которым командовал унтер-офицер Эрнест Питчер, оставался на месте.

Но тут началась серия несчастий. Один снаряд пробил ют и вызвал детонацию глубинной бомбы. При взрыве был убит старший помощник Кэмпбелла лейтенант Боннер. В то же самое место попали еще 2 снаряда. Кэмпбелл решил, что взорвался погреб, и послал настоящий призыв о помощи. Но тут дым рассеялся, он увидел, что кор-

мовая часть судна цела, и отменил свой сигнал. UC-71 начала приближаться к «Данрейвену», но в этот момент глубинные бомбы и патроны 102-мм орудия все-таки взорвались. Кормовое орудие взлетело высоко в воздух и упало на баке судна, его расчет был разбросан в разные стороны.

Это взрыв сорвал все намерения Кэмпбелла как раз в тот момент, когда он уже готовился пожать плоды своего нечеловеческого терпения. Хуже было другое. Сотрясение взрыва замкнуло цепь колоколов громкого боя, и по этому сигналу носовое орудие открыло огонь. Лодка немедленно начала погружаться. Один снаряд все-таки попал в рубку UC-71, но повреждения оказались невелики. Кэмпбелл понимал, что теперь немцы используют торпеды, но все-таки не отказался от борьбы. Хотя корма судна превратилась в огромный костер, он только приказал унести вниз всех раненых. Кэмпбелл собирался покидать судно и отправил по радио приказ остальным кораблям пока держаться в стороне.

Через 20 минут показалась торпеда, которая попала в кормовую часть «Данрейвена». Чтобы обмануть немцев, Кэмпбелл отправил на плотике часть людей, оставив на корабле наиболее стойких. В течение часа Зальцведель крутился вокруг «Данрейвена», рассматривая его в перископ. На корабле бушевал пожар, время от времени рвались снаряды.

В 14.30 лодка всплыла за кормой ловушки и снова открыла по ней огонь. Одновременно она обстреляла из пулемета шлюпки. Это продолжалось около 20 минут, после чего лодка погрузилась. Кэмпбелл выпустил торпеду из левого аппарата, которая прошла рядом с UC-71. Самое странное, что немцы ее не заметили. Лодка обошла вокруг судна, и Кэмпбелл выпустил вторую торпеду из правого аппарата, которая прошла рядом с перископом. Лодка быстро погрузилась. Кэмпбелл решил, что его снова атакуют торпедами, и отправил третью «паническую партию», оставив на корабле только расчет носово-

го орудия. Но Зальцведель больше не был склонен рисковать. Торпеды у него кончились, а в артиллерийский бой он ввязываться не собирался и просто ушел. Тогда Кэмпбелл послал настоящий призыв о помощи. Вскоре появилась вооруженная американская яхта «Нома» и британские эсминцы «Кристофер» и «Эттэк». С тонущего судна были сняты все раненые, и в 18.45 «Кристофер» начал буксировать «Данрейвен». Буксировка оказалась очень сложной. Корма судна погрузилась в воду, по юту прокатывались волны. «Данрейвен» практически не слушался руля. Утром следующего дня стало ясно, что дойти до Плимута не удастся, и команда покинула «Данрейвен». Корабль перевернулся и затонул с поднятым флагом. За этот бой лейтенант Джордж Боннер и унтер-офицер Эрнест Питчер были награждены Крестами Виктории посмертно. После этого боя Кэмпбелл был назначен командиром легкого крейсера.

Но довольно часто успех приходил и к другой стороне. Капитан 2 ранга Гёттинг, командовавший U-153, описывает случай, происшедший 25 апреля 1918 года.

> «11.25. Возле мыса Бланко. Радиограмма с U-154, капитан 2 ранга Герке, с ее позицией. Обнаружен пароход на WNW, 11 миль, курс S. После того, как U-153 заняла выгодную для перехвата позицию, мы открыли огонь из 150-мм орудия с дистанции 11000 ярдов. Пароход поставил дымзавесу и пошел зигзагом в северо-западном направлении. Он начал отвечать из 102-мм орудия, одновременно открыв огонь на север. Вскоре мы увидели вспышки двух орудий U-154, она также обстреливала пароход. Когда U-153 сблизилась до 8300 ярдов, пароход получил первое попадание в корму. После 5 новых попаданий на судне начался большой пожар, и оно спустило шлюпки. U-153 подошла, чтобы допросить спасшихся. U-154 запросила медицинскую помощь, она имела 8 убитых и 5 тяжело раненных. Пароход, который оказался судном-ловушкой «Уиллоу Бранч», имел водоизмеще-

ние 3314 тонн и был вооружен 1 — 102-мм орудием на корме и 2 — 76-мм орудиями по бортам на носу. Он был потоплен торпедой U-153. Вечером командиры двух субмарин обсудили дальнейшие совместные операции, прежде чем направиться к Канарским островам. 11 мая в 18.25 возле мыса Сент-Винцент U-154 внезапно исчезла в высоком столбе воды и темном облаке дыма. Она была торпедирована британской подводной лодкой E-35».

Можно рассказать и о действиях парусных ловушек, хотя они не добились таких успехов. Это была уже настоящая экзотика, но воевали парусники по-настоящему. Например, в апреле 1917 года баркентина «Гелик», вооруженная 2 — 76-мм орудиями, провела бой с германской подводной лодкой. 19 апреля баркентина шла под всеми парусами в 48 милях южнее мыса Олд Хед оф Кинсейл. Так как ветер был довольно слабым, судно делало не более 2 узлов. Внезапно в 4 румбах справа по носу показалась подводная лодка. Она находилась в 5000 ярдов от ловушки.

Немцы, наученные печальным опытом, применили обычную тактику 1917 года — открыли огонь с большой дистанции. Лодка добилась 6 попаданий, при этом осколками снарядов были убиты 2 матроса и ранены 4. Кроме того, на баркентине был поврежден левый мотор и серьезно пострадал такелаж. Так как надеяться на сближение с противником не приходилось, в 18.50 баркентина открыла ответный огонь. Немцы сделали еще около 20 выстрелов, но потом предпочли не рисковать и с дистанции выпустили торпеду. «Гелик» сумел увернуться от нее, и торпеда прошла по правому борту парусника. Носовое орудие «Гелика» успело дать 4 выстрела, причем последний снаряд попал в лодку. После этого орудие сломалось, и «Гелику» пришлось разворачиваться, чтобы ввести в действие орудие другого борта. Перестрелка продолжалась до 19.00, после чего немецкая лодка развернулась и пошла на юго-запад, продолжая вести огонь.

Попадания немецких снарядов изрешетили палубную цистерну с пресной водой. Само по себе это было бы не слишком важно, однако вода хлынула в пробоину в палубе и залила правую машину. Так как ветер окончательно стих, «Гелик» полностью потерял ход, хотя оба орудия могли вести огонь. Немецкая лодка получила еще 2 попадания. Примерно в 20.10 лодка прекратила бой и погрузилась. Бой закончился вничью. Германская лодка получила повреждения, как и «Гелик», но этим все и ограничилось.

И все-таки англичане считают, что однажды парусник сумел добиться успеха. 17 мая 1917 года шхуна «Глен» (1 — 76-мм и 1 — 47-мм орудия) лейтенанта Тэрнбулла встретилась с подводной лодкой Фландрской флотилии UB-39. При этом лодка первой заметила шхуну и даже открыла по ней огонь. Англичане узнали о присутствии противника, лишь заметив вспышку второго выстрела. «Глен» потравил паруса, чтобы уменьшить скорость. UB-39 прекратила огонь, и совершенно неожиданно ее командир пошел на сближение с парусником. Объяснить такой поступок просто невозможно. Когда расстояние сократилось до 800 ярдов, «паническая партия» спустила шлюпку, но в этот момент лодка все-таки погрузилась. Когда расстояние сократилось до 200 ярдов, лодка легла на параллельный курс по правому борту шхуны. Совершенно неожиданно UB-39 всплыла всего в 80 ярдах за кормой «Глена». Это было уже форменное безумие. Тэрнбулл немедленно приказал открыть огонь. Первый же английский снаряд попал в рубку лодки. В открывшемся люке показался кто-то из немцев, но ничего не успел сделать. Второй 76-мм снаряд пробил прочный корпус лодки под рубкой и взорвался внутри. Немец пропал. Англичане ясно видели еще несколько попаданий снарядов, после чего UB-39 с креном ушла под воду. Тэрнбулл думал, что потопил лодку, однако через некоторое время справа по носу была замечена другая лодка. «Глен» открыл по ней огонь, однако немцы не приняли боя и ушли. Вполне

вероятно, что это была та самая лодка, с которой вела бой шхуна. Однако ряд источников указывает, что UB-39 погибла еще 15 мая на минах Дуврского барража.

Кое-кому может показаться, что мелкие пушечки, которыми англичане вооружали свои ловушки, были бесполезны. Чаще всего именно так и выходило, но все-таки вооруженный смэк[1] «Инверлион» под командованием бывшего комендора Королевского Флота Эрнеста Джехана сумел уничтожить вражескую лодку, затратив всего 9 снарядов калибра 47 мм. Правда, это была совсем маленькая лодка, но все-таки...

В августе 1915 года «Инверлион» занимался «ловом рыбы» недалеко от Ярмута, но поймал он совершенно неожиданную «рыбку». Подводная лодка UB-4 лейтенанта Карла Гросса уже успела отличиться, потопив 10 апреля 1915 года британский пароход «Хэрпэлис». 16 августа примерно в 20.20 Гросс заметил рыбацкое судно и пошел ему навстречу. Тратить торпеду на такую мелочь он не собирался, рассчитывая затопить судно подрывным зарядом.

Джехан с некоторым удивлением увидел, что немцы даже не сочли нужным установить пулемет на треноге перед рубкой. Подойдя на 30 метров к смэку, Гросс крикнул, приказывая ему остановиться. Вместо этого Джехан выхватил свой револьвер и крикнул: «Открыть огонь!» Первый же снаряд «Инверлиона» взорвался внутри рубки UB-4. Второй снаряд снес ограждение рубки, срубил флагшток и сбросил Гросса в воду. Третий снаряд снова взорвался внутри рубки. Послышались крики испуганных немцев, но англичане продолжали вести жаркий огонь. Вошедший в азарт Джехан четырежды перезаряжал свой револьвер. Несколько снарядов пробили прочный корпус и взорвались внутри лодки. UB-4 окуталась дымом и начала тонуть носом вперед. Джехан приказал прекратить

[1] Одномачтовый рыбацкий парусник.

огонь. Корма лодки на мгновение поднялась в воздух, и UB-4 в последний раз ушла под воду. Хотя англичане попытались вытащить из воды раненного командира лодки, он утонул. За этот бой Джехан был награжден Орденом за выдающиеся заслуги.

Суда-ловушки [в скобках — потопленные]

Год	Пароходы	Траулеры	Парусники	Эскортные корабли	Всего
1914	2	1	—	—	3
1915	15 [6]	12 [3]	1	1	29 [9]
1916	15 [3]	15 [6]	6	5 [2]	41 [11]
1917	22 [7]	17 [2]	20 [1]	36 [7]	95 [17]
1918	4 [1]	6	10	5	25 [1]
Всего	**58 [17]**	**51 [11]**	**37 [1]**	**47 [9]**	**193 [38]**

Примечание: Из-за строгой секретности операций судов-ловушек, эти цифры и сегодня могут считаться лишь приблизительными.

Потопленные германские лодки и суда-ловушки

Год	Достоверно потопленные лодки	Вероятно потопленные лодки
1914	—	—
1915	U-40, U-23, U-36, UB-4, U-27, U-41	—
1916	U-68, UB-13, UB-19	—
1917	UB-37, U-83, UC-18, U-85, UC-29, UC-72	UB-39, U-88
1918	—	UB-54, U-34
Всего	**15**	**4**

ГЕРМАНСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ НА СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

Достаточно быстро выяснилось, что австрийский флот не в состоянии начать подводную войну на Средиземном море, ни ограниченную, ни тем более широкую. Поэтому немцам пришлось перебросить туда несколько своих лодок. По железной дороге в Полу были доставлены 6 малых лодок — UB-1, UB-3, UB-7, UB-8, UB-14 и UB-15, а также 4 малых подводных заградителя — UC-12, UC-13, UC-14 и UC-15. В Поле они были собраны под наблюдением немцев и сразу начали участвовать в боевых действиях.

Именно на одной из этих малюток воевал самый крупный специалист по вражеским подводным лодкам Гуго фон Хеймбург, который потопил 4 лодки 3 союзных флотов. Открыла этот список 10 июня 1915 года итальянская лодка «Медуза». Эта дата придает происшедшему особенно пикантный характер. Италия объявила войну Германии только 28 августа 1915 года, поэтому фон Хеймбург формально потопил военный корабль нейтральной державы. Он принял под командование лодку UB-15, которая была доставлена на Адриатику в разобранном виде по железной дороге. Она была переименована в U-11 и формально (вот привязалось слово!) вошла в состав Императорского и Королевского австрийского флота. Но командир остался немецким, команда осталась немецкой. Фон Хеймбург лишь получил австрийского штурма-

на, который должен был помочь ему освоиться с новым театром.

Лодки серии UB-I сами немцы называли «швейными машинками», но вряд ли это прозвище носило столь уничижительный характер, как может показаться на первый взгляд. Ведь до сих пор немецкие швейные машины «Зингер», выпущенные еще в начале века, считаются эталоном надежности. Крошечные лодки водоизмещением всего 125 тонн вполне подходили для действий в тихой Адриатике, где до вражеских портов было рукой подать. Итак, предоставим слово самому лейтенанту фон Хеймбургу.

«В своем первом походе я направился в район Венеции. Мы шли под водой, время от времени высовывая перископ, чтобы увидеть, что происходит наверху. Вдруг в окуляре перископа я увидел итальянскую подводную лодку, идущую в надводном положении всего лишь в нескольких сотнях метров. Она проходила у нас за кормой, а мы не имели кормовых торпедных аппаратов. Пришлось развернуться для выстрела из носовых, что было довольно простым делом. Я маневрировал, показывая перископ лишь на самые короткие промежутки времени. Неприятельский корабль шел прямо в том направлении, которое мне было нужно.

«Торпеда — пли!», — приказал я.

В мгновение ока я был сбит с ног и растянулся на палубе, тогда как наша лодка сделала дикий прыжок. В течение некоторого времени я старался представить себе, что случилось. Я никогда не стрелял торпедами с этой «швейной машинки» и не предчувствовал того, что могло произойти. Лодка была так мала, что, освободившись от торпеды, ее нос подскочил вверх.

«В нос, — завопил я, — все в нос!» Каждый человек, который мог оставить свой боевой пост, пополз в нос, чтобы своим весом поставить лодку на ровный киль.

Тем временем мы услышали звук взрыва торпеды.

«Поднять перископ!» — приказал я и, заглянув в него, ничего не увидел, кроме большого облака дыма.

UB-15 всплыла, и мы пошли по направлению к дыму. В воде плавало около полудюжины людей. Мы их выловили. Это были итальянцы. Потопленный нами корабль оказался итальянской подводной лодкой «Медуза».

Район Венеции оказался очень благоприятным для охоты, потому что итальянцы решительно не желали учиться на печальном опыте, который успели приобрести англичане и французы. UB-15 была окончательно передана австрийцам, и фон Хеймбург был вынужден сменить лодку. Сейчас он командовал UB-14, на которой и добился своих самых громких успехов. Или австрийской U-26, если вам будет угодно. Ведь Германия и Италия все еще не воевали! 7 июля 1915 года фон Хеймбург снова находился на позиции в 15 милях от Венеции.

«Корабль!» — раздался крик с мостика. И действительно, я увидел выходящий из гавани в море большой итальянский корабль. Он наверняка должен был бы увидеть нас, если бы мы не находились на фоне восходящего солнца.

UB-14 быстро погрузилась, а затем я увидел в перископ целых 3 корабля: 2 легких крейсера и 1 броненосный, на котором развевался адмиральский флаг. Его я и избрал целью для атаки. Мы сделали прекрасный выстрел и не промахнулись. Как раз в момент взрыва я увидел бросившийся на нас эсминец.

Лодка быстро пошла на глубину, и в этот момент шум винтов пронесся над нами. Мы находились на достаточно безопасной глубине, но струя винтов эсминца чуть не вытащила нашу «швейную машинку» на поверхность. Если бы за первым следовал второй эсминец, то мы несомненно были бы протаранены.

Позже мы установили, что потопленный нами корабль был броненосным крейсером «Амальфи», кото-

рый возвращался в Венецию после обстрела австрийских фортов близ Триесста».

После этого фон Хеймбург направился в Константинополь. По пути он атаковал войсковой транспорт «Ройял Эдуард» (11117 тонн), который шел из Александрии на Мудрос, имея на борту 31 офицера и 1335 солдат.

«Это случилось в Эгейском море. Когда мы впервые заметили корабль, то можно было различить только 2 трубы над горизонтом. Затем по мере сближения с ним мы увидели длинные прогулочные палубы и высокие мачты и поняли, что он действительно является ценным объектом для атаки. Мы подошли к нему на дистанцию 1600 метров. Я наблюдал в перископ след торпеды и видел, как она попала в корму транспорта. Минутой позже солдаты забегали по палубе, как муравьи.

Поскольку нигде поблизости не было вражеских эсминцев, которые могли бы нам угрожать, я позволил своим людям бросить взгляд в перископ на это зрелище. Последним из всех подошел торпедный унтер-офицер и сразу же дико закричал.

«Что такое?» — крикнул я.

Он молча повернул перископ ко мне. Действительно, зрелище было страшным. Гигантский транспорт поднял свой нос высоко в воздух. Секундой позже он скользнул под воду. На воде остались только 8 шлюпок, переполненных людьми, которые махали белыми рубашками, штанами и носовыми платками. Вскоре после этого к ним подошли госпитальное судно и 2 французских эсминца, но они спасли менее 600 человек. Таким образом с помощью одной-единственной торпеды мы не только уничтожили корабль большой ценности, но и стерли с лица земли целый неприятельский полк».

Действительно, вместе с транспортом погибли 866 британских солдат, что стало одной из самых тяжелых ката-

строф за все время войны. 2 сентября у острова Страти фон Хеймбург атаковал войсковой транспорт «Саутлэнд» (11899 тонн) и попал в него торпедой. Однако судно не затонуло, и англичанам удалось отбуксировать его на Мудрос.

Фон Хеймбург прибыл в Константинополь, где вскоре отличился, уничтожив 2 британские подводные лодки. При этом он ухитрился одну из них потопить, что называется, голыми руками. Когда UB-14 стала на якорь в Чанаке, турки сообщили фон Хеймбургу, что в противолодочной сети завязла какая-то подводная лодка. Погода была слишком плохой, и турки временно оставили ее в покое. Утром 4 сентября 1915 года ветер немного стих, и фон Хеймбург вместе со своим коком отправился к месту, где дежурила турецкая канонерка. С помощью обычного лота немцам удалось обнаружить лодку. После этого в воду на тросе была спущена мина с зажженным бикфордовым шнуром. Прогремел взрыв, и на воде начало расползаться масляное пятно. Немцы уже приготовили вторую мину, когда британская лодка E-7 спешно всплыла на поверхность. Турецкие корабли открыли по ней беглый огонь и быстро добились нескольких попаданий. Британская команда открыла кингстоны, и общими усилиями E-7 была потоплена. Таким образом, фон Хеймбург потопил вторую вражескую лодку, но его UB-14 здесь оказалась не при чем.

В ноябре 1915 года из документов с захваченной французской подводной лодки «Тюркуаз» немцы узнали, что она должна была встретиться с британской лодкой E-20. UB-14 в это время стояла на ремонте, но ценой колоссальных усилий ее удалось подготовить к походу, и вместо французов на свидание отправился фон Хеймбург.

> «Приближаясь к точке рандеву, мы заметили рубку английской лодки. Я долго подкрадывался к ней и в конце концов сделал превосходный торпедный выстрел. Когда дым рассеялся, то английской лодки уже не было

видно, только люди плавали в воде. Мы подобрали 9 англичан, включая командира молодого капитан-лейтенанта Уоррена.

Когда этот юный английский командир был выловлен и доставлен на борт моей лодки, я был занят другим делом, поэтому первый разговор с ним имели мои подчиненные. Я узнал впоследствии, что в тот момент, когда наша торпеда поразила E-20, этот бравый офицер чистил зубы. Взрыв лишил его сознания, и когда мы вытащили его к себе на палубу, то он был в полубесчувственном состоянии. Когда мои люди привели Уоррена в себя, то прежде всего спросили, чего бы он хотел. Оглушенный и ошеломленный, он повторил последнюю мысль, которая была у него в мозгу перед тем, как торпеда уничтожила его лодку.

«Дайте мне мою зубную щетку», — ответил Уоррен. Ему была вручена зубная щетка, он пошел и вычистил зубы.

Я имел весьма приятный разговор с этим английским капитаном.

«Я скажу, что это был хороший выстрел!» — воскликнул он».

В октябре 1915 года UB-14 совершила вылазку в Черное море. 7 октября у берегов Крыма она потопила пароход «Катя» с грузом сахара. На следующий день был остановлен и потоплен открытием кингстонов пароход «Апшерон», шедший из Новороссийска в Севастополь с 1000 тонн нефти. На Черном море UB-14 сама чуть не стала жертвой атаки русской подводной лодки, но русская торпеда прошла мимо. А 19 июня 1917 года возле мыса Бон фон Хеймбург торпедировал и потопил французскую подводную лодку «Ариан». При этом сам он командовал уже подводным заградителем UC-22.

Со Средиземным морем оказалась связана карьера большинства германских подводных асов. Это объясня-

ется предельно просто. Противолодочной обороны на данном театре просто не существовало. О разногласиях, раздиравших союзное командование по вине итальянцев, мы уже говорили. В результате пришлось все море разделить на «зоны ответственности», что было крайне неудовлетворительным с военной точки зрения. При этом каждая из стран имела свое собственное мнение относительно методов и средств противолодочной борьбы. В результате Средиземное море превратилось в сущий рай для германских лодок. Летом 1915 года на Средиземное море были отправлены 5 крупных лодок, и все их командиры попали в список асов-подводников. Это были U-34 Рюкера, U-35 Копхамеля, U-33 Ганссера, U-39 Форстманна и U-38 Валентинера. Сменивший Копхамеля на мостике U-35 де ля Перьер вообще стал лучшим из германских подводников Первой Мировой войны. Между прочим, можно лишь посетовать на скверное качество довоенных переводов. Например, в книге Томаса Ловелля «Корсары глубин», изданной в 1940 году, очень часто встречается фамилия фон Арнольд. Я не сразу сообразил, о ком идет речь. Лишь после упоминания, что именно он возглавил список командиров, потопивших наибольший тоннаж, я понял, что речь идет о знаменитом де ля Перьере (или де ля Перье). Lothar von Arnauld de la Periére — Лотар фон Арно де ля Перьер, вот о ком писал Ловелль. Или Lowell все-таки Лоуэлл?

Впрочем, вернемся к деятельности германских подводных лодок. В феврале 1915 года после обстрела дарданелльских фортов союзным флотом адмирал Сушон попросил австрийское командование прислать несколько подводных лодок. Энвер-паша даже обратился к австрийцам с просьбой продать 3 подводные лодки, но те отказались, хотя просьбу Энвера поддержал германский посол в Константинополе. Тогда последовал запрос в Берлин. Адмиралштаб согласился, и уже 13 марта был отдан приказ об отправке в Средиземное море подводной лод-

ки U-21 уже успевшего отличиться капитан-лейтенанта Херзинга.

Но подготовка лодки к дальнему походу требовала времени. Прежде всего надо было внести ряд изменений в конструкцию лодки. Германский агент в Испании купил пароход «Марсала», на который был погружен запас топлива. Но из-за какой-то нестыковки планов пароходу пришлось более месяца ждать в Рио-Коркубионе, так как U-21 только 25 апреля вышла из Эмдена. Лодка обошла с севера Оркнейские острова и 2 мая возле мыса Финистерре встретилась с «Марсалой». После обмена сигнадами пароход повел U-21 в Рио-Коркубионе, где ночью передал ей 18 тонн топлива. Однако днем, выйдя в море, Херзинг к своему ужасу обнаружил, что полученное топливо не годится для лодочных дизелей. Попытки смешивать новое и старое топливо ни к чему хорошему не привели. Подсчеты показывали, что оставшихся 26 тонн старого топлива может хватить до Каттаро, если не вмешается погода. У Херзинга еще оставалась возможность вернуться в Германию через Ла-Манш, однако он решил рискнуть и двинулся дальше. 6 мая на рассвете он в надводном положении прошел Гибралтарский пролив, воспользовавшись плохой организацией службы британских патрулей. Лодку заметил миноносец № 92, однако не сумел атаковать ее. По пути U-21 пришлось несколько раз спешно погружаться, чтобы уйти от вражеских эсминцев. Наконец, 13 мая лодка прибыла в Каттаро, имея в цистернах всего полтонны топлива, и немедленно стала на ремонт.

20 мая U-21 покинула Каттаро и направилась из Адриатики в Эгейское море. 24 мая она прошла мимо русского крейсера «Аскольд», который стоял у Дедеагача. Херзинг не стал его атаковать, чтобы преждевременно не обнаружить свое присутствие. При попытке у мыса Хеллес атаковать броненосец «Свифтшур», стоявший на якоре, лодка была обнаружена и обстреляна. Атака броненосца «Винджене» не удалась, так как он уклонился

от торпеды. Зато возле Габа-Тепе U-21 обнаружила броненосец «Трайэмф» и с дистанции 300 метров выпустила в него торпеду. Через 10 минут после взрыва броненосец перевернулся и еще примерно полчаса плавал днищем вверх, после чего затонул. Но послушаем самого Херзинга.

«Всплыв под перископ, мы заметили у мыса Хеллес британские линейные корабли. Быстрый взгляд в морской справочник, и я по фотографиям и описаниям определил, что они являются гигантами типа «Маджестик». Линкоры стреляли залпами из своих тяжелых орудий по турецким позициям вдоль холмов, забрасывая их тоннами взрывчатки.

Вокруг них находились несколько десятков патрульных судов, миноносцев и эсминцев, которые ходили зигзагообразными курсами в поисках незваных пришельцев. Были все эти поиски результатом донесений о нашем присутствии в Средиземном море? Так это или не так, но было ясно, что англичане используют все возможности для защиты своих линейных кораблей от торпедных атак подводных лодок, в то время как они бомбардируют позиции турок.

«Редкий шанс для нашей лодки», — сказал я своему вахтенному офицеру и осторожно направил U-21 к трем извергающим огонь левиафанам.

«Убрать перископ!» — крикнул я быстро, так как по направлению к нам шел эсминец. Я не знал, видел он перископ или нет, но я не хотел, чтобы предупреждение о присутствии подводной лодки было дано до того, как я получу возможность нанести удар по противнику.

В течение некоторого времени мы шли вслепую под водой, не рискуя поднять перископ. Наш курс лежал к северу от оконечности полуострова к Габа-Тепе. Там, перед северным отмелями, в перископ был замечен другой линейный корабль. Мой справочник показал, что это линкор типа «Трайэмф». Подобно пигмеям, охраняющим

гиганта, вокруг него сновал густой рой патрульных судов и эсминцев.

«Убрать перископ!» — и мы нырнули на 70 футов, направляясь к линкору и проходя на глубине линию патрульных судов. Шум их винтов был хорошо слышен в лодке.

Целых 4,5 часа после того, как я заметил линейный корабль, оказавшийся самим «Трайэмфом», я маневрировал, выходя в точку торпедного выстрела и лишь на самые короткие мгновения показывая перископ на поверхности моря.

Затаив дыхание, мы стояли с вахтенным офицером в боевой рубке.

«Поднять перископ!» «Трайэмф» стоял бортом к нам в трехстах метрах. Никогда еще подводная лодка не имела такой великолепной цели.

«Торпеда — пли!» Мое сердце сильно билось, когда я отдал такую команду.

А затем наступил один из самых ужасных моментов. Подозрение и нетерпеливость схватили меня в железные объятия. Не обращая внимания ни на что, я приказал поднять перископ. Выпущенная с лодки торпеда быстро шла прямо туда, куда и была нацелена — к носовой части нашего огромного противника. Из воды поднялось огромное облако дыма. Мы услышали в боевой рубке сначала сухой металлический звук удара, а затем сильный взрыв.

Моим глазам представилось ужасное зрелище. Мне трудно было оторвать глаза от перископа, и я наблюдал достаточно долго, хотя за это мы могли заплатить своей жизнью. В тот момент, когда на поверхности воды появился белый след торпеды, эсминцы со всех сторон бросились на лодку.

«Перископ вниз!» И мы тоже пошли вниз. Я ничего не слышал, кроме шума винтов надо мною, и справа, и слева. Почему я не нырнул в тот момент, когда была выпущена торпеда? Те 2 секунды, которые я потерял,

теперь были подобны годам. Когда над нашей головой собрался этот рой, я действительно почувствовал себя так, словно уже был осужден на смерть. Затем одна мысль молнией озарила мой мозг.

«Полный вперед!» — крикнул я. И мы пошли вперед тем самым курсом, которым шла торпеда, прямо по направлению к громадному кораблю, который мы поразили.

Это было безрассудно, я допускаю. Но я был вынужден рискнуть на этот маневр. Нырнув так глубоко, как только было можно, мы прошли прямо под тонущим линейным кораблем. Он мог с грохотом опуститься прямо нам на голову, а затем лодка и ее огромная добыча могли вместе пойти на дно. Однако этот безумный на первый взгляд маневр в действительности спас нас. Я мог слышать за кормой жужжание винтов эсминцев, однако они мчались к тому месту, где мы только что находились. Наш маневр был столь неожиданным, что неприятель о нем даже не заподозрил. Мы оказались в безопасности. Держась на большой глубине и не показывая перископ, мы слепо, но уверенно уходили прочь. Когда я отважился всплыть под перископ, мы уже были далеко от того места, где погиб «Трайэмф».

27 мая Херзинг потопил броненосец «Маджестик», а потом прошел Дарданеллы и 5 июня прибыл в Константинополь. Какое-то время он базировался на этот порт, совершая вылазки в восточную часть Средиземного моря. 4 июня он вышел из Дарданелл и возле полуострова Галлиполи потопил пустой французский транспорт «Картаж». Уходя от дозорных кораблей, U-21 едва не погибла, так как во время погружения рядом с лодкой взорвалась мина заграждения. 29 августа Харзинг вышел во второй поход и 18 сентября снова атаковал броненосец «Свифтшур», и снова неудачно. 26 сентября он попытался вернуться в Константинополь, но проход в Дарданеллы был

перекрыт сетями, поэтому Херзинг пошел в Полу, где U-21 была сразу поставлена на ремонт.

Как мы уже говорили, к концу сентября 1915 года на Средиземное море прибыли U-34, U-35, U-39 и U-33. Потери торгового флота союзников начали стремительно расти. Удивляться здесь можно лишь тому, что лодки не добились еще больших успехов. Предложенная англичанами система патрулирования вдоль судоходных маршрутов была совершенно бессмысленна и ни в коей мере не обеспечивала безопасности транспортов. Французы и итальянцы в своих зонах ответственности не смогли организовать даже этого.

Беспомощность союзников в борьбе с германскими подводными лодками лучше всего демонстрирует судьба войсковых транспортов. Эти корабли всегда считались более важными, чем даже линкоры. Мы уже рассказывали, как фон Хеймбург потопил «Ройял Эдуард». 23 октября U-35 Копхамеля в Салоникском заливе встретила войсковой транспорт «Маркетт», шедший из Египта, и потопила его торпедой. Погибли около 170 человек. После этого Копхамель забрал специальную группу из 10 турецких и германских офицеров, которых следовало доставить в принадлежащую туркам Ливию. 4 ноября U-35 благополучно прибыла в Бардию, а на следующий день возле Соллума Копхамель потопил торпедой досмотровый корабль «Тара». После этого он всплыл и взял на буксир шлюпки с английской командой. Он привел их в Бардию и сдал пленных турецкому коменданту. Потопив еще несколько судов, Копхамель вернулся в Полу, где получил приказ сдать лодку одному из офицеров штаба адмирала фон Поля. Сам Копхамель был назначен командиром базы германских лодок в Поле. «Адмиральским любимчиком», перехватившим у него U-35, был не кто иной, как де ля Перьер, к концу войны возглавивший список германских асов-подводников.

В ноябре U-38 капитан-лейтенанта Валентинера еще на пути от Гибралтара к Мальте потопила 2 войсковых

транспорта, 11 пароходов и 1 парусник. Действия этой лодки сразу показали, что Макс Валентинер является одним из самых кровавых и безжалостных убийц, которые столь часто встречались среди командиров германских лодок. Можно предположить, что возможность безнаказанных массовых убийств очень быстро ломала психику этих офицеров, превращая их в законченных психопатов. В годы Второй Мировой войны подводники во время боевых походов чуть не ежедневно подвергались смертельной опасности. Они убивали, но и сами рисковали погибнуть. А в 1914 — 15 годах действия подводников были сродни работе палача. Ведь убивая, они сами практически не подвергались никакой опасности. Не каждый человек такое выдержит.

4 ноября он атаковал войсковой транспорт «Мершиэн», который попытался уйти. Однако U-38 расстреляла судно из орудия, а когда команда попыталась спустить шлюпки, Валентинер приказал топить их тоже. Объяснение было дано дикое, вполне в стиле германских меморандумов: «Шлюпки спускались без разрешения». Еще более плачевной оказалась судьба французского войскового транспорта «Кальвадос», на борту которого находился целый пехотный батальон. Судно даже не имело радиостанции! Вот до какой степени доходила безалаберность французов. Стоит ли удивляться, что в результате вместе с кораблем погибли 740 человек. 7 ноября Валентинер еще раз показал, что является законченным садистом. Встретив итальянский пароход «Анкона», он потопил его артогнем, а потом расстрелял шлюпки с командой. Погибли 208 человек. При этом Валентинер поднял на лодке **австрийский** флаг.

9 декабря U-38 вышла из Каттаро, ведя на буксире маленькую лодку UC-12, груженную различными припасами для турецких иррегулярных войск в Африке. Выполнив эту задачу, Валентинер снова занялся уничтожением пароходов союзников. 30 декабря он атаковал и потопил торпедой британский лайнер «Персия», на ко-

тором погибли 334 человека. До 4 января он потопил еще несколько судов, на которых в общей сложности погибли более 500 человек.

После грубейшего нарушения Валентинером обязательства германского правительства щадить пассажирские суда Вашингтон заявил резкий протест. Однако Берлин нагло ответил, что никто из германских подводников не виноват в кровавых инцидентах. Австрия наотрез отказалась изображать из себя козла отпущения, потому что всегда выступала против подобных методов ведения войны. В 1917 году, когда немцы, не удовлетворившись пассажирскими судами, приступили к систематическому истреблению госпитальных судов, германским лодкам было категорически запрещено пользоваться австрийским флагом. Отметим, что после окончания войны командование нового германского флота не сочло возможным пользоваться услугами Валентинера, и он был отправлен в отставку. Хотя Валентинер и был включен в список военных преступников, под суд его так и не отдали.

22 января 1916 года завершила ремонт U-21 Херзинга и сразу отправилась в поход к берегам Сирии. 8 февраля Херзинг обнаружил устаревший французский броненосный крейсер «Амираль Шарнэ» и атаковал его. Маленький крейсер затонул моментально, из его команды спасся только 1 человек. Де ля Перьер сумел отличиться уже в первом походе, еще раз показав, что глупость союзного морского командования на Средиземном море граничит с преступлением. 25 февраля он атаковал и потопил французский вспомогательный крейсер «Прованс II», на котором находилось 1800 солдат. Погибли 930 человек. Зато 1 марта в районе Порт-Саида де ля Перьер встретил корабль, который оказал ему самое ожесточенное сопротивление. Это был английский шлюп «Примула».

> «Наиболее крепким орехом, который нам пришлось раскусить, явился британский охотник за подводными лодками «Примула». Это был небольшой корабль, едва

ли достойный торпеды[1], но положение было такое, что если бы мы не прикончили его, он прикончил бы нас. Наша торпеда попала ему в нос, и его фок-мачта с треском свалилась вниз. Мы недоуменно смотрели на то, что собирался делать этот корабль. Его машинам был дан задний ход, и «Примула» пошел полным ходом на нас, собираясь таранить лодку кормой. Это был блестящий маневр. «Примула» шел назад с такой скоростью, которая уменьшала давление воды на его разбитую носовую часть, так как иначе он сразу бы потонул. Одновременно он вынуждал нас к обороне.

Я выпустил по нему вторую торпеду. «Примула», имея задний ход, развернулся кругом, чтобы избежать попадания. Торпеда прошла мимо, и поврежденный корабль продолжал пытаться таранить нас.

«Я тебе покажу», — пробормотал я раздраженно.

Выпустил третью торпеду. Но корабль с развороченным носом был увертлив, как угорь. Торпеда снова прошла мимо. Наконец четвертая торпеда попала в цель, и «Примула» затонул. Четыре торпеды для такой маленькой осы — чересчур большая цена. Я не хотел бы больше встречаться ни с какими «Примулами».

Союзники получили несколько тяжелых ударов, однако не все обстояло гладко и у немцев. Прежде всего, германское командование не сумело организовать систематическую планомерную кампанию по прекращению союзного судоходства. На этот театр было отправлено слишком мало лодок, они действовали достаточно беспорядочно и неорганизованно. Например, в марте все лодки одновременно вернулись в базы, так как им требовалось пополнить запасы и пройти текущий ремонт. В море не

[1] Здесь де ля Перьер лукавит. Это был стандартный эскортный шлюп типа «Флауэр». Подводники как раз, наоборот, считали эти корабли достойными и опасными противниками.

осталось никого, и потери англичан в этом месяце сократились почти до нуля.

Точно такой же ошибкой явилась отправка U-33 и U-39 в Черное море. Практически любую задачу там могли решить маленькие лодки серии UB-I. Поход этих лодок оказался почти бесполезным, хотя при этом U-33 Ганссера потопила госпитальное судно «Португаль».

30 марта это судно находилось в районе бухты Сурмене, недалеко от Трапезунда. Судно временно застопорило машины, но Ганссер промахнулся, хотя выпустил торпеду с дистанции всего 5 кабельтовых. Лишь вторая торпеда, выпущенная уже с 3 кабельтовых, попала в «Португаль» между машинным и котельным отделениями. Вслед за взрывом торпеды взорвались котлы, судно переломилось пополам и затонуло. Погибли 96 человек, в том числе 15 медицинских сестер. «Португаль» имел все необходимые знаки, положенные госпитальному судну, и Ганссер, стреляя практически в упор, не мог не видеть Красных Крестов, нарисованных на борту. Чтобы как-то оправдаться, немцы сочинили басню, будто на судне находились боеприпасы, и второй взрыв был вызван их детонацией. Впрочем, Ганссер и без этого натворил достаточно, чтобы попасть в список военных преступников.

В конце апреля 1916 года адмирал Фримантл на броненосце «Рассел» направился из Эгейского моря на Мальту. Но еще 1 апреля из Германии на Средиземное море вышла подводная лодка U-73 капитан-лейтенанта Густава Зихса. Ранее он служил старшим помощником на U-41 и вовремя ушел с нее, так как в сентябре 1915 года эта лодка была потоплена судном-ловушкой «Баралонг». Его новая субмарина была одним из первых из океанских подводных заградителей, построенных в Германии, хотя маленькие лодки серий UC действовали уже более года. Кроме 2 торпедных аппаратов U-73 несла 36 мин.

Ее путешествие затянулось. 11 апреля возле Фастнета лодка обстреляла и потопила британский барк «Инвер-

лион», а через 3 дня британский пароход «Маджишэн» заметил U-71 в 100 милях на NNW от берегов Испании. 17 апреля лодка поставила несколько мин в районе устья Тахо, жертвой которых стал ни в чем не повинный норвежский пароход «Терье». Ночью 19 апреля Зихс форсировал Гибралтарский пролив. Британские патрули помешали ему заминировать подходы к этому порту, и лодка ночью 26 апреля подошла к Мальте. Перед тем как направиться в Каттаро, Зихс поставил 22 мины в 4 милях от входа в Гранд-Харбор. В этом случае крупно повезло французам — главные силы французского флота покинули Мальту сутки назад. Отдуваться за них пришлось союзникам.

Утром 27 апреля[1] «Рассел» подошел к Мальте и влетел прямо в расставленный капкан. Адмирал Фримантл вспоминает:

> «Я встал в 5.30 и сразу поднялся на верхнюю палубу. Мы подорвались на мине в 5.37, едва я поднялся на мостик. Флаг-лейтенант подал мне надувной жилет, но я был слишком занят, чтобы надувать его, поэтому он мне больше мешал, чем помогал. Я попытался было надуть его уже в воде, но там приходилось беречь дыхание, и я сразу прекратил это занятие».

Сразу после взрыва «Рассел» получил крен 10°, однако экипаж сумел вручную спустить несколько шлюпок. Матросам было приказано собраться на полубаке, и они стояли на полке сетевого ограждения, чтобы успеть спрыгнуть в воду, если корабль начнет опрокидываться. Всего погибли 126 человек, что в подобных обстоятельствах было немного. Дело в том, что сдетонировал боезапас в кормовой башне, и плавающих в воде моряков заброса-

---

[1] Приношу читателям извинения за допущенную в первом томе на стр. 500 опечатку. Разумеется, апрель, а не март.

ло горящими обломками. Адмирал находился на корабле до последнего момента, и флаг-лейтенант Джеффрейс буквально столкнул его в воду, когда броненосец начал переворачиваться. Оглушенный Фримантл потерял сознание, и его вытащили на подошедшую торпедную канонерку «Харриер». Вдобавок он сильно повредил ногу и целый месяц провалялся в госпитале Ла-Валетты.

Но на этом несчастья англичан не закончились. В тот же самый день шлюпы «Уоллфлауэр» и «Маргерит» потопили по плавающей мине каждый, но вечером на мине подорвался шлюп «Настурциум». Он довольно долго держался на воде, но все-таки затонул. Зато подошедшая ему на помощь вооруженная яхта «Эгуса» подорвалась и затонула почти моментально. В ночь с 4 на 5 мая на том же заграждении англичане потеряли траулер «Краунсин», с которого спасся только 1 человек.

А теперь расскажем немного о действиях знаменитого Лотара фон Арно де ля Перьера. Немцы считают, что он потопил 2 военных корабля, 1 вспомогательный крейсер, 5 войсковых транспортов, 125 пароходов и 62 парусника. Наверное, это все-таки преувеличение, но потопил он действительно очень много кораблей.

2 октября 1916 года он уничтожил французский шлюп «Ригель», а 4 октября в районе Сардинии встретил войсковой транспорт «Галлия», на котором находилось около 2000 французских и сербских солдат.

> «Прежде всего, казалось совершенно невозможным попасть в «Галлию». В моем кормовом аппарате оставалась только 1 торпеда. Имея палубу переполненной солдатами, «Галлия» шла зигзагообразным курсом с большой скоростью, узлов 18. В предстоявшем мне маневрировании я не мог добиться хорошего выстрела, так как ее переменный курс расстраивал все мои намерения. Затем она внезапно повернула таким образом, что я смог, наконец, дать исключительно трудный выстрел.

Дистанция была 900 метров при почти невозможном угле. Мы надеялись только на удачу. Торпеда пошла своим курсом, а мы нырнули на глубину, чтобы избежать таранного удара. Никто не верил, что мы добьемся попадания. Затем легкий высокий звук удара торпеды о борт и немедленно вслед за ним сильный взрыв. Мы всплыли на перископную глубину, и я увидел в окуляр ужасное зрелище. На переполненных палубах поврежденного корабля возникла дикая паника. Сотни солдат прыгали в воду и плавали кругом. В море находилось множество перевернутых спасательных шлюпок, переполненных и залитых ботов и борющихся за место в этих шлюпках людей.

Затемненная заходящим солнцем громадная «Галлия» погружалась кормой вперед. Ее нос поднялся высоко в воздух. Она на мгновение задержалась в этом положении, а потом пошла вниз. Подходили спасательные суда, и мы поспешно ушли прочь».

Преступная безответственность французского командования стоила жизни более чем 600 солдатам, но никакие уроки не шли впрок.

Ночью 25/26 ноября 1916 года недалеко от берегов Португалии нашел свой конец французский броненосец «Сюффрен». Это корабль прошел горнило Дарданелльской кампании и не раз бывал на волосок от гибели. Но теперь ему требовался ремонт, так как изношенные котлы совсем не держали пар. Средиземноморские верфи были перегружены работой, и броненосец получил приказ следовать в Лориан. Корабль едва мог делать 9 узлов, поэтому не следует обвинять капитана 1 ранга Гэпена в том, что он следовал с малой скоростью. Просто двигаться быстрее «Сюффрен» не мог. Командир U-62 капитан-лейтенант Вальтер Ганс даже оторопел, когда увидел еле ползущий старый броненосец без всякого сопровождения. Но удивление не помешало ему атаковать заманчивую цель. Сильный ветер и большие волны не за-

труднили действий лодки, зато помешали спастись экипажу. «Сюффрен» унес с собой на дно 647 человек.

В декабре союзники снова понесли серьезные потери. 11 декабря у берегов Сицилии был потоплен транспорт «Магеллан» с более чем 1000 солдат на борту. 27 декабря 1916 года UB-47 капитан-лейтенанта Штейнбауэра находилась в 30 милях восточнее острова Цериго и заметила французский броненосец «Голуа». Он направлялся в Салоники в сопровождении эсминца «Дард» и 2 траулеров. Несмотря на это, Штейнбауэр атаковал и потопил броненосец. Так как сразу стало ясно, что броненосец не спасти, корабли сопровождения сняли экипаж, и на «Голуа» погибли только 4 человека, убитые взрывом. В том же районе 1 января Штейнбауэр потопил лайнер «Иверния», который направлялся в Александрию с войсками на борту. Но и здесь потери оказались невелики — всего 36 человек.

1917 год начался для союзников так же плохо, как кончился 1916. Пожелания счастливого нового года пропали попусту, поскольку уже 4 января русский броненосец «Пересвет» подорвался на мине возле Порт-Саида. Этот злосчастный корабль был в свое время потоплен японской осадной артиллерией в Порт-Артуре, получив 23 попадания 280-мм снарядами. После войны японцы подняли и отремонтировали его. Корабль вошел в состав японского флота под названием «Сагами». В связи с формированием флотилии Северного Ледовитого океана русское правительство в 1916 году выкупило у японцев часть собственных кораблей — броненосцы «Полтава» и «Пересвет» и крейсер «Варяг».

После прибытия «Пересвета» во Владивосток на нем начался ремонт и подготовка к дальнему походу. 10 мая броненосец совершил пробный выход в море и сел на камни возле мыса Иродова. Все попытки снять «Пересвет» с мели оказались безуспешными, и пришлось снова обращаться к японцам. Те второй раз спасли броненосец.

После временного ремонта во Владивостоке и капитального ремонта в Майдзуру «Пересвет» через Гонконг, Сингапур, Аден и Суэц в конце декабря 1916 года прибыл в Порт-Саид. К этому времени U-73 уже успела поставить несколько заграждений и в восточной части Средиземного моря. 4 января 1917 года[1] «Пересвет» в сопровождении английского шлюпа вышел из Порт-Саида. Броненосец шел зигзагом, стараясь держаться в кильватерной струе английского корабля. Буквально в нескольких милях от берега в 17.30 на корабле ощутили двойной подводный удар против носовой 254-мм башни. Вслед за этим внутри корабля произошел сильный взрыв, разорвавший все палубы и сбросивший в воду крышу башни. Одновременно произошел взрыв по левому борту в районе кормовых 152-мм казематов. Броненосец сильно сел носом.

Команда решила, что «Пересвет» получил попадание торпеды с подводной лодки, и артиллерия левого борта открыла беспорядочный огонь. Несмотря на сильную контузию, командир броненосца сохранил самообладание. Видя, что корабль обречен, он приказал застопорить машины и спускать шлюпки. Но удалось спустить лишь 1 паровой катер, который и занялся спасением плавающих моряков. Вода уже дошла до мостика, и волной командира смыло за борт. Когда он вынырнул, «Пересвета» на поверхности уже не было. С момента взрыва до гибели броненосца прошло 17 минут. Из 800 человек команды удалось спасти 557, но 9 человек позднее умерли в госпитале.

Через 5 дней союзников постигло еще одно несчастье. Самое интересное, что оно стало косвенным последствием уничтожения эскадры фон Шпее у Фолклендских островов. Среди офицеров легкого крейсера «Дрезден», по-

[1] Обратите внимание! Практически все источники относят это событие на 22 декабря, то есть тот же день, но по **старому** стилю!

топленного 14 марта 1915 года у острова Хуан-Фернандес, был лейтенант Курт Хартвиг. Он бежал из лагеря, куда чилийцы поместили команду «Дрездена», и после многих приключений добрался до Германии. В начале 1916 года он был переведен на службу в подводный флот и в конце года повел подводную лодку U-32 в Средиземное море. Уже в начале следующего года он добился своего самого крупного успеха.

В начале января Адмиралтейство приказало броненосцу «Корнуоллис», которым командовал капитан 1 ранга Э.П. Дэвидсон, возвращаться в Англию для текущего ремонта. По пути 9 января он должен был зайти на Мальту. 8 января Дэвидсон получил по радио предупреждение, что прямо на пути у него замечена подводная лодка, однако он решил, что ко времени прихода броненосца в эту точку лодки там уже не будет. Кроме того, возле Мальты патрулировали 2 шлюпа и 8 траулеров, которые должны были устранить всякую опасность. Но все эти рассуждения оказались неверными. U-32 Хартвига никуда не ушла, и утром 9 января командир лодки, находившейся в 60 милях от Мальты, с удовольствием увидел на перекрестии прицела массивный серый силуэт. Англичане узнали о присутствии лодки в 7.45, когда торпеда попала в правый борт «Корнуоллиса» напротив кормовой кочегарки.

Эсминец «Бигль», который сопровождал броненосец, сбросил несколько глубинных бомб, но ничего не добился. Броненосец сразу получил крен 10° на правый борт, что сильно затруднило спуск шлюпок. Чтобы выровнять корабль, пришлось затопить часть отсеков и машинное отделение левого борта. «Корнуоллис» погрузился в воду до полок сетевого заграждения. Так как пара не было, шлюпки пришлось спускать вручную. Капитан 1 ранга Дэвидсон приказал «Биглю» подойти к борту броненосца, чтобы снять часть команды. Дэвидсон еще раз ошибся в оценке поведения командира лодки. Он решил, что Хартвиг уйдет, однако U-32 оставалась поблизости.

Поэтому передача 670 человек была делом очень рискованным. К счастью, она прошла быстро. На борту броненосца остались только командир, штурман и гребцы одной шлюпки. Едва «Бигль» отвалил, как снова был замечен перископ, и вторая торпеда попала в «Корнуоллис» — на этот раз в левый борт, причем как раз в то место, где недавно находился эсминец. Если бы Хартвиг выпустил торпеду на пару минут раньше, он потопил бы еще один корабль, а потери в людях могли оказаться огромными. После второго попадания несчастный «Корнуоллис» начал стремительно погружаться, а «Бигль» сбросил еще одну серию глубинных бомб, но так же безуспешно. Таким образом, через 2 с лишним года Хартвиг отчасти отомстил англичанам за гибель корабля и эскадры фон Шпее.

Наконец, 25 января был потоплен французский войсковой транспорт «Амираль Магон», имевший на борту 900 солдат. Корабль затонул в течение 10 минут, и лишь ценой колоссальных усилий французских эсминцев «Арк» и «Бомбард» было спасено большинство солдат. Погибли 96 человек.

Однако, несмотря на это, события начала года снова продемонстрировали несостоятельность германского командования. Оно оказалось неспособно организовать систематическое патрулирование своих лодок, и все они разом были отозваны в базы для переборки механизмов и ремонта. Как ни странно, действия всегда презиравших подводные лодки британских адмиралов во время Дарданелльской кампании были гораздо более планомерными и четкими. В Мраморном море постоянно находились 1 — 2 лодки, и турки не могли расслабиться ни на один день. А сейчас союзники получили передышку, которой воспользоваться не сумели. По-прежнему сохранялась лоскутная система командования на этом театре, по-прежнему каждая из стран цеплялась за свое собственное представление о методах противолодочной обороны, которые отличались одной общей чертой — полной неэф-

фективностью. Гибель итальянского войскового транспорта «Минос» явилась типичным примером беспомощности союзников. Они должен был доставить сербских солдат в Салоники. Итальянские корабли, дойдя до разграничительной линии между итальянской и британской зонами, повернули назад, хотя англичане транспорт не встретили. Контр-адмирал Баллард, командовавший британскими морскими силами на Мальте, не получил распоряжения о высылке эсминцев. Капитан транспорта проявил идиотскую смелость и пошел дальше один. В результате 15 февраля у мыса Матапан «Минос» был торпедирован и потоплен, причем погибли 870 человек. А через 2 дня был потоплен французский войсковой транспорт «Атос», перевозивший сенегальских стрелков. После этих катастроф союзники решили созвать на Корфу совещание командования, чтобы проработать вопросы организации конвойной и патрульной служб. Совещание было созвано только в апреле, но к тому времени положение стало близким к катастрофическому.

Потери росли не по дням, а буквально по часам. Ведь германские лодки снова дружно вышли в море. 19 марта 1917 года французский броненосец «Дантон» после 4 месяцев ремонта вышел из Тулона на Корфу. Его сопровождал только эсминец «Массю». В полдень корабль находился в 30 милях юго-западнее Сардинии. Хотя он шел зигзагом, это не помешало командиру U-64 капитан-лейтенанту Мората атаковать его. Характерный силуэт с 5 трубами избавил командира подводной лодки от всех сомнений. Он выпустил 2 торпеды, и обе попали. «Массю» поспешно сбросил несколько глубинных бомб, хотя сделано это было для очистки совести. Поврежденный броненосец продержался на воде еще 45 минут, а потом затонул. Французы потеряли 296 человек, в том числе командира «Дантона». «Массю» и прибывшие ему на помощь 2 траулера сумели подобрать из воды 806 человек.

Итак, 27 апреля на французском линкоре «Прованс», стоящем у острова Корфу, состоялось совещание союз-

ных командующих. Оно показало, что острейшие противоречия продолжают раздирать верховное командование и преодолеть их не удается никак. Но все адмиралы сошлись в одном: было запрещено даже произносить слово «конвой». То есть, с ходу было отвергнуто самое эффективное средство борьбы с подводными лодками. Итальянцы вдобавок, как обычно, занялись попрошайничеством, требуя выделения военных кораблей и торгового тоннажа, и при этом угрожали чуть ли не выходом из войны. Словом, все осталось в прежнем состоянии, только результаты получились еще более скверные.

26 мая германский подводный заградитель UC-67 капитан-лейтенанта Ноймана потопил госпитальное судно «Дувр Кастл». Попытки немцев оправдаться тем, что они не заметили отличительных знаков, провалились. 3 дня назад лодка UC-67 потопила британский пароход «Элмур» и взяла в плен его шкипера. Он и стал свидетелем атаки Ноймана. После войны командир UC-67 предстал перед судом в Лейпциге, но был оправдан (!) на том основании, что он выполнял приказы командования.

Только летом 1917 года союзное командование, против собственного желания, ввело на Средиземном море систему конвоев. Результаты не замедлили сказаться, и кривая потерь круто пошла вниз, хотя до окончательной победы было еще далеко.

10 июня у берегов Палестины был торпедирован британский крейсер «Графтон», однотипный с печально известным «Хоком». Но в 1915 году этот корабль прошел модернизацию, и на нем были установлены були. Теперь они спасли крейсер. «Графтон» благополучно добрался до Мальты и был отремонтирован. В конце года отличилась подводная лодка UC-38. 11 ноября она потопила монитор М-15 и сопровождавший его эсминец «Станч». Монитор получил попадание торпеды в левый борт немного впереди 234-мм орудия. В погребе возник пожар, но по какой-то причине взрыва не последовало. Маленький корабли затонул через 3 минуты, при этом погибли

26 человек. После захода в Каттаро 14 декабря в Ионическом море UC-38 потопила старый французский крейсер «Шаторено», который, впрочем, давно уже использовался в качестве войскового транспорта. Но на сей раз командир лодки не учел, что рядом находились несколько французских эсминцев, которые забросали UC-38 глубинными бомбами. Поврежденная лодка вплыла и была расстреляна из орудий. Но последнее слово в этом году осталось за немцами. 30 декабря недалеко от Александрии UC-34 потопила войсковой транспорт «Арагон» и пришедший к нему на помощь эсминец «Эттэк». В результате погибли более 600 человек.

В январе 1918 года наступило очередное затишье. Организационную несостоятельность германского командования лучше всего иллюстрирует тот факт, что лишь 5 лодок в этом месяце находились в плавании, а 28 стояли на ремонте. В целом, несмотря на отдельные неудачи, введение единого командования и системы конвоев позволило союзникам взять ситуацию под свой контроль. Хотя численность германских лодок возросла, и из них были сформированы уже 2 флотилии, битва за Средиземное море была проиграна немцами. Англичане даже снова начали проводить сквозные конвои из Индии в Великобританию.

В целом на Средиземном море германские лодки уничтожили 5 миллионов тонн из общего количества 13 миллионов, потерянных торговым флотом союзников на всех театрах морской войны. Впечатляющий результат глупости и неорганизованности союзного командования. Страшно даже подумать, что могло случиться, если бы немцы проявили организованность и пунктуальность, которые им так часто приписывают. Но германское командование тоже оказалось не на высоте.

Интересно отметить, что последней германской лодкой, потопленной в Средиземном море, стала UB-68, которой командовал Карл Дениц, будущий гросс-адмирал и командующий подводными лодками Кригсмарине.

В годы Второй Мировой войны Дениц тоже находился всего в одном шаге от победы, и она тоже ускользнула от него.

После развала двуединой монархии немцы уничтожили свои малые лодки серий UB и UC и в ноябре 1918 года отправили в Германию 15 уцелевших крупных лодок. Из них до дому добрались только 13. U-35 зашла в Барселону и была там интернирована, а U-34 возле Сеуты была замечена и потоплена британскими катерами-охотниками ML-373 и ML-155. Немцев погубила специфика Средиземного моря. Вода так сильно фосфоресцировала, что британские корабли отчетливо видели в глубине сверкающий силуэт лодки.

Рассказ о подводной войне на Средиземном море будет неполным, если мы не упомянем австрийских подводников. Об их действиях против военных кораблей союзников уже говорилось во втором томе, а вот борьба австрийцев против торгового судоходства союзников была не столь успешной. Всего за годы войны в составе Императорского и Королевского флота состояли 27 подводных лодок, из которых 7 погибли. До начала войны австрийские лодки нумеровались римскими цифрами. В годы войны они по примеру немецких получили в бортовой номер букву «U», а еще немного позднее римские цифры были заменены арабскими. То есть подводная лодка XX в конце концов превратилась в U-20.

Наибольших успехов из австрийских подводников добился обер-лейтенант Георг Риттер фон Трапп. Командуя U-5 и U-14, он потопил 1 броненосный крейсер, 1 подводную лодку и 12 торговых судов вместимостью 45668 GRT. Обер-лейтенант Зденко Хубачек, командуя U-17 и U-28, потопил 1 эсминец и 11 пароходов вместимостью 47726 GRT. Наибольших успехов добилась лодка U-27, которая под руководством нескольких командиров потопила 1 эсминец и 35 торговых судов (большей частью небольших шхун) вместимостью 18145 GRT.

ДУВРСКИЙ БАРРАЖ

Сразу после начала войны перед Адмиралтейством встала проблема обеспечения перевозок из Англии на материк. Если ранее вполне было достаточно перевести в Дувр или Ширнесс эскадру линкоров, так как угроза могла возникнуть лишь со стороны вражеских надводных кораблей, то сейчас эта мера не только не могла гарантировать безопасность транспортов, но наоборот — подставляла под удар подводных лодок сами патрули. Все это прекрасно продемонстрировала трагедия крейсеров «Абукир», «Хог» и «Кресси». И все-таки до весны 1915 года британское Адмиралтейство не слишком серьезно беспокоил тот факт, что германские подводные лодки используют Дуврский пролив и Ла-Манш для выхода на основные морские коммуникации Великобритании, которые во время следующей мировой войны назовут Юго-Западными Подходами.

И все-таки действия лодок в Ла-Манше вынудили Адмиралтейство приступить к поиску средств борьбы с ними. Дозор в западной части пролива был усилен, с 4 по 16 февраля 1915 года севернее Дюнкерка было поставлено новое минное заграждение. 13 февраля в Дуврском проливе были поставлены 17 миль дрейфующих сетей, которые охраняли дрифтеры и эсминцы. Одновременно была заказана 1000 миль противолодочных сетей. Эти сети должны были буксироваться дрифтерами с расчетом запутать подводную лодку. Запутавшуюся в сети лодку долж-

ны были уничтожить дозорные суда. Простая на вид идея оказалась на практике неосуществимой. Сети сносило, они цеплялись за обломки затонувших судов, стеклянные поплавки разбивались и сеть тонула. Словом, пока что германские лодки не испытывали особых сложностей при проходе Дуврским проливом. Как правило, они проходили его ночью в надводном положении. И все-таки германское командование, напуганное рапортом командира U-32, которая 6 апреля 1915 года попалась в сеть, приказало подводным лодкам Флота Открытого Моря обходить Британские острова с севера. Этот запрет действовал до декабря 1916 года.

Впрочем, англичане тоже не испытывали особого удовлетворения. В апреле 1915 года командующим силами Дуврского барража был назначен адмирал сэр Реджинальд Бэкон, на плечи которого рухнула тяжелая задача — соорудить поперек пролива в его самой узкой части от Фолкстона до мыса Гри-Не боново-сетевое заграждение, как было решено на совещании 23 февраля в Адмиралтействе. Заграждение должно было иметь длину почти 20 миль. Создается впечатление, что англичане с удовольствием протянули бы поперек пролива и колючую проволоку. Но попытка перенести на море методы позиционной окопной войны провалилась. Задача оказалась настолько сложной, а содержание массивного бона — настолько дорогим, что в мае само же Адмиралтейство отказалось от этой затеи.

Постепенно заграждения начали выползать за пределы Дуврского пролива. В апреле — мае 1916 года минированные сети были поставлены вдоль бельгийского побережья от Ньюпора до Шельды. Предполагалось, что это заграждение помешает малым подводным заградителям серии UC-I действовать из бельгийских портов. Конечно, действия германских лодок были несколько затруднены, но британские мины показали себя настолько ненадежными, что ни одна лодка на этом заграждении не погибла. Адмирал Бэкон совершенно ошибочно приписал пре-

кращение атак против торговых судов постановке данного заграждения. Это подтолкнуло его осенью 1916 года заняться постановкой аналогичного заграждения поперек Дуврского пролива.

Но это была напрасная трата времени и сил. В октябре 1917 года возле Уотерфорда на собственных минах подорвалась UC-44. Из поднятых бумаг выяснилось, что с 23.12.16 по 6.6.17 германские лодки 190 раз (!) проходили Дуврский пролив, в основном ночью в надводном положении. Тогда англичане начали постановку глубинных минных заграждений, чтобы лишить подводные лодки возможности проходить пролив в подводном положении. Хотя и не сразу, но именно эта мера принесла им успех.

Тем временем разгорелись споры между адмиралами Бэконом и Кийзом, который в это время находился в Адмиралтействе. Кийз считал, что Бэкон действует совершенно неправильно. По его мнению, нужно было создать световую завесу поперек пролива, чтобы лишить лодки возможности проходить незамеченными. Бэкон возражал, справедливо указывая, что это создаст благоприятные условия для набегов германских кораблей. Существовали и другие разногласия относительно тактики действий сторожевых кораблей.

Но Дуврский барраж создавался все-таки для борьбы с подводными лодками, и со своей задачей пока что не справлялся. Поэтому под давлением Адмиралтейства в середине декабря 1917 года Бэкон согласился испробовать комбинацию светящихся буев и прожекторов. И надо же было такому случиться, что уже 19 декабря германская подводная лодка UB-56, подойдя к проливу, была вынуждена погрузиться, чтобы не попасть в лучи прожекторов, и тут же подорвалась на мине!

Оргвыводы последовали незамедлительно.

28 декабря 1918 года Первый Морской Лорд адмирал Уэстер-Уэмисс послал за Роджером Кийзом, и когда тот вошел в его кабинет, Уэмис сказал: «Роджер, ты чертовски много наговорил, что бы ты сделал, если бы коман-

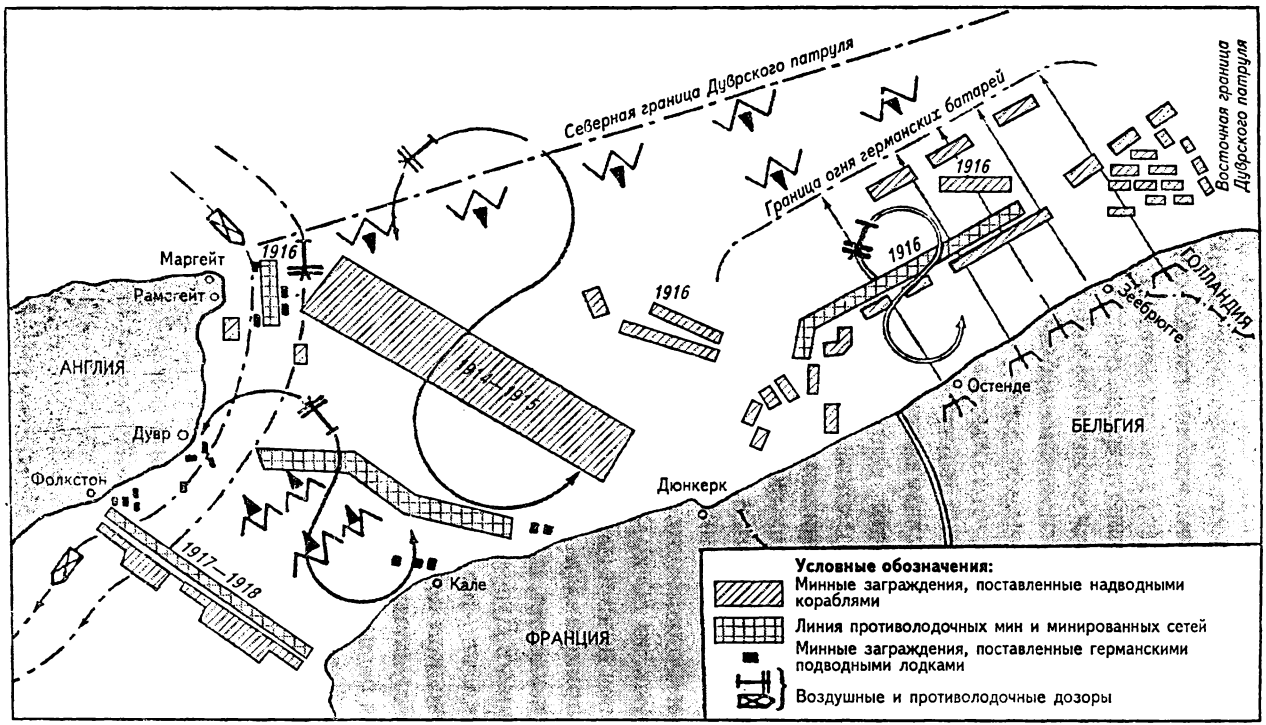
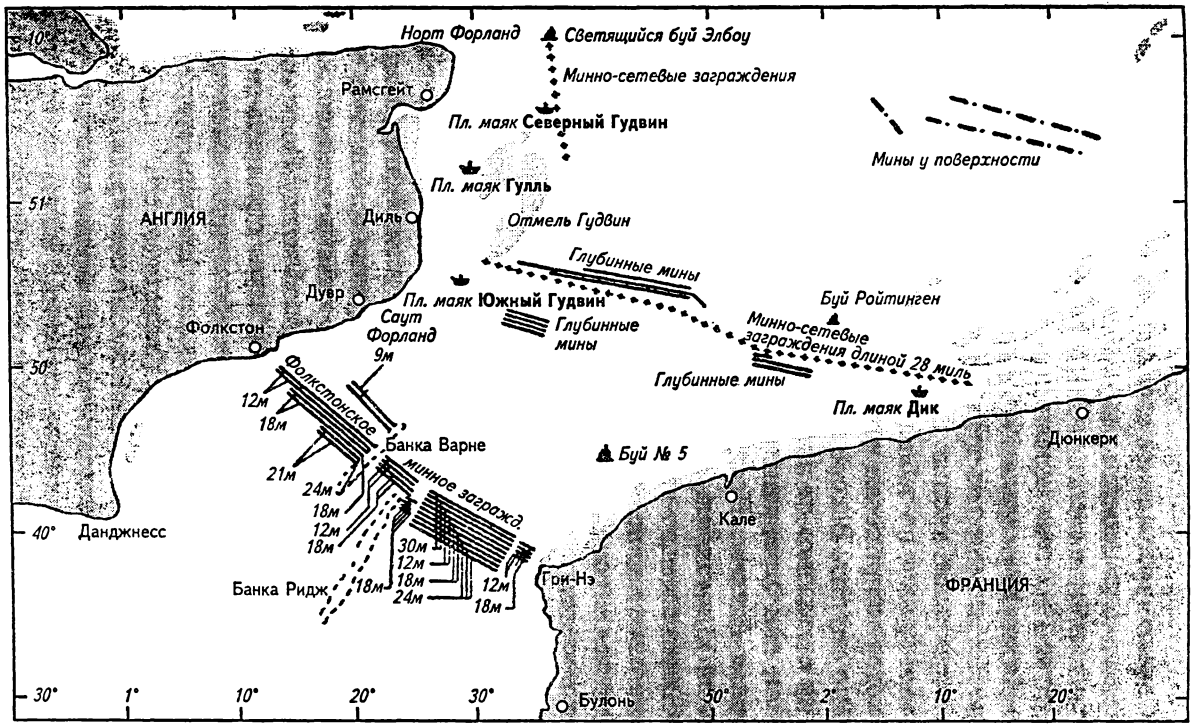


Схема Дуврского барража

довал Дуврским патрулем. Так отправляйся и делай». Кийз заявил, что для него это был настоящий удар. Еще более осложняло дело то, что именно Кийз был основным критиком Бэкона. Но, так или иначе, 1 января 1918 года он возглавил Дуврский патруль. В это время Кийзу было всего 45 лет, он имел временное звание вице-адмирала, так как и контр-адмиралом он был всего 9 месяцев. Кийз был прирожденным лидером, однако он был человеком невеликого ума, что отмечали даже его лучшие друзья адмиралы Ричмонд и Битти.

Новая метла сразу взялась за дело. Система минно-сетевых заграждений, которую ввел Бэкон, оказалась совершенно неэффективной, и Кийз сразу отказался от нее. Если волны и прилив срывали буи и сети, их просто не устанавливали заново. Зато Кийз начал патрулирование пролива крупными силами и устроил яркое освещение глубоководных минных заграждений между мысом Гри-Не и Фолкстоном. Теперь в проливе днем и ночью находилось до 80 кораблей — траулеров и дрифтеров, хотя боевая ценность большинства из них была невелика. Но их прикрывали патрули эсминцев западнее и восточнее заграждения, а дополнительные группы эсминцев находились в Дувре и Дюнкерке. В итоге, ни одна подводная лодка уже не могла и думать, чтобы пройти пролив в надводном положении.

Результаты оказались близкими к сенсации. Уже к 8 февраля были потоплены 4 подводные лодки — U-109, UB-35, UC-50 и UB-38. Если добавить сюда UB-56, потопленную 19 декабря 1917 года, когда началось использование методов, предложенных Кийзом, то мы получим уже 5 лодок. А ведь до того за всю войну силы Дуврского патруля потопили всего... 2 подводные лодки. В начале февраля 1918 года коммодор Михельсен, командовавший подводными силами германского флота, запретил своим лодкам проходить через Дуврский пролив. Последней из лодок Флота Открытого Моря через пролив прошла U-55, которая покинула Гельголанд 18 февраля 1918 года. От-



Минные и сетевые заграждения в Дуврском проливе в конце 1917 года

ныне лишь лодки Фландрской флотилии отваживались появляться там.

Однако яркое ночное освещение просто звало германские корабли нанести удар по патрулирующим кораблям, что и было сделано. О набегах германских эсминцев с апреля 1917 года успели подзабыть. После нововведений Кийза 14 февраля 1918 года о них пришлось вспомнить. Но, несмотря на временную неудачу, Кийз все плотнее перекрывал пролив. Весной 1918 года были предприняты операции по заблокированию Остенде и Зеебрюгге, которые принесли частичный успех. Но Кийза было трудно смутить. Вскоре и малые лодки Фландрской флотилии отказались от попыток проходить Дуврским проливом, они ограничились действиями у восточного побережья Англии. Последняя германская лодка прошла пролив 13 сентября. Но еще 3 сентября Адмиралтейство сообщило премьер-министру: «Хотя влиянием вражеских подводных лодок, действующих из Зеебрюгге, нельзя полностью пренебрегать, тем не менее, эти порты, хотя и не полностью заблокированные, больше не доставляют нам трудностей».

Впрочем, успех блокирования Дуврского пролива можно приписать и тому, что к 1917 году англичанам, наконец, удалось создать надежные мины. Между прочим, колоссальную помощь в этом им оказал русский флот. По расчетам, чтобы наглухо перекрыть пролив требовалось около 30000 мин, но их у британского командования не было. Пришлось ограничиться постановкой между Фолкстоном и мысом Гри-Не 9500 мин. Они обычно ставились на глубине 9 метров и представляли опасность только для подводных лодок. Патрульные эсминцы, траулеры и дрифтеры могли свободно ходить над заграждением.

После того как был окончательно перекрыт Дуврский пролив, германские лодки уже не могли действовать в Ла-Манше, то есть лишились одного из самых богатых охотничьих угодий. Начались трудные и безнадежные попытки перекрыть северный выход из Северного моря.

А теперь мы расскажем о нескольких операциях германских легких сил в Дуврском проливе. Если первые два набега были предприняты с целью атаки британских военных и торговых судов, то все остальные имели целью удар по силам Дуврского патруля. Что из этого получилось — смотрите сами. Отметим лишь, что эти бои характерны несусветной путаницей и хаосом, от которых страдали обе стороны.

26 октября 1916 года

Нельзя сказать, что к этому времени созданные Бэконом заграждения сильно мешали германским подводным лодкам. Нельзя даже сказать, что они им вообще мешали. Однако после Ютландского боя командующий Флотом Открытого Моря адмирал Шеер и начальник Адмиралштаба адмирал фон Хольцендорф довольно быстро пришли к соглашению, что теперь главной целью операций германских кораблей становится обеспечение действий подводных лодок. Именно поэтому они и решили нанести удар по силам Дуврского патруля. Для этой цели 23 октября в Зеебрюгге были направлены 3-я и 9-я флотилии эсминцев под общим командованием коммодора Михельсена[1].

Адмиралтейство с помощью радиоперехвата установило, что немцы что-то затевают у берегов Фландрии, однако сильно ошиблось в оценке их намерений. Адмирал Джеллико получил приказ поднимать пары, и Гарвичские Силы Тэрвитта были направлены в море к маяку Северный Гингер. Они прибыли туда 24 октября в 13.00,

---

[1] **3-я флотилия**
5-я полуфлотилия V-71, V-73, V-81, G-88, V-67, V-68, V-47
6-я полуфлотилия S-55, S-53, S-54, G-42, V-70, G-91
9-я флотилия
17-я полуфлотилия V-79, V-80, V-60, S-51, S-52, S-36
18-я полуфлотилия V-30, V-28, V-26, S-34, S-33.

однако эсминцы Михельсена в это время болтались под берегом и прошли этот район уже ночью.

Адмиралтейство отправило Бэкону телеграмму, предупреждая, что флотилия германских эсминцев прибыла в Зеебрюгге и что, по сведениям французов, началось сосредоточение вооруженных барж в канале Остенде. Это было полной неожиданностью. До сих пор немцы использовали данные порты лишь для своих подводных лодок. В результате Тэрвитт получил приказ направить на помощь Бэкону легкий крейсер и 4 эсминца. Вечером 24 октября крейсер «Керисфорт» и эсминцы «Лэфорей», «Либерти», «Люцифер» и «Лорел» прибыли в Дувр.

Теперь перед Бэконом встала задача: как можно лучше распределить свои силы. Он должен был одновременно прикрыть патрульные корабли возле заграждения, рейд Даунс, корабли, следующие из Англии на материк, и приморский фланг армии. Бэкон имел в своем распоряжении легкие крейсера «Аттентив» и «Керисфорт», лидер «Свифт», 32 эсминца (из них 7 стояли в ремонте), 12 мониторов, 1 канонерку, 3 миноносца, 5 колесных тральщиков и 10 малых подводных лодок. Его патрульные силы состояли из гидроавианосца «Ривьера», 2 вооруженных яхт, 78 траулеров, 130 дрифтеров и 29 катеров. Этого было и много, и мало. Много, чтобы эта армада потеряла управляемость, и мало, чтобы прикрыть очень большой район от стремительного укола противника. Главным объектом нападения Бэкон считал рейд Даунс и решил прикрыть именно это направление.

Поэтому прибывшие современные эсминцы Тэрвитта были направлены именно в Даунс. 4 более старых эсминца во главе с «Зулу» вышли в пролив. Еще 6 эсминцев типа «Трайбл» остались в Дувре в распоряжении адмирала. Еще 4 эсминца находились в резерве. Такое распределение сил приводило к тому, что в Дюнкерке, где кроме эсминцев находились еще 5 мониторов, англичане были сильнее отряда Михельсена, а во всех остальных пунктах — слабее. Даже в Даунсе, где Бэкон ждал нападения!

Михельсен 2 дня простоял в Зеебрюгге и лишь 26 октября вышел в море. 9-я флотилия эсминцев имела приказ атаковать транспорты, следующие из Дувра в Кале. 3-я флотилия должна была заняться истреблением дрифтеров. Каждой полуфлотилии был выделен свой сектор действий. В 20.40 обе флотилии вышли в указанные места и разделились на полуфлотилии. К этому времени в море находилась и часть британских кораблей. Около 20.00 из Дувра вышел эсминец «Флирт» лейтенанта Келлетта, следом за ним снялся с якоря «Лэфорей» со своим дивизионом. Около 21.00 с эсминцев немецкой 18-й полуфлотилии заметили 4 эсминца, идущие контркурсом. Это был дивизион «Лэфорея». Однако немцы, имея другую задачу, огня не открыли, а англичане противника просто не заметили. Вскоре эта же флотилия встретила «Флирт». Британский эсминец сделал опознавательный, немцы его немедленно повторили и растаяли в темноте. Келлетт ошибочно решил, что видел дивизион «Лэфорея», но в силу скоротечности контакта успел лишь обменяться с ним опознавательными. Поэтому он продолжил патрулирование и ничего не сообщил в штаб Бэкона.

Теперь немецкие эсминцы полным ходом шли к маршруту, который обычно использовали транспорты. В эту ночь в проливе находились 57 судов, и нетрудно представить, что могло произойти, если бы... Но история не имеет сослагательного наклонения.

3-я флотилия эсминцев вышла к линии сетевого заграждения, которое охраняли 4 отряда дрифтеров. Первой английские корабли обнаружила 5-я полуфлотилия, которой командовал сам Михельсен. Около 22.00 с головных дрифтеров были замечены эсминцы, и дрифтеры показали опознавательные. Эсминцы не ответили, и тут шкиперы дрифтеров показали себя более исправными вояками, чем лейтенант Келлетт. Они немедленно открыли по противнику огонь из винтовок. Головные эсминцы не обратили никакого внимания на это, но замыкающие все-таки ответили. Дрифтеры «Спотлесс Принс», «Дотум»

и «Глинер оф вэ Си» немедленно затонули. «Уэйвни II» был поврежден и загорелся. Лишь «Парадокс», на котором находился командир отряда, успел скрыться.

Услышав звуки выстрелов, «Флирт» повернул в ту сторону. Он шел прямо на 6-ю полуфлотилию, которая имела приказ атаковать дрифтеры у французского берега пролива. Лейтенант Келлетт все еще находился в блаженном неведении относительно происходящего и думал, что дрифтеры атаковали подводную лодку. Около 22.30 с «Флирта» слева по носу увидели «Уэйвни II», окутанный дымом. Одновременно справа были замечены эсминцы, которые Келлетт принял за французские. Он приказал застопорить машины и спустить шлюпку, чтобы подобрать плавающих в воде людей. Немцы не смогли устоять перед соблазном и открыли огонь. «Флирт» был уничтожен в считанные минуты, из всей команды спаслись лишь гребцы спущенной шлюпки.

Тем временем о набеге стало известно и в Дувре. Первым поднял тревогу командир яхты «Омбра», который в 22.30 послал радиограмму. В 22.50 эсминцы «Викинг», «Мохаук», «Тартар», «Нубиэн», «Коссак», «Амазон» получили приказ сниматься с якоря. Одновременно в Дюнкерк была отправлена радиограмма с приказом дивизиону «Лэфорея». Как обычно бывает в подобных случаях, рейд немцев застал англичан врасплох. Крейсер «Аттентив» ремонтировал машины, а «Керисфорт» стоял в двухчасовой готовности, то есть оба не могли принять участие в бою.

9-я флотилия эсминцев уже успела довольно глубоко зайти в пролив, но почти никого не встретила. Госпитальное судно «Ян Брейдель» немцы не стали трогать, зато пустой транспорт «Куин» был уничтожен. Эсминец V-80 остановил его, на палубу транспорта поднялся германский офицер и приказал команде сесть в шлюпки. После этого транспорт был потоплен артиллерийским огнем.

После двух лет безмятежного житья Дуврский патруль оказался не готов к отражению нападения. В штабах нача-

лась неразбериха, граничащая с легкой паникой. Это привело к серии ошибочных приказов. Например, эсминец «Лоуфорд», стоящий на рейде Даунс, получил сообщение о появлении германских **воздушных** судов и, естественно, не стал сниматься с якоря. Зато когда его командир узнал о потоплении транспорта «Куин» и все-таки вышел в море, Бэкон приказал ему немедленно возвращаться в Даунс. Но радист вместо «Лоуфорда» адресовал радиограмму «Лэфорею».

Бардак усилило распоряжение эсминцам типа «Трайбл» «сниматься с якоря и следовать под командованием командира «Викинга». Так как в нем не говорилось, что эсминцы должны действовать совместно, 6 эсминцев оказались разделенными на 2 группы. Вдобавок, даже эти маленькие отряды постепенно потеряли строй, и эсминцы действовали практически поодиночке. В 0.35 командир «Нубиэна» капитан 2 ранга Бернард заметил вспышки выстрелов на востоке и пошел туда. Примерно в это же время дивизион «Викинга» повернул на север, тоже на выстрелы. Английские силы оказались полностью разрознены. В это время 3-я флотилия немцев уже находилась на пути в базу, но 17-я и 18-я полуфлотилии, зашедшие дальше, еще только возвращались к заграждению.

Первым с ними столкнулся «Нубиэн». В 0.40 капитан 2 ранга Бернард увидел прямо по носу эсминцы, но принял их за дивизион «Лоуфорда». Он показал опознавательный и повернул, чтобы разминуться со встреченными кораблями. Но 17 полуфлотилия, проходя мимо «Нубиэна», разрядила по нему все свои орудия. На таком малом расстоянии промахнуться было просто невозможно, и все немецкие снаряды попали в цель.

Бернард сделал отчаянную попытку таранить концевой германский эсминец и круто повернул, но тут под мостиком взорвалась торпеда. Все орудия и механизмы эсминца вышли из строя, он запылал и остановился прямо посреди Дуврского пролива, как невиданный буй. «Лоуфорд», находившийся в нескольких милях от него в на-

правлении мели Южный Гудвин, заметил этот столб пламени и пошел к нему. «Лэфорей» находился восточнее места боя и тоже пошел на выстрелы. Командир «Амазона» тоже видел вспышки выстрелов и взрывы, но настолько запутался в сложной обстановке, что не рискнул приближаться к каким-либо кораблям. В 0.45 он столкнулся с германскими эсминцами, но был совершенно уверен, что встретил своих. В ответ на орудийный залп он ограничился опознавательным сигналом. В «Амазон» попали несколько снарядов, которые разбили кормовое орудие и вывели из строя 2 котла в кормовой кочегарке. Шальной снаряд попал в крутившийся рядом траулер «Страуд» и убил шкипера. На этом 17-я полуфлотилия завершила бой и ушла прочь.

Но еще оставалась 18-я полуфлотилия, с которой стремительно сближался идущий на юг дивизион «Викинга». Первым заметил противника командир этого эсминца капитан 2 ранга Олифант. Однако его, как и многих других британских офицеров в эту ночь, внезапно одолели сомнения: кого именно он встретил? Поэтому он решил сделать опознавательный, но за это время германские эсминцы проскочили под носом британского отряда и открыли по нему огонь. Командир «Викинга» решил преследовать противника и круто положил руля, но эсминец описал полную циркуляцию и едва не протаранил «Мохаук», у которого попаданием снаряда заклинило руль, и потому он вывалил из строя влево. Шедший концевым «Тартар» послушно повторил невольный маневр «Мохаука». Когда суматоха улеглась, командир «Викинга» ринулся в погоню за немцами, бросив собственный дивизион. Но догнать противника он не сумел.

На этом бой фактически завершился. Хотя дивизион «Лэфорея» находился совсем недалеко от места стычки «Викинга» с противником и видел вспышки выстрелов, в бой он вступить не смог. Командир дивизиона отправил в погоню за немцами «Люцифер» и «Лорел», однако они не догнали немцев. Англичанам осталось лишь счи-

тать свои потери. Эсминец «Флирт» затонул. Взрывом торпеды у «Нубиэна» оторвало носовую часть и волнами его выбросило на берег, хотя другие корабли успели снять команду[1]. Погибли 6 дрифтеров. Многие английские корабли получили серьезные повреждения. Немцы в этом бою потерь и повреждений не имели.

В своем донесении адмирал Бэкон был вынужден признать:

> «Неприятельский набег был умело разработан и хорошо выполнен. Подобная операция принадлежит к разряду тех, успех которых основывается на точном знании цели операции, времени и места нанесения удара... На стороне противника было одно крупное преимущество: ему не приходилось сомневаться, что всякий встреченный им корабль — неприятельский. Наши же эсминцы его не имели и в критический момент встречи не могли сразу определить, с кем имеют дело... Немцы имели определенный объект действий и заранее разработанный план, нашим же командирам приходилось гадать... Легче остановить налет на железнодорожный узел нескольких мчащихся с бешеной скоростью освещенных поездов-экспрессов, чем предупредить набег 33-узловых эсминцев в черную, как чернила, ночь на столь широком пространстве, как воды Ла-Манша».

В целом Адмиралтейство не стало слишком строго судить Бэкона за это поражение, однако адмирал подверг-

---

[1] Самое интересное, что почти полностью разрушенный корабль англичанам удалось восстановить. Кормовая часть «Нубиэна» была снята с мели и отведена в порт. В ноябре 1916 года на мине подорвался однотипный эсминец «Зулу», которому оторвало корму. На верфи в Чатаме из двух половинок склепали новый эсминец, который получил название «Зубиэн». Он вошел в строй 7 июня 1917 года и даже успел отличиться, потопив в феврале 1918 года германскую подводную лодку UC-50.

ся резкой критике за свои взгляды на тактику ночных боев. Это касалось участия в стычке эсминцев типа «Трайбл». Бэкон писал:

> «Эсминцы, в общем, выполнили возложенную на них задачу, которая заключалась в том, чтобы следовать к бую № 9А, где дрифтеры подверглись неприятельскому нападению. Было гораздо важнее, не теряя ни минуты, идти к назначенному месту, чем ждать, пока не подтянутся задние эсминцы. При данных обстоятельствах каждому из эсминцев следовало как можно скорее войти в соприкосновение с неприятелем, а затем, не теряя этого контакта, отходить на остальные свои силы. Таков был бы идеальный образ действий, но идеал, к сожалению, редко осуществляется».

На это Адмиралтейство совершенно справедливо возразило:

> «Весь опыт войны показывает, что при ночных столкновениях совершенно необходимо держать корабли соединенно, чтобы избежать возможности роковой ошибки в отношении опознания противника. Ни при каких обстоятельствах эсминцы, следующие ночью навстречу неприятелю, не должны идти иначе как соединенно. В случае, если два отдельных отряда действуют ночью из различных баз, деятельность их должна быть ограничена определенным районом, дабы они не могли встретиться друг с другом».

Дуврский отряд еще не имел опыта отражения подобных набегов. Да и вообще сложно представить, что можно сделать в таких обстоятельствах — при отсутствии радаров и надежной оперативной УКВ-связи. Ведь опыт ночных боев Второй Мировой войны показал, что и наличие самой совершенной техники не избавляет от ошибок.

Под огонь критики попало и само Адмиралтейство, тем более, что оно 31 октября опубликовало коммюнике, в котором скрыло гибель дрифтеров, но зато «потопило» 2 германских эсминца. Их Лордства «имели основания думать», что 2 вражеских эсминца «налетели на мины, которые мы поставили, несомненно подорвались и вероятно затонули». Многие сочли это явным признаком попытки Адмиралтейства скрыть правду.

23 ноября 1916 года

Следующую попытку немцы предприняли ровно через 4 недели после первого набега. На сей раз в операции должна была участвовать 9-я флотилия эсминцев фрегаттенкапитана Гёле, усиленная 3 эсминцами Зеебрюггской полуфлотилии. В результате под его командованием оказались 13 эсминцев. Может быть, его смутило это нехорошее число, и все последующее объясняется суеверием? Гёле должен был подойти к северному входу на рейд Даунс и уничтожить обнаруженные там корабли. При благоприятной возможности ему предлагалось обстрелять Рамсгейт.

Однако Гёле действовал слишком робко. 23 ноября около 21.00 его корабли подошли к Рамсгейту настолько близко, что видели городские огни. Направляясь к месту якорной стоянки британских кораблей, германские эсминцы снизили ход до самого малого, но все-таки были замечены. В этом районе дежурил вооруженный траулер «Аксептэбл». Его командир лейтенант Фицджеральд неожиданно увидел у себя за кормой 6 эсминцев, которые идут курсом SSO. Он не подозревал, что видит немцев, и потому приказал рулевому отвернуть, чтобы пропустить эсминцы. Они прошли менее чем в кабельтове от траулера, и тогда Фицджеральд осознал, что происходит что-то не то. Корабли были окрашены в светло-серый цвет, тогда как английские эсминцы обычно несли темно-серый камфляж.

Когда концевой эсминец прошел мимо траулера, он внезапно открыл огонь по «Аксептэблу» и находящемуся рядом дрифтеру «Баклер». Тот поднял тревогу. Стоявшие на рейде эсминцы «Крусейдер», «Сарацин» и «Мермейд» немедленно снялись с бочек. Однако, когда они прибыли к месту происшествия, противника там уже не было. Гёле дал несколько залпов по Маргейту и стремительно отошел. Он даже не стал ждать появления британских кораблей и свою задачу не выполнил.

25 февраля 1917 года

После начала неограниченной подводной войны немцы решили облегчить своим лодкам выход в район южнее Ирландии. После рейда в октябре силы адмирала Бэкона были увеличены, и он провел некоторую реорганизацию Дуврского патруля. Теперь он имел 2 легких крейсера, 2 лидера, 18 эсминцев и 2 монитора. Кроме того, Бэкону подчинялось большое число старых миноносцев и сторожевых кораблей, однако они занимались конвойной и дозорной службой и вообще не могли бороться с германскими эсминцами.

25 февраля легкие крейсера «Конквест» и «Эктив» вместе с эсминцами «Порпойз», «Парагон», «Юнити», «Амбускейд» стояли на рейде Даунс у Диля. Рейд охраняли мощнейшие мониторы «Эребус» и «Террор». Лидеры «Фолкнор» и «Броук» вместе с 9 эсминцами стояли в самом Дувре, а эсминцы «Ланс», «Лэндрейл», «Лохинвар», «Лейврок» и «Лорел» патрулировали в проливе.

На этот раз немцы планировали одновременно атаковать суда, следующие из Англии на материк, патрульные корабли в проливе и нанести удар по рейду Даунс. Для решения первой задачи была выделена 2-я Зеебрюггская полуфлотилия, которая была выслана к Мааскому маяку. 1-я Зеебрюггская полуфлотилия корветтен-капитана Альбрехта в составе G-95, G-96, V-67, V-68 и V-47 была

направлена к Даунсу. 6-я флотилия фрегаттен-капитана Тиллесена в составе S-49, V-46, V-45, G-37, V-44 и G-86 наносила удар по патрульным кораблям.

25 февраля в период с 18.00 до 19.00 все 3 немецких отряда вышли в море. Погода стояла тихая, но облачная. Ночь была темной, и молодая луна почти постоянно была скрыта густыми тучами. Примерно в 22.30 командир «Лейврока» заметил слева по носу силуэт эсминца, на котором мелькнул какой-то красный огонек. По-видимому, это был головной эсминец флотилии Тиллесена, которая только что прошла через центр заграждения. Немцы заметили британский эсминец несколько раньше, но пока огня не открывали, ожидая, чтобы расстояние сократилось до минимума. После этого на «Лейврок» обрушился град снарядов.

Однако командир британского эсминца лейтенант Бинмор решил не отрываться от противника. Он круто повернул, прорезал строй германских эсминцев и лег на параллельный курс. Этот маневр полностью сбил с толку Тиллесена, что неудивительно во время ночного боя. Командир немецкого отряда только что разошелся с «Лейвроком» на контркурсах, а теперь увидел еще один британский эсминец уже с противоположного борта, идущий так же, как и немцы, на юг. В результате Тиллесен принял один-единственный эсминец за целую флотилию, не менее чем из 3 кораблей. Поэтому в 22.40 немцы повернули на север. Бинмор это заметил и тоже повернул, но около 23.00 противники потеряли друг друга из вида. Немного позднее Тиллесен перехватил радиограмму «Лейврока» и понял, что внезапность утеряна. Он решил не рисковать и повернул прямо в базу.

Остальные британские эсминцы продолжали дежурить у своих буев. Радиограмма «Лейврока» была получена около 23.00. Адмирал Бэкон сразу приказал своему резерву выходить в море на помощь атакованным эсминцам. Но в это время корабли корветтен-капитана Альбрехта подошла к Даунсу.

Каждый вечер к северному входу на рейд высылались вооруженные траулеры, они дежурили там и сейчас. В 23.00 ближайший к берегу траулер «Джон Линкольн» заметил мористее себя на расстоянии всего 1 мили отряд эсминцев, идущий на север. Дрифтер немедленно выпустил сигнальную ракету, подняв тревогу. Почти одновременно немцы открыли огонь, выпустив несколько снарядов по берегу. Под обстрел попали не только военные объекты, но и город Маргейт.

Через 20 минут стрельба прекратилась, и германские эсминцы повернули на северо-восток. Когда на эсминце «Порпойз» — флагмане дивизиона — заметили ракету, командир немедленно приказал сниматься с якоря. Следом за эсминцами двинулись легкие крейсера. В 23.40 они миновали буй Элбоу, однако никого не встретили, хотя Альбрехт довольно неосторожно направил к этому же бую эсминцы V-47 и V-67. После недолгого поиска англичане вернулись на якорные стоянки.

В результате итоги набега свелись к шумовому эффекту. Ни один из кораблей обоих противников не пострадал, не были разрушены и береговые сооружения. Лишь в Маргейте во время обстрела погибли 2 ребенка и 1 женщина. Но уже следующий набег закончился для англичан гораздо хуже.

17 марта 1917 года

17 марта Адмиралтейство получило сведения, что противник готовит какую-то операцию в южной части Северного моря. Оно разослало предупреждения всем командирам, но адмирал Бэкон оставил обычную диспозицию без изменений.

Возле сетевого заграждения дежурили эсминцы «Лаэртес», «Лэфорей», «Лльюэлин», «Парагон». Каждый находился у своего буя. На рейде Даунс возле Диля находились легкий крейсер «Кентербери», лидер «Фолкнор»,

эсминцы «Сарацин», «Викинг», «Ментор», «Амбускейд». Мониторы «Эребус» и «Принс Ойген» стояли у северного прохода на рейд возле Рамсгейта. Лидер «Броук» и эсминцы «Мингс», «Люцифер», «Линнет», «Лохинвар», «Моррис» оставались в Дувре в резерве.

Если раньше немцы дробили свои силы, то теперь командир отряда фрегаттен-капитан Тиллесен (он же командир 6-й флотилии эсминцев) решил держать свои отряды более сомкнуто. Он разделил пролив на 3 сектора и свои силы соответственно на 3 отряда. Но его решение вызывало серьезное недоумение. Атаку самой важной зоны — рейда Даунс он поручил капитан-лейтенанту Цандеру с самым слабым отрядом — 2-й Зеебрюггской полуфлотилией (S-15, S-18, S-20, S-24). Сам Тиллесен вместе с эсминцами V-43, V-45, G-37, V-46, S-49, G-86 и G-87 намеревался пройти севернее банки Сандетти. Отряд корветтен-капитана Альбрехта в составе V-67, V-68, G-95, G-96 и V-47 должен был пройти южнее этой же мели. Тиллесен принял все меры, чтобы предотвратить стычки между своими кораблями. Каждый отряд не смел покидать выделенной ему зоны, причем подходили они к району операции с различных направлений.

Тиллесен со своим отрядом прошел заграждение около 22.35, Альбрехт — на полчаса позже. Таким образом, первым с англичанами столкнулся сам Тиллесен. В 22.50 эсминец «Парагон» заметил идущий ему на пересечку головной эсминец 6-й флотилии. Но не успел британский эсминец запросить опознавательные, как немцы выпустили торпеду и открыли огонь из орудий. Торпеда попала в цель, и тут же все кончилось. На «Парагоне» взорвались глубинные бомбы, эсминец разломился пополам и затонул. Из всей команды спаслось только 10 человек.

Несмотря на все усилия, немцам не удалось сохранить строй. Когда начался бой, командир 12-й полуфлотилии капитан-лейтенант Лахс решил, что флагман поворачивает вправо. Он повернул туда же и потерял связь с Тиллесеном. Понимая, что 11-я полуфлотилия немедленно

откроет по нему огонь, как только увидит, Лахс решил держаться от грёха подальше и повернул назад в базу.

Большинство дозорных эсминцев видели взрыв, но истолковали его по-разному. «Лэфорей» решил, что кто-то из его товарищей подорвался на мине, оставил свое место в дозоре и пошел к точке взрыва. Он нашел массу плавающих обломков и прожектором передал на «Ллью-элин», чтобы тот подошел и помог спасать людей.

Тем временем Тиллесен тоже повернул назад. Около 23.00 он прошел мимо плавающих обломков «Парагона» и через 10 минут увидел прожектор «Лэфорея». Тиллесен немедленно повернул туда и вскоре заметил «Ллью-элин». На сей раз немцы из орудий не стреляли. G-87 и S-49 выпустили по торпеде, одна из которых попала в носовую часть «Ллью-элина». Затем командир флотилии повернул на юго-запад и установил связь с Альбрехтом. Они соединились и вместе пошли на северо-запад, в 22.30 пройдя заграждение.

Решение Тиллесена не открывать артиллерийский огонь полностью сбило англичан с толку. Ни «Лэфорей», ни «Ллью-элин» германских эсминцев не видели, и все остались уверены, что «Ллью-элин» торпедировала подводная лодка. Поврежденный эсминец задним ходом медленно пополз в базу. Любопытно, что патрулировавший в проливе «Лаэртес» видел вспышку взрыва, но ничего не слышал. Поэтому командир эсминца решил, что заметил случайный факел из трубы литейной мастерской, расположенной недалеко от Кале!

Сначала адмирал Бэкон решил, что в проливе появились вражеские корабли, и приказал «Броуку» и эсминцам выйти из Дувра в море. Но потом пришло ошибочное сообщение с «Лэфорея», что «Парагон» и «Ллью-элин» были торпедированы подводными лодками. Бэкон отменил свой приказ.

Однако немцы нанесли еще один удар. Примерно в 23.00 эсминцы капитан-лейтенанта Цандера вышли к английскому берегу. Это было несколько раньше назна-

ченного срока, и Цандер почти полтора часа крейсировал под берегом малым ходом. Лишь около 0.30 он подошел к северному входу на рейд Даунс.

Как обычно, этот вход охраняли несколько дрифтеров, рядом с которыми держался миноносец № 4. Кроме того, тут же оказался пароход «Грейпойнт», который из-за поломки в машине был вынужден стать на якорь. Здесь патрули оказались на высоте, и дрифтер «Парамаунт» первым заметил 3 эсминца. Он выпустил зеленую ракету. Эсминцы ответили орудийным залпом по дрифтерам и выпустили торпеды в «Грейпойнт». После этого Цандер сразу повернул на юг.

Получив попадание, пароход взорвался и затонул. Через несколько минут германские эсминцы дали несколько залпов по Рамсгейту и окончательно ушли. Легкий крейсер «Кентербери» со своим дивизионом эсминцев снялся в 0.42 с якоря, но было уже поздно. Около 0.50 миноносец № 4 встретил корабли Цандера и бросился в погоню, но не смог удержаться на хвосте у более современных и быстроходных германских эсминцев.

У англичан были все основания полагать, что такие нападения вскоре могут превратиться в систематические рейды. Адмирал Бэкон писал:

> «Неприятелю надо только быть начеку, когда он подходит к проливу, а затем выпустить торпеды по любому замеченному кораблю и сразу уходить. Ничто не мешает ему менять время нападения и выбирать для атаки любую ночь. Немцы могут заранее решить, что именно делать, то есть ограничиться ли коротким ударом, выпустив несколько залпов, или же предпринять более или менее длительную операцию. Для противодействия каждой из этих форм нападения дислокация моих эсминцев должна быть различна».

Адмиралтейство опасалось, что немцы повторят нападение, так как 23 марта была получена информация о

прибытии в Бельгию еще одной флотилии эсминцев. Гарвичским Силам Тэрвитта было приказано передвинуться на юг, а из состава Гранд Флита были взяты 6 эсминцев. Несколько дней принимались особые меры предосторожности, однако нападение не состоялось, и все понемногу успокоилось.

20 апреля 1917 года

Немцы не раз пытались нанести удар по силам Дуврского патруля, и каждый раз это были стремительные набеги, не предполагавшие ведения длительного боя. Иногда они добивались успехов, иногда англичане отражали эти попытки. В начале 1917 года служба радиоперехвата Адмиралтейства сумела расшифровать код, которым пользовались германские эсминцы, поэтому командование Дуврского патруля заблаговременно получало предупреждения о готовящихся набегах. Вылазки немцев 22/23 января и 17/18 марта были отражены. Однако во время второго рейда был потоплен британский эсминец «Парагон», что заставило англичан сформировать специальное соединение из 4 лидеров — «Бота», «Броук», «Фолкнор» и «Свифт». Они были разбиты на 2 пары, которые, сменяя друг друга, круглосуточно патрулировали в Дуврском проливе.

Немцы же не оставляли попыток уничтожить силы Дуврского патруля и в конце марта перебросили во Фландрию несколько эсминцев, из которых была сформирована 3-я флотилия в составе 5-й и 6-й полуфлотилий. Однако это соединение целый месяц простояло в базе и только к 20 апреля было готово совершить вылазку в Дуврский пролив. В очередной раз немцы разделили флотилию на отряды, каждому из которых была выделена своя зона действий. На этот раз планировалось ограничиться только самим проливом, не заходя на рейд Даунс. Особенностью этой операции являлось то, что командир от-

ряда собирался руководить его действиями с берега. Корветтен-капитан Кале решил развернуть свой береговой штаб в Брюгге, так как именно там находился центр радиоперехвата и расшифровки, что позволяло получать оперативную информацию о действиях англичан.

Немцы решили испытать новшество, скажем прямо, довольно сомнительного свойства. Если адмирал Бэкон иногда мог позволить себе руководство с берега, то лишь потому, что он являлся командующим зоной и в большинстве случаев просто не имел времени, чтобы перейти на корабль, так как противник появлялся внезапно. Кале получил приказ руководить с берега действиями флотилии эсминцев в скоротечном ночном бою...

5-я полуфлотилия корветтен-капитана Готье в составе V-71, V-73, V-81, S-53, G-85 и G-42 должна была действовать в северной части пролива, а 6-я полуфлотилия корветтен-капитана Альбрехта (V-47, G-95, V-68, G-96, G-91, V-70) — в южной. При случае они должны были обстрелять Дувр и Кале соответственно.

На сей раз разведывательный отдел Адмиралтейства не получил никакой информации о намерениях немцев, и адмирал Бэкон действовал как обычно. Его главной заботой было обеспечение безопасности судов на рейде Даунс, который недавно подвергся налету германских самолетов. Диспозиция кораблей в проливе оставалась обычной.

Утром 20 апреля в пролив вышли эсминцы «Нуджент» (капитан 2 ранга Кардейл), «Матчлесс», «Моррис» и «Амазон». Они крейсировали поперек пролива у восточной границы минного заграждения. Вечером к плавучему маяку Южный Гудвин отправились лидеры «Свифт» и «Броук». На рейде Даунс стояли легкие крейсера «Кэрисфорт» и «Эктив», а также эсминцы «Лаэртес», «Лейврок» и «Африди». У Рамсгейта дежурил монитор «Маршал Ней». Адмирал Бэкон направил к Маргейту миноносцы «Фолкон», «Рейсхорс», «Крейн» и № 15, а также сторожевик Р-50. В резерве у него находился ударный от-

ряд, состоящий из эсминцев «Мингс», «Миранда», «Сарацин», «Ментор», «Лидьярд» и «Люцифер».

Адмирал Бэкон прекрасно понимал, что ночной бой почти всегда сопровождается хаосом и путаницей, и постарался избежать этого. Он считал, что эсминцы ударного отряда в случае необходимости могут выйти в пролив через 15 минут после появления немцев и немедленно вступят с ними в бой. Поэтому адмирал попытался договориться с командирами береговых батарей, чтобы они не открывали огонь, заметив в море вспышки выстрелов, так как в этом случае была слишком велика вероятность попаданий в собственные корабли. Однако командующий Дуврским оборонительным районом уперся, наверное, ему очень хотелось повоевать. Адмиралтейство созвало совещание на правительственном уровне, и вопрос повис в воздухе.

Примерно в 19.00 немецкие эсминцы вышли в море. Первым в бой вступил отряд корветтен-капитана Альбрехта. Начиная с 23.10, его корабли в течение 5 минут обстреливали Кале. Капитан 2 ранга Кардейл заметил вспышки выстрелов и повернул свои эсминцы на них. Однако вскоре стрельба прекратилась, и Кардейл возобновил патрулирование. Лидеры «Броук» и «Свифт» также видели выстрелы и решили, что «Нуджент» со своим отрядом вступил в бой. Капитан 2 ранга Пек пошел было на помощь, но через 15 минут была перехвачена радиограмма «Нуджента», в которой говорилось, что видны вспышки выстрелов на SSO. Из этого следовало, что эсминцы Кардейла бой не ведут, поэтому в 23.30 лидеры повернули обратно. Больше отряд Альбрехта в бою не участвовал.

А через несколько минут эсминцы корветтен-капитана Готье появились у Дувра. Первым их заметил траулер «Сабрёр». Примерно в 23.30 его шкипер Скотт увидел на юге группу эсминцев. Они дали по траулеру один залп. Хотя пара снарядов попала в цель, «Сабрёр» сумел уйти. После этого германские эсминцы начали обстреливать город, береговые батареи открыли ответный огонь.

Противник стрелял наугад, но так как в бой вступили береговые батареи, адмирал Бэкон не рискнул посылать к Дувру ударный отряд. В 23.45 он приказал эсминцам выйти из гавани, но пока держаться у входа в порт. Как обычно, началась суматоха, и сразу в море вышел только первый полудивизион — «Мингс», «Миранда», «Сарацин». Остальные 3 эсминца покинули гавань только через полчаса. Тем временем немцы прекратили стрельбу и начали отход. Бэкон не подозревал, что ударная группа сократилась вдвое, и в 23.55 приказал ей идти к месту боя.

«Свифт» и «Броук» заметили вспышки выстрелов у Дувра, но не знали причины. После полуночи командир ударного отряда радировал на «Свифт», что подходит с 6 эсминцами. Ночью отличить свои эсминцы от вражеских крайне трудно, поэтому предупреждение было весьма своевременным. Кроме того, в 0.19 «Мингс» радировал, что ударная группа намерена держаться между восточным входом в гавань Дувра и маяком Южный Гудвин. Этот район соприкасался с районом патрулирования лидеров только в одной точке, поэтому опасность ошибки была сведена к минимуму.

Отряд корветтен-капитана Готье подошел к сетевому заграждению примерно в 0.15. Готье не встретил ни одного британского корабля, кроме «Сабрёра», и сейчас находился довольно далеко от высланных в море эсминцев. Однако он начал операцию раньше срока, и пока не собирался возвращаться. Видимо, он намеревался атаковать какой-нибудь из британских дозоров. Поэтому Готье повернул на запад и направился к южному входу на рейд Даунс.

А вот дальнейшие действия немцев с трудом поддаются объяснению. Часть командиров германских эсминцев решила, что всякая опасность миновала, и был дан отбой боевой тревоги. Во всяком случае, командир G-42 отдал приказ: «От орудий и торпедных аппаратов отойти». Адмирал Бэкон не подозревал, что немцы повернули прямо навстречу его кораблям, и уже потерял всякую надежду перехватить противника. В полночь он запросил капитана 2 ран-

га Пека, видит ли тот вражеские эсминцы. Разумеется, Пек ответил, что не видит никого и ничего. После этого Бэкон в 0.25 приказал ударному отряду возвращаться в порт. Второй полудивизион в этот момент едва прошел выходной створ и потому вернулся немедленно. Первый полудивизион тоже начал поворачивать, но в этот момент ситуация изменилась самым радикальным образом.

Узнав, что ударный дивизион вышел в море, командир «Свифта» немного отошел на восток. В 0.45 он находился в 3 милях восточнее плавучего маяка Южный Гудвин и следовал курсом на запад. «Броук» держался у него за кормой. Капитан 2 ранга Пек уже собирался поворачивать на восток, как впередсмотрящие заметили слева по носу силуэты неизвестных кораблей. Это были эсминцы Готье, которые немедленно открыли огонь.

По факелам из труб (вот он, недостаток угольных котлов!) англичане определили, что им навстречу идут 5 — 6 эсминцев. Чтобы принять решение, у капитана 2 ранга Пека имелись считанные секунды. Он приказал открыть огонь и повернуть вправо, намереваясь таранить ближайшего противника, но промахнулся. «Свифт» прорезал неприятельский строй, не задев германский эсминец. Однако одна из его торпед, похоже, попала в цель, и артиллеристы тоже добились нескольких попаданий. При этом выстрел 152-мм орудия, стоящего на баке лидера, дал такую чудовищную вспышку, что Пек временно ослеп. Когда Пек пришел в себя, поступил рапорт, что рация лидера выведена из строя, а в жилой палубе появилась вода. «Свифт» разошелся с противником на контркурсах, но Пек приказал поворачивать вдогонку.

Командир «Броука» капитан 2 ранга Эванс заметил противника одновременно с командиром «Свифта». Он действовал точно так же, но более удачно. Как только «Броук» повернул, чтобы таранить противника, минный офицер лидера выпустил торпеду в идущий вторым германский эсминец. Мелькнуло пламя взрыва, и Эванс решил, что нет смысла таранить уже поврежденный эсми-

нец. Он временно переложил руль обратно, но тут 2 концевых германских эсминца буквально засыпали «Броук» снарядами. 4 человека из расчета носового орудия были убиты. Один снаряд попал в кочегарку и перебил главный паропровод. Около десятка человек были обварены насмерть. Пар в котлах начал садиться. Кроме того, на мостике начался пожар.

Эванс побоялся, что его корабль окончательно потеряет ход, и отдал приказ: «Приготовиться таранить!» После этого он скомандовал «право на борт». Через несколько секунд форштевень «Броука» врезался в борт эсминца G-42, который шел третьим в германской колонне. Удар пришелся против задней трубы, и корабли на мгновение оказались прочно сцепленными. При этом их орудия продолжали вести яростный огонь. Моряки пустили в ход винтовки и револьверы.

Кое-как «Броук» освободился, и Эванс, убедившись, что корабль может управляться, пошел следом на «Свифтом». За кормой «Броука» остался горящий G-42. Однако вскоре выяснилось, что повреждения «Броука» гораздо серьезнее, чем казалось на первый взгляд. Кроме того, 2 германских эсминца продолжали яростно обстреливать его. Сам Эванс едва не был убит осколками.

В этот момент прогремел приказ, который, казалось бы, уже напрочь исчез из лексикона Королевского Флота: «Отразить абордаж!» Дело в том, что несколько моряков G-42 перескочили на полубак «Броука» и побежали на корму лидера — в панике или намереваясь захватить «Броук» — не известно. Командир носового орудия мичман Дональд Джайлс, хотя и ослеп на один глаз, встретил их с револьвером в руке. Матросы расхватали абордажные сабли и винтовки с примкнутыми штыками и быстро уничтожили германскую абордажную партию. Часть немцев спрыгнула за борт, а несколько человек были взяты в плен. Впрочем, капитан 2 ранга Эванс позднее сказал, что, по его мнению, немцы просто спасались с тонущего корабля.

Эванс повернул, чтобы попытаться таранить замыкающий германский эсминец, но в этот момент машины лидера окончательно встали. Перед еле ползущим «Броуком» показался G-85, торпедированный «Свифтом». Он тоже горел, но сдаваться не собирался, и едва немцы увидели «Броук», как тут же открыли по нему огонь. Эванс немедленно ответил, и вскоре немецкие орудия замолчали. Но в этот момент машины лидера окончательно стали, и беспомощный «Броук» понесло на противника. В своем рапорте Эванс писал:

> «После того как мы привели их к молчанию, G-85 загорелся еще сильнее, и я начал опасаться, что раньше чем он потонет, у него взорвется носовой погреб. Нас подносило к нему вплотную, и в этот момент старший механик прислал вестового сказать, что не может дать машине ни одного оборота. Я ответил, что надо постараться во что бы то ни стало дать ход назад, иначе мы рискуем взлететь на воздух».

G-85 затонул, и Эванс приказал спустить вельбот, чтобы подобрать зовущих на помощь немцев. «Свифт» тоже потерял противника. Единственным вражеским кораблем, который нашел капитан 2 ранга Пек, оказался тонущий G-42. Поэтому Пек приказал застопорить машины и спасать уцелевших. Всего англичане подобрали около 140 немцев.

А тем временем на помощь уже спешили другие британские корабли. Вспышки выстрелов лидеров были видны по всему проливу. Капитан 2 ранга Кардейл продолжал патрулирование, но второй полудивизион ударного отряда, который уже успел вернуться в гавань, снова вышел в пролив и пошел на вспышки. Около 1.15 эти 2 эсминца подошли к «Броуку» и взяли его на буксир, одновременно отправив в Дувр радиограмму о присылке спасательных судов. После этого эсминцы занялись спасением плавающих на различных обломках немцев.

Уничтожение 2 вражеских эсминцев дорого обошлось лидерам. «Броук» потерял 48 человек убитыми и ранеными, «Свифт» — 15. Однако этот бой имел большое значение. Немцы поняли, что теперь им придется забыть о безнаказанных набегах. Адмирал Бэкон получил возможность разработать такой план действий, который позволит ему в будущем избежать любых накладок и не дать противнику уйти без боя.

Это столкновение в Дуврском проливе было жаркой схваткой на малой дистанции, которую британские корабли провели в лучших традициях нельсоновских фрегатов. За свои действия в бою капитан 2 ранга Эдвард Эванс получил кличку «Эванс оф Броук», под которой он далее и был известен всему флоту. Официальное заявление германских властей, сделанное 25 апреля и опубликованное в газете «Таймс» на следующий день, дает совершенно иную картину происходившего.

> «Потопление головного вражеского эсминца, о котором говорилось в нашем рапорте от 21 апреля, было ясно видно всем экипажам нашей флотилии эсминцев. Вражеский корабль получил попадание торпедой в середину корпуса с одного из наших эсминцев и через несколько минут затонул кормой вперед после сильного взрыва. Через 5 минут был замечен сильный взрыв еще на одном из британских эсминцев, вероятно вызванный попаданием торпеды с одного из наших эсминцев, который не вернулся. Этот взрыв также ясно видели команды нескольких эсминцев. Если судить по силе взрыва, то очень вероятно, что данный корабль тоже затонул. Еще один британский эсминец, который прошел за кормой у наших кораблей, получил несколько пробоин в носовой части с левого борта. Его мостик был разнесен на куски, и обломки свалились за борт. У него на корме начался пожар. Еще один головной корабль получил 2 попадания снарядами в носовую часть перед мостиком. Нет необходимости обсуждать заявления англичан от-

носительно ничтожно малых потерь в личном составе. Достаточно лишь упомянуть потери англичан в кораблях и попадания германских снарядов в британские корабли, подтвержденные мировой прессой. Согласно этим же публикациям, в Дувре, кроме тел наших погибших моряков, было захоронено большое число погибших англичан».

Вот так, как правило, и пишется официальная история... Однако больше набегов на силы Дуврского патруля не было.

Впрочем, уже через 3 дня германские эсминцы совершили набег на Дюнкерк и обстреляли город. Стоящие на якоре британские мониторы и эсминец «Грейхаунд» открыли ответный огонь, и немцы через несколько минут отошли на восток. Однако они потопили французский эсминец «Этандар», который решился вступить с ними в бой.

14 февраля 1918 года

В начале 1918 года произошла смена командующего Дуврским патрулем, и, соответственно, сменилась тактика. Теперь ночью пролив был залит ярким светом прожекторов, фальшфейеров и светящихся буев. Немцы правильно поняли это приглашение, и почти через год после предыдущей атаки германские эсминцы снова появились в Дуврском проливе. Для операции из состава Флота Открытого Моря была выделена 2-я флотилия эсминцев.

В ночь на 14 февраля 1918 года на рейде Даунс стояли легкий крейсер «Аттентив» и эсминцы «Мюррей», «Нуджент», «Крусейдер». Восточный патруль состоял из эсминцев «Термагант», «Мельпомена», «Зубиэн», «Амазон». В состав Западного патруля входили лидеры «Свифт» и «Мэнскмэн». В проливе были развернуты 9 отрядов дрифтеров — всего 58 кораблей. Здесь также находились несколько групп траулеров и других мелких кораблей. Ад-

мирал Кийз предвидел, что Западный и Восточный патрули могут оказаться не в состоянии отразить атаку германских эсминцев. Поэтому он заранее приказал, чтобы половина дрифтеров уходила к английскому берегу, половина — к французскому, предварительно подав сигнал зеленой ракетой.

Ночь была туманной, а видимость — очень плохой. Никаких предупреждений патрульные корабли не получили, и матросы несли ночную вахту кое-как. Поэтому, когда в 0.20 рядом с тральщиком «Ньюбери» внезапно появились 2 эсминца, никто ничего не успел сделать. Тральщик был засыпан снарядами и вспыхнул, как костер. 3-я полуфлотилия германских эсминцев (4 корабля) помчалась дальше, а тральщик понесло течением на северо-запад. Его командир лейтенант Томсон приказал отдать якорь, но предупредить остальные корабли он не смог. Тральщик только что вышел из ремонта, и на нем просто не оказалось комплекта сигнальных ракет.

На большинстве английских кораблей слышали стрельбу, но ничего не поняли. Лишь на самом близком к «Ньюбери» дрифтере «Шипмейтс» лейтенант Денсон разобрался в происходящем. Однако и он не успел ничего сделать. Весь его дивизион дрифтеров попал в лучи прожекторов и оказался под обстрелом. Денсон выбросил за борт секретные документы и повел свой дрифтер к берегу. Вскоре немцы остались позади, но и теперь Денсон не подал никакого сигнала. Он видел на юге зеленые 2 ракеты и не стал репетовать сигнал. Послать радиограмму он не мог, так как все кодовые таблицы уже лежали на дне пролива. И он просто не стал ничего делать. Снова эту перестрелку слышали на других кораблях, и снова решили, что кто-то столкнулся с подводной лодкой. Адмирал Кийз несколько раз запрашивал по телефону штаб оборонительного района и несколько раз получал этот ответ.

Около часа ночи 4-я полуфлотилия германских эсминцев (3 корабля) атаковала дрифтеры в южной части про-

лива. В момент ее появления дрифтер «Джеймс Понд» зажег фальшфейер, и державшиеся рядом 2 французских эсминца увидели силуэты германских кораблей. Однако французы ничего не сделали, позволив немцам поочередно расстрелять «Джеймс Понд», «Космос», «Кловер Банк» и «Сильвер Куин». Уцелевшие дрифтеры бросились врассыпную, пуская зеленые ракеты. Именно их видел командир «Шипмейтса».

Наблюдательные посты Дувра не видели ничего, а командир монитора М-26, который все-таки видел зеленые ракеты, ничего в штаб Кийза не сообщил. Снова повторилась история октября 1916 года. Слишком мирное житье усыпило бдительность англичан, и они реагировали вяло и замедленно. Однако командир монитора капитан 2 ранга Меллин все-таки пошел на юго-запад, где увидел ракеты. Можно лишь порадоваться, что он не встретил германские эсминцы, так как одинокий монитор стал бы для них легкой добычей.

Тем временем немцы разгромили еще 2 отряда дрифтеров, уничтожив несколько кораблей. Потери в людях тоже были исключительно тяжелыми. Командир М-26 слышал канонаду, но после некоторых колебаний предпочел повернуть назад. Беспокойство адмирала Кийза постепенно переросло в откровенную тревогу. Наконец в 1.10 наблюдательные посты сообщили, что видят на юге зеленые ракеты. Однако дозорные корабли молчали. В 1.28 Кийз запросил у командира М-26 информацию, а через 10 минут приказал дивизиону эсминцев, стоящему на рейде Даунс, сниматься с якорей. Одновременно в море был направлен и дивизион, стоявший в Дувре. Но было поздно. Противник уже закончил истребление дрифтеров и повернул назад.

Стрельба прекратилась, и командир М-26 хладнокровно сообщил адмиралу, что идет выяснять ее причины. Тогда Кийз отменил свои распоряжения о выходе эсминцев. К этому времени уже большая часть кораблей, патрулировавших в проливе, знала, что случилось. Не

видеть горящие обломки было просто невозможно. Но по какой-то необъяснимой причине никто так и не отправил радиограмму в Дувр.

В 2.20 дивизион во главе с «Термагантом» подошел к северо-восточному концу патрульной линии и собрался поворачивать назад. Концевым шел эсминец «Амазон». Его командир лейтенант Фергюсон находился на мостике и первым заметил за кормой силуэты 3 эсминцев. Он приказал запросить у них опознавательные. Сигнальщик с помощью маломощной лампы проделал это трижды, но ответа не последовало. Вскоре неизвестные корабли пропали. Фергюсон и его вахтенный начальник были убеждены, что видели своих, но все-таки сообщили командиру дивизиона, что 3 британских эсминца ушли на восток. Командир «Термаганта» капитан 2 ранга Бернард запросил Фергюсона, почему тот считает эсминцы британскими. Но пока тянулись эти переговоры, время было упущено безвозвратно.

Единственная неприятность случилась с германскими эсминцами уже на подходах к Зеебрюгге. В 12 милях от гавани G-102 подорвался на мине, причем погибли 3 человека. Однако эсминец вернулся в гавань своим ходом.

Лишь около 3 часов ночи адмирал Кийз узнал о набеге германских эсминцев. Меллин сообщил, что несколько кораблей видели зеленые ракеты, но завершил свою радиограмму меланхолическими словами: «Теперь все спокойно». Потом пришла радиограмма эсминца «Сирен», который нашел брошенный командой дрифтер «Космос». Объятый пламенем, он тонул. Предпринимать что-либо было поздно. Оставалось лишь подводить итоги. А они в очередной раз оказались плачевными для англичан. Немцы потопили 7 дрифтеров и 1 траулер, 5 дрифтеров, 1 траулер и 1 колесный тральщик были тяжело повреждены. Погибли и пропали без вести 89 человек. Немцы значительно переоценили свое достижение. Они полагали, что потопили 27 дрифтеров и 4 катера. Но в любом случае это была несомненная победа, однако почему-то до конца

войны германские эсминцы в Дуврском проливе больше не появлялись.

Итоги всех этих набегов следует расценивать двояко. Немцы лишь один раз понесли потери, все остальные набеги завершались гибелью британских кораблей. Но эти набеги так и не сумели расстроить систему патрулирования в проливе, для этого они были слишком редкими и спорадическими. Наименьший промежуток времени между двумя операциями составлял 1 месяц, наибольший — 9 месяцев. Поэтому англичане всегда успевали восполнить потери. А ведь оперативная обстановка была благоприятной для немцев. Они располагали прекрасными защищенными гаванями Остенде и Зеебрюгге совсем недалеко от пролива, но не воспользовались ими. Немцы могли добиться прекрасных результатов, так как англичане показали полнейшую неподготовленность к ночному бою, причем все это как раз укладывалось в рамки деклараций о ведении малой войны с целью ослабления британского флота. Но все возможности были упущены. Приходится еще раз отметить, что искусство ведения **кампании**, а не отдельной **операции** германские адмиралы не освоили.

НЕОГРАНИЧЕННАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА

Первая попытка начать неограниченную подводную войну, совершенная в 1915 году, была предпринята с негодными средствами. Германия просто не располагала достаточным количеством подводных лодок, в строю числились около 40 единиц. Кроме того, армейское командование еще надеялось одержать победу, и потому прибегать к крайним мерам немцы не стали. Попытка была нерешительной, и после нескольких протестов Соединенных Штатов атаки торговых судов прекратились.

Расписывать прелести охоты подводных лодок за несчастными сухогрузами не хочется, это очень скучно. Есть лишь один эпизод, больше похожий на прекрасную и страшную сказку с печальным, но счастливым концом. Несмотря на все свои усилия, я так и не сумел найти документальное подтверждение этого эпизода. Однако знаменитый советский писатель-фантаст Иван Антонович Ефремов был также известен как педантичный и скрупулезный ученый. В данном случае я полностью доверяю ему и привожу этот эпизод из жизни одного из самых знаменитых кораблей как достоверный факт. Если даже это и сказка, то какая красивая!

Не раз в годы войны пересекались пути изящных парусников, словно сошедших с картин Айвазовского, и холодных серых машин убийства. Легендарный клипер

«Катти Сарк» тоже имел несчастье встретиться с германской субмариной.

«В один из холодных дней поздней осени 1915 года клипер шел из Лиссабона к западным берегам Англии. Дождь, моросивший из низких туч, подхватывался резким ветром. Серое, взъерошенное море сливалось с таким же серым горизонтом. Темное небо опускалось все ниже на побелевшую от вспененных гребешков волну. Барометр предвещал сильную бурю, но капитан клипера и его совладелец, один из молодых родственников известных в Лиссабоне судовладельцев Феррейра, был отважным моряком. Раскачиваясь под глухо зарифленным фоком, верхними марселями и брамселями, «Катти Сарк», сохранившая прежнюю резвость юной ведьмы, и под новым, благочестивым именем, шла тринадцатиузловым ходом. Съежились у вант вахтенные, посинел на мостике офицер; все мечтали о конце вахты и кружке горячего кофе. До зоны плавающих мин было еще далеко, и капитан Феррейра мирно спал в той самой каюте, в которой провел такой большой кусок жизни капитан Вуджет.

Гулкие раскаты прогремели впереди слева, там, где смыкалась узкая щель между тучами и морем. Баковый матрос закричал, что видит отблески огней. Вахтенный помощник разбудил капитана. Тот, позевывая, вышел на палубу, но сумрачное море молчало. Капитан, постояв на мостике с полчаса, озябнув и кляня помощника, направился в каюту, но был остановлен криком вахтенного:

— Судно слева по носу !

То, что предстало спустя некоторое время его глазам, мало походило на судно. Из моря торчала высокая башня, ржаво-красная, черно-белая. Она высилась над водой неподвижно, пугая своей необычностью. Это тонул кормой большой пароход, став среди моря почти вертикально. Множество обломков плавало вокруг, по-

являясь и снова исчезая в волнах, по которым все шире расползалась радужная пленка масла.

Изменив курс, клипер подошел к гибнущему великану. Передняя мачта парохода тонким крестом нависла на уровне верхних рей парусника. В проходах между спардеком и носовой палубой, на передней стенке салона и ходовой рубки сгрудились люди, казавшиеся на белой краске скопищем черных мух. Некоторые в страхе цеплялись за лебедки, горловины люков, грузовые стрелы — за все выступы носовой палубы, стоявшей отвесно. Среди волн плавали четыре опрокинутые шлюпки, много белых досок, весел, донных решеток.

Холодный ветер выл над бурным морем, и волны тяжело и глухо шлепали о подножие страшной башни. У переднего выреза фальшборта появился моряк с рупором в руке: немецкая подводная лодка торпедировала пароход, кормовое орудие которого успело несколько раз выстрелить и, по-видимому, повредило перископ. Обозленная сопротивлением субмарина всплыла и расстреляла все шлюпки, которые удалось спустить до того, как крен корабля стал так велик. Положение судна безнадежно, хотя погружение приостановилось, — должно быть, в носовой части образовалась воздушная подушка.

Капитан Феррейра стоял на мостике, задрав вверх голову, и чувствовал, что сотни глаз жадно следят за ним. Для всех погибавших он явился избавителем от страшной участи, и не было на свете корабля благословеннее его клипера.

— Сколько людей на корабле? — не теряя времени, крикнул капитан в рупор и с ужасом услыхал, что осталось не меньше тысячи.

Распорядившись лечь в дрейф и спускать шлюпки, капитан Феррейра не переставал думать о том, что взять всех немыслимо. Небольшой клипер, не приспособленный к перевозке людей, мог разместить в трюмах и на палубе самое большее семьсот человек. Не оставалось времени выбросить в море груз руды, но он, по счастью, и

не занимал много места. Дело не в весе, а в объеме живого груза. Вдобавок эту массу людей маленькие шлюпки клипера будут возить до ночи. А ветер все крепчает, и пароход может затонуть в любую минуту, как только сдаст главная передняя переборка.

Храбрый португалец, уверенный в своем корабле, решился на отчаянный маневр. Развернув реи по продольной оси клипера, управляясь двумя стакселями и кливером, Феррейра стал медленно осаживать корабль боком по ветру. Затаив дыхание обреченные люди на тонущем пароходе следили за клипером... Вот корма его коснулась борта парохода — там уже висели приготовленные кранцы и брезенты. В следующую секунду захлопали спущенные стаксели. Движение клипера замедлилось, и волны начали отводить нос парусника прочь от парохода, но канаты были уже заброшены, и парусник заболтался на волнах в опасной близости от тонувшего гиганта. Эта близость стала спасительной для погибавших. По четкой команде экипаж парохода, военные и добровольцы из мужчин-пассажиров образовали крепкую стену в проемах бортов, откуда начали передавать людей. Женщин оказалось немного, гораздо больше было раненых: транспорт вез выздоравливающих с турецкого фронта. Каким головоломным ни казалось это предприятие — спускать почти беспомощных людей с высоты отвесно вставшего парохода на пляшущий в волнах внизу парусник, — но, выполняемое сотнями рук, оно быстро подвигалось. Наконец ранеными оказались забиты все свободные места в трюмах, кубрике, каютах, рубке, палубных проходах и даже в камбузе «Катти Сарк». Все раненые были переправлены до последнего человека. Оставались здоровые.

— Капитан, сколько еще сможете принять? — раздался сверху чистый, сильный голос. Загорелый полковник с седыми усами, как старший чином, взял на себя команду эвакуацией парохода.

— Еще на палубу, — хрипло выдавил Феррейра, — человек двести...

Полковник окинул взглядом ожидавшую спасения толпу.

— В первую очередь идут молодые! — крикнул он не допускавшим возражения голосом.

Ни слова протеста не раздалось в ответ. Люди выстраивались в очередь. Короткие споры возникали только там, где молодые отказывались идти, пытаясь предоставить возможность спасения старшим. Но, подчиняясь приказу, цепляясь за канаты, молодежь перепрыгивала на ванты парусника и молча размещалась на палубе, стараясь занять как можно меньше места. Клипер заметно оседал ниже. Феррейра едва успевал следить за всем, но восхищение мужеством моряков и солдат росло в нем, внушая озорную смелость. В утробе гибнувшего парохода послышалось глухое урчание. Громадный корпус вздрогнул и как будто стал погружаться в пучину.

— Отваливайте, капитан! Да сохранит вас бог за ваше мужество! — прогремел голос полковника. — Ура в честь капитана и его корабля!

Борясь с подступавшим к горлу рыданием, Феррейра отдал приказание. Тихо, словно призрак, клипер начал удаляться от парохода. Спасенные стояли у борта «Катти Сарк», не спуская глаз с героев-товарищей, отдавших свои жизни ради их спасения. Усилием воли Феррейра заставил себя распорядиться лечь на курс к берегам Англии. Неохотно, как бы борясь с собой, его матросы выполнили команду.

Торчавшая из моря башня скрылась за кильватерной струей парусника, и нельзя было решить, погрузился ли несчастный пароход или еще на плаву скрылся в туманной дали... Волнение усиливалось, шторм надвигался быстро и неотвратимо. Вдруг недалеко от клипера вынырнула из волн вертикальная серо-зеленая трубка — перископ подводной лодки. Никогда Феррейра не испытывал такого ужаса. Более семисот жизней зависели сейчас от его смелости и отваги.

— Все наверх! — заорал не своим голосом капитан. — Пошел паруса ставить!

Почуяв беду, команда опрометью вылетела из кубрика, где подвахтенные кое-как дремали у стенки, отдав гостям все остальное помещение. Подводная лодка отказалась от торпедной атаки. Или ее перископ был действительно поврежден, или же, увидев беззащитный парусник, она пожалела торпеду, решив расстрелять его из орудия. Из волн вынырнула рубка, затем продолговатый корпус.

Плотно сбившиеся на палубе клипера люди следили за субмариной. Видимо, это была большая лодка секретной постройки, может быть, один из тех подводных крейсеров, которыми хвасталась немецкая пропаганда, грозя союзникам истребительной войной. Второй раз смерть подступала вплотную, и нервы людей начали сдавать. Толпа загудела и заколыхалась.

— Молчать, стоять по местам! — взревел Феррейра по-английски и добавил спокойнее: — Если хотите спасти свои шкуры...

Краем глаза капитан следил за быстро темневшим на юго-западе небом.

— Реи обрасопить на левый галс! Руль — два шлага под ветер! — звучали резкие слова команды.

Клипер начал терять ход, и моряки из спасенных стали с недоумением оглядываться. Тем временем на подводной лодке открылись люки. Из переднего показалось длинное орудие — стопятидесятимиллиметровая дальнобойная пушка; из рубки высунулся ствол пулемета. Сейчас безжалостные снаряды начнут рвать в куски деревянное тело корабля, никогда не носившего никакого вооружения и созданного для борьбы со стихией, но не с человеком. Ливень пуль врежется в плотную массу людей на ничем не прикрытой палубе!

Волны накатывались на подводную лодку. Феррейра со злорадством заметил, как артиллеристы у орудия скользили и падали, цепляясь за леера поднявшихся из люка стоек.

Кусая губы, Феррейра не замечал, что громко говорит сам с собой.

— Еще минуту, минуту, минуту! — твердил он, весь дрожа от тревоги ожидания.

Клипер вздрогнул, покачнулся: огромные полотнища курсовых парусов наполнились ветром. Расстояние между субмариной и парусником стало медленно увеличиваться. Зелено-желтая молния блеснула в темнеющем море. Над головой моряков заурчал снаряд, и высокий столб воды стал справа от клипера, с тупым грохотом обрушив вниз свою косматую голову.

— Капитан, они приказывают остановиться! — выкрикнул с палубы чей-то высокий дрожащий голос.

— Молчать, смирно! — яростно рявкнул Феррейра. — У меня шлюпок на пятьдесят человек! Эй, ложись на палубу!

Команда пришлась кстати. Клипер набирал ход, и с субмарины послышался треск пулемета. Пули застучали по обшивке, впиваясь в борта. Опять вспышка, грохот близкого разрыва, водопад, рухнувший на палубу. Еще!..

Минуты «Катти Сарк» были сочтены. Но тут... будто все ведьмы моря пришли на помощь своей любимице. Гул, свист, рев — и первый шквал бури обрушился на клипер. Он повалился на борт под скрип мачт и оглушительный треск разрываемой парусины.

— Руль прямо! Прямо руль! — вопил капитан, стараясь удержаться на мостике, в то время как крен корабля и напор ветра силились перебросить его через перила.

Только «Катти Сарк» могла выпрямиться из такого крена, и она сделала это.

Подхваченный бурей, клипер рывком прыгнул вперед. Вспышка, грохот... Мимо!

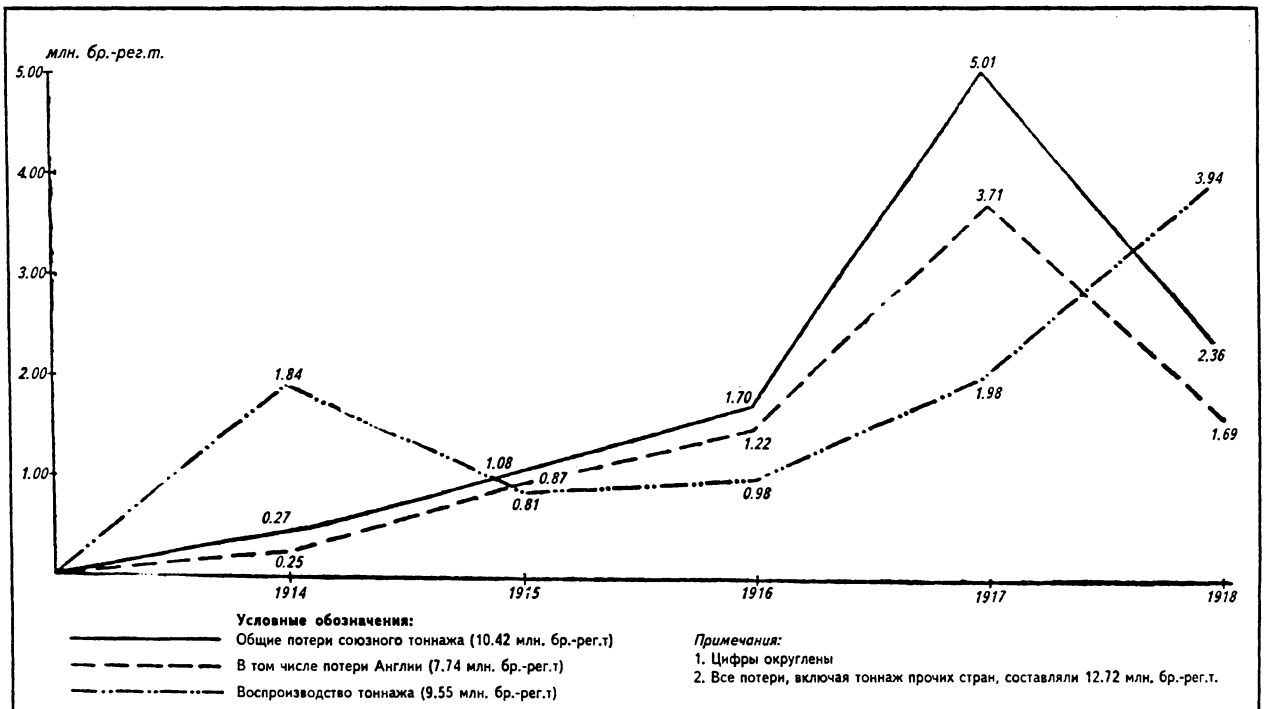
«Сейчас перестанут стрелять...» — подумал Феррейра. Подводной лодке приходилось туго на поверхности моря в такую бурю. Но прежде чем уйти в глубину, хорошо выученные убийцы старались собрать легкую жатву.

Клипер гордой беспомощной птицей летел по волнам, распустив все свои белые крылья, словно в предсмертном порыве. Два шестидюймовых снаряда вылетели вдогонку за ним один за другим. Взрыв оглушил капитана, палуба накренилась. Со слепящей вспышкой вал воды обрушился на клипер. Феррейра упал, смутно, как сквозь стену, слыша вопли людей и треск дерева. Но вода схлынула, и капитан увидел, что корабль цел. На палубе валялись люди, обломки рей, обрывки спутанных канатов. «Катти Сарк», кренясь, продолжала мчаться прямо в кипящий котел урагана. Феррейра хотел встать, но не смог и застонал от беспомощности и внезапной боли. Еще ясный разум капитана понимал, что необходимо сейчас же убрать паруса, изменить курс с бакштага на фордевинд. Ни о каком преследовании со стороны субмарины не могло быть и речи — бурный океан взял клипер под крепкую защиту.

Капитану казалось, что он громко командует, отдавая важные распоряжения. Но склонившиеся над ним люди не могли разобрать эти отрывистые, слабые звуки. А корабль тем временем продолжал нестись на крыльях бури. Прочные стеньги гнулись, а стальные растяжки — фордуны — начали звенеть невыносимо режущим ухо стоном.

Пока ошалевший от событий помощник начал распоряжаться, ряд последовательных страшных рывков потряс клипер. Капитан Феррейра, умирая, уже ничего не почувствовал. Славный моряк мог не беспокоиться: «Катти Сарк» выдержала испытание моря, а снаряды врага пощадили ее. Только, как в первую гонку с «Фермопилами», сорок пять лет назад, клипер потерял руль и опять с временным приспособлением дошел до Англии, доставив в целости свой груз человеческих жизней».

Впрочем, вернемся к суровой прозе беспощадной борьбы, разыгравшейся в свинцовых водах Северной Атлантики. К зиме 1917 года командование германской армии



Динамика потерь и воспроизводства тоннажа союзных стран в войне 1914 — 18 годов

окончательно убедилось, что не в состоянии выиграть войну. Все попытки наступления разбивались о глубоко эшелонированную оборону союзников и превращались в бессмысленные гекатомбы. То, что любое наступление союзников заканчивалось абсолютно таким же крахом, мало кого утешало. Союзники могли позволить себе ждать, немцы — нет. Петля британской блокады затягивалась все туже и туже. Если армию Германия еще как-то ухитрялась прокормить, то гражданское население в тылу начало голодать. Четверной Союз (Германия, Австрия, Турция, Болгария) держался только надеждой на победу германского оружия. Но эта победа ускользала от немцев.

После падения Бухареста 6 декабря 1916 года фельдмаршал фон Гинденбург уведомил канцлера фон Бетман-Гольвега, что не видит причин оттягивать опубликование ноты с извещением о начале неограниченной войны. 12 декабря канцлер выступил в рейхстаге с сообщением о предстоящих мирных предложениях, но эти предложения были сделаны в такой форме, что союзники не могли их принять. Теперь германское руководство могло по примеру Понтия Пилата умыть руки и сказать, что его вынудили начать неограниченную войну. К тому же в декабре 1916 года была разгромлена Румыния, и надежды на успешное завершение войны вспыхнули с новой силой.

22 декабря адмирал фон Хольцендорф представил фон Гинденбургу очередной меморандум в пользу начала неограниченной подводной войны. По расчетам адмирала, Англия располагала примерно 10,75 миллиона тонн торговых судов. Если ранее лодки топили до 300000 тонн в месяц, то после начала неограниченной войны эта цифра должна была вырасти до 600000 тонн. Фон Хольцендорф считал, что через 5 месяцев Англия потеряет 39 % своего торгового флота. Таких потерь уже было достаточно, чтобы она потерпела поражение. Фон Хольцендорф делал вывод, что своевременно начатая неограниченная подводная война принесет Германии по-

беду еще «до начала жатвы». Как немецкие вояки любили это выражение!

30 декабря германское правительство получило официальное извещение об отказе держав Антанты начать мирные переговоры. Теперь у Германии остался очень небогатый выбор: или неограниченная подводная война, или капитуляция.9 января в Плессе состоялось новое совещание по этому вопросу, и канцлер фон Бетман-Гольвег уступил нажиму военных. Мы приводим часть стенограммы этого совещания.

Выдержки из протокола совещания германского Верховного Командования в замке Плесс, 9 января 1917 года

Рейхсканцлер фон Бетман-Гольвег: «Если Его Величество прикажет начать беспощадную подводную войну, канцлер должен приложить все силы, чтобы удержать Америку «вне войны». Для этой цели следует заранее предпринять определенные меры, которые были обсуждены с Адмиралштабом. Но мы должны обсудить последствия вступления Америки в войну против нас. Канцлер может более уверенно предсказать поведение европейских нейтральных государств. Наши мирные ноты дают хорошие результаты. Голландия и Дания не вступят в войну, по крайней мере, они не сделают этого, пока не убедятся, что подводная война не принесла нам успеха.

В отношении Швейцарии мы должны иметь в виду возможность нажима со стороны Антанты на Швейцарию, если в этой стране будет ощущаться нехватка продовольствия. Она может потребовать разрешения на ввод французской армии на ее территорию или даже вступления Швейцарии в войну на стороне Антанты.

Дания, вероятно, приостановит свое судоходство.

Канцлер требует, чтобы военные меры, принятые в отношении нейтральных границ, особенно в отношении

датской границы, не были восприняты как откровенная угроза».

Генерал-лейтенант Людендорф: «Для этой цели достаточно развернуть на границе несколько кавалерийских полков».

Фон Бетман-Гольвег: «Решимость начать неограниченную подводную войну зависит в основном от ожидаемых результатов. Адмирал фон Хольцендорф заверяет, что мы поставим Англию на колени до следующей жатвы. Опыт действий подводных лодок в последние месяцы, увеличение их численности, плохое экономическое положение Англии значительно увеличивают наши шансы на успех.

В целом перспективы неограниченной подводной войны выглядят очень благоприятными.

Конечно, следует помнить, что этот успех нельзя твердо гарантировать.

Мы должны ясно понять, что военная ситуация такова, что даже самые мощные военные усилия не могут принести победу в войне.

Подводные лодки — это наша последняя карта. Очень серьезное решение. Но если военные считают, что подводная война совершенно необходима, я не стану препятствовать ее началу».

Фельдмаршал фон Гинденбург: «Мы готовы к любым последствиям, и мы готовы сразиться с Америкой, Данией, Голландией и Швейцарией.

Ограниченная подводная война до сих пор принесла лишь скромные успехи.

Надо принять на вооружение более энергичные, безжалостные методы. По этой причине мы должны с февраля 1917 года начать неограниченную подводную войну.

Война должна быть завершена быстро, хотя мы еще можем держаться, но обязаны спешить ради наших союзников».

Фон Бетман-Гольвег: «Существует мнение, что подводная война может отсрочить завершение войны».

Людендорф: «Подводная война изменит положение наших армий в лучшую сторону. Хотя в тылу ощущается нехватки продовольствия и угля, производство боеприпасов растет. Это значит, что на Западном Фронте наступит небольшое облегчение. Мы должны накопить войска для второго сражения на Сомме. Кроме того, наступательные возможности России будут резко снижены нехваткой боеприпасов, которая явится следствием нехватки тоннажа. Одна Транссибирская магистраль не в состоянии удовлетворить все потребности России».

Фон Бетман-Гольвег: «Помощь Америки, в случае ее вступления в войну, будет заключаться в поставке большого количества продовольствия в Англию, финансовой поддержке, поставках аэропланов и отправке добровольческого корпуса».

Фон Гинденбург: «Мы позаботимся об этом. Перспективы подводной войны в настоящий момент наиболее благоприятны и в будущем таковыми уже не будут. Мы можем и должны начать ее».

Фон Бетман-Гольвег: «Разумеется, если возможен успех, мы так и сделаем».

Фон Гинденбург: «Позднее мы не простим себе, если упустим эту возможность».

Фон Бетман-Гольвег: «Ситуация явно лучше, чем в сентябре прошлого года».

Людендорф: «Меры безопасности, принятые против нейтралов, не вызовут у них опасений и не будут восприняты, как вызов. Они будут чисто оборонительными».

Фон Бетман-Гольвег: «Но предположите, что Швейцария вступит в войну, или что французские войска войдут в Швейцарию».

Фон Гинденбург: «Это будет неблагоприятное для нас изменение военной ситуации».

В результате Вильгельм Потправил телеграмму фон Хольцендорфу:

«Повелеваю начать 1 февраля полной мощью неограниченную подводную войну. Основной план операции должен быть представлен на мое утверждение».

Параллельно Германия попыталась подготовить дипломатическую почву для своих действий. Знаменитая «депеша Циммермана», которая послужила формальным поводом к вступлению Соединенных Штатов в войну, самым прямым образом была связана именно с вопросом начала неограниченной подводной войны, что видно из приводимого текста.

Депеша германскому послу в Мексике

Берлин, 19 января 1917 года

1 февраля мы намерены начать неограниченную подводную войну. Несмотря на это, мы постараемся сделать все возможное, чтобы сохранить нейтралитет Соединенных Штатов Америки.

Если эта попытка окажется неудачной, мы предложим союз Мексике на следующих условиях:

Мы должны вместе вести войну и вместе заключим мир. Мы окажем общую финансовую поддержку. Мы с пониманием отнесемся к возвращению Мексике утерянных территорий Нью-Мексико, Техаса и Аризоны. Детали мы оставляем на ваше усмотрение.

Вам предлагается проинформировать об этом президента Мексики, так как практически нет сомнений, что в ближайшем будущем начнется война с Соединенными Штатами. Также предложите президенту Мексики, чтобы он по своей инициативе связался с Японией и предложил ей присоединиться к этому плану. Одновременно предложите ему выступить посредником между Германией и Японией.

Пожалуйста, обратите внимание президента Мексики, что использование безжалостных методов подвод-

ной войны должно вынудить Англию заключить мир в течение считанных месяцев.

Статс-секретарь Циммерман»

Комментировать этот документ мы не будем, анализируйте его и делайте выводы самостоятельно.

31 января 1917 года посол Германии в Вашингтоне граф фон Бернсторф уведомил американское правительство, что на следующий день начинается неограниченная подводная война. В германской ноте говорилось:

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

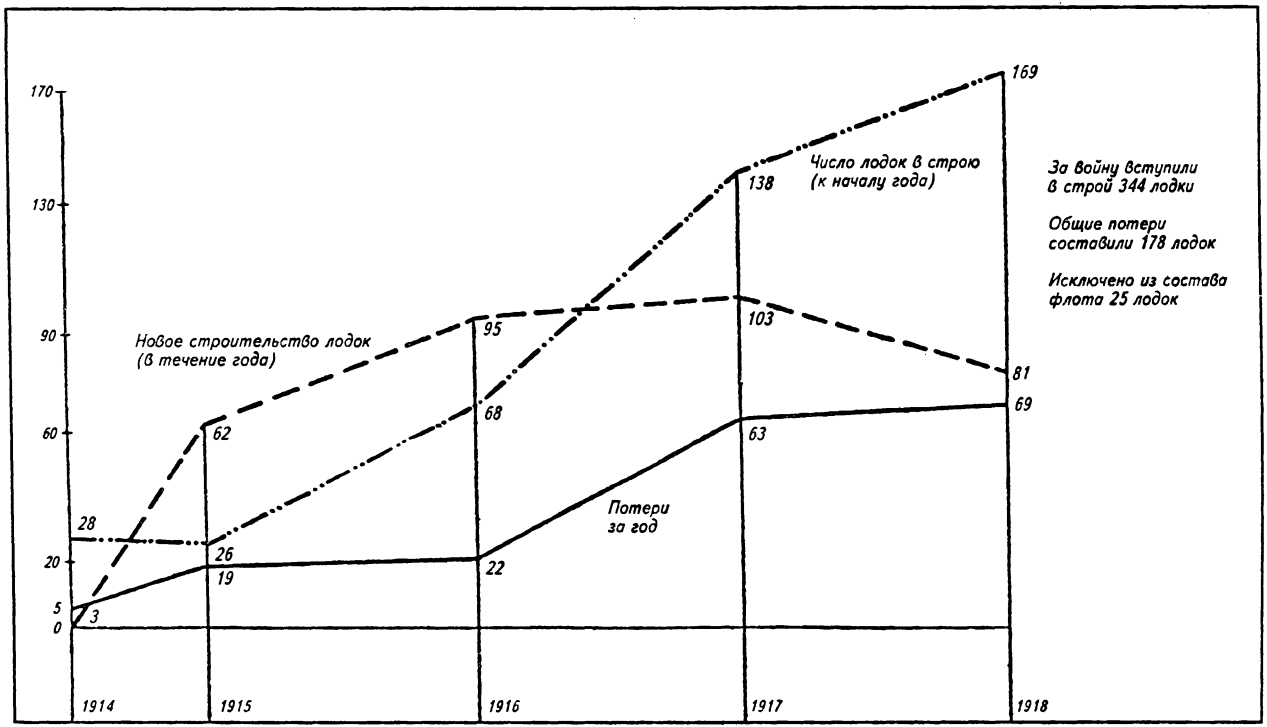
При этом немцы ухитрились совершить очередную бестактность. Двум американским пароходам было разрешено еженедельно ходить между Нью-Йорком и Фалмутом при условии раскраски их широкими вертикальными красными и белыми полосами, то есть в цвета аре-

стантской робы! Практически одновременно Германия обвинила Англию в нарушении правил использования госпитальных судов, оправдывая преднамеренные атаки таких кораблей. То есть, немцы намеревались начать действительно **неограниченную** войну — топить все, что движется по поверхности моря. Невольно вспомнился приказ Вильгельма II фельдмаршалу Вальдерзее, когда тот отправлялся в Китай для подавления боксерского восстания: «Действуйте так, чтобы и сто лет спустя ни один китаец не смел посмотреть в глаза немцу!» Но сейчас немцы намеревались действовать точно таким же образом не в далеком и «диком» Китае, а в Европе.

Немцы полагали, что располагают достаточными силами. Действительно в феврале 1917 года Германия имела 111 исправных лодок. Из них 49 базировались на порты Северного моря, 33 — на Зеебрюгге и Остенде, 24 — в Адриатике, 3 находились в Константинополе, 2 лодки находились в Балтике. И вот здесь командование германского флота допустило крупную ошибку. Не в первый и далеко не в последний раз адмиралы приняли желаемое за действительное. Начальник Адмиралштаба фон Хольцендорф предположил, что война **может быть** закончена в течение полугода, зато сменивший Тирпица на посту морского министра адмирал Каппелле решил, что война **будет** закончена в течение полугода. Поэтому программа строительства подводных лодок была сверстана, исходя из этого. Капелле не согласился строить лодки, которые не будут закончены в течение года[1]. Поэтому он не желал тратить материалы и труд на строительство лодок, которые не будут востребованы. И когда немцы попытались наладить массовое производство дешевых и простых лодок серии UF, было уже поздно.

---

[1] Как не вспомнить приказ Гитлера прекратить все разработки новой военной техники, которые не будут закончены в течение 2 лет!



Динамика потерь и воспроизводства германских подводных лодок в войне 1914— 18 годов

В отношении злодейств (как говорил Салтыков-Щедрин) у немцев слово не расходилось с делом, и уже в первых числах февраля погибли несколько нейтральных судов, в том числе американских. Вообще отметим, что с 1915 года германские лодки уничтожили уже 426 нейтральных судов. В результате 3 февраля президент Вильсон сообщил конгрессу о разрыве дипломатических отношений с Германией, и фон Бернсторфу был вручен его паспорт, однако война пока еще не была объявлена. Фон Хольцендорф был неприятно удивлен, так как столь быстрой и жесткой реакции Соединенных Штатов его план не предусматривал.

И словно по заказу случился новый инцидент, еще больше запятнавший Германию в глазах всего мира и серьезно испортивший ее отношения с Голландией. Подводная лодка U-21 капитан-лейтенанта Херзинга, прекрасно поработавшая на Средиземном море, возвращалась в Германию. 22 февраля в районе островов Силли она встретила конвой из 8 голландских пароходов. «Джакарта», «Гаастерланд», «Нордердийк», «Бандунг», «Эмланд», «Амбон», «Заандийк» и «Менадо», получив разрешение германского правительства, покинули Фалмут и к вечеру вышли в район маяка Бишоп-Рок. Но Херзинг об этом разрешении не знал! Увидев прекрасную цель, он счел ее даром богов, и быстро потопил 6 пароходов из 8. После отчаянного призыва «Бандунга» из Фалмута примчались 3 вооруженных буксира, траулеры и судно-ловушка «Тамариск». Они сумели спасти «Амбон» и «Менадо» и подобрали из воды около 200 голландских моряков.

Этот инцидент взбесил голландцев, и ошарашенный Херзинг, прибыв 3 марта в Вильгельмсхафен, узнал, что его блестящий поход в Средиземное море завершился жирной кляксой. После долгих переговоров Германия согласилась выплатить компенсацию, но этот эпизод показал, что система связи германского флота далека от совершенства. А тут еще 1 марта стала достоянием гласности «депеша Циммермана», которая буквально взорвала Соединенные Штаты.

Германские лодки рьяно взялись за дело. В феврале 1917 года было потоплено 540000 тонн торговых судов, в марте — 590000 тонн, в апреле потери достигли чудовищной цифры 880000 тонн. Потери союзников даже опережали расчеты фон Хольцендорфа. Перед Англией действительно замаячил призрак поражения. Немцам удалось выдержать этот адский темп до июля. В течение этих 6 месяцев они в среднем топили по 640000 тонн ежемесячно.

Во многом это объясняется полнейшим непониманием ситуации, которое проявило британское Адмиралтейство. В ноябре 1916 года адмирал Джеллико был переведен с поста командующего Гранд Флитом на пост Первого Морского Лорда, то есть командующего флотом. Худшего выбора сделать было нельзя. Если действия Джеллико во время Ютландского боя лишили англичан победы в бою, то сейчас он предпринял поистине титанические усилия, чтобы помочь Англии проиграть войну. Джеллико был категорическим противником конвоев. Даже после войны в своей книге «Подводная опасность» он высказывался о них отрицательно. Из всего богатого наследия величайшего военно-морского теоретика Альфреда Мэхена Джеллико воспринял лишь простейшую идею: «Больше линкоров, хороших и разных». Все остальное оказалось непонятным британскому адмиралу.

А ведь Мэхен достаточно подробно разобрал вопросы торговой войны и значения конвоев. Он совершенно справедливо писал, что даже неохраняемый конвой лучше, чем вообще никакого. Он также указывал, что конвой не **оборонительная**, а **наступательная** мера в борьбе против неприятельских рейдеров. И то, что рассмотренные примеры относились к эпохе парусного флота, никак не меняло сущности объективных законов.

6 апреля 1917 года в войну вступили Соединенные Штаты, а 9 апреля в Лондон прибыл командующий американским флотом адмирал Симс. Он встретился с Джеллико, чтобы обсудить ситуацию.

«На вопрос Симса, что делается для уменьшения потерь, Джеллико ответил:

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

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

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

— Разве нет никакого решения этой проблемы?

— Абсолютно никакого, которое мы видели бы сейчас же».

Джеллико лукавил. Под давлением французов с марта 1917 года угольщики между южным Уэльсом и Францией ходили только в составе конвоев, и потери были совершенно ничтожными.

27 апреля Джеллико подал премьер-министру меморандум, из которого следовало, что Королевский Флот не в состоянии выполнить свои обязанности перед страной. Он не может обеспечить доставку продовольствия и воинские перевозки. Такого за всю многовековую историю британского флота еще не было ни разу. Джеллико предложил кардинальным образом изменить всю систему морских перевозок Англии и свернуть операции на второстепенных театрах, чтобы высвободить максимальное количество пароходов.

Но в итоге, как немцы были вынуждены начать неограниченную подводную войну, так и англичане были вынуждены ввести систему конвоев. 10 мая из Гибралтара вышли 10 пароходов в охранении вспомогательных судов. В условленном месте конвой встретили эсминцы и

провели в английские порты. Постепенно система конвоев расширялась. Но потери, хотя и немного снизились, все еще оставались нетерпимо высокими. До августа 1917 года ежемесячные потери превышали 500000 тонн. Пока план фон Хольцендорфа выполнялся.

Начало 1917 года также оказалось отмечено серией преднамеренных атак госпитальных судов. 1 марта UC-56 торпедировала «Клонорт Кастл». Лишь полный штиль позволил вызвать на помощь корабли и снять 525 раненых. Судно все-таки удалось довести до Саутгемптона. 20 марта было торпедировано и потоплено госпитальное судно «Астуриас». Погода была тихой и ясной, корабль шел ярко освещенным и имел все отличительные знаки, предписанные Гаагской конвенцией. Торпеда попала ему в кормовую часть, и судно затонуло на мелководье недалеко от Плимута. Тихая погода снова помогла спасти почти всех, находившихся на борту. 30 марта возле острова Уайт было торпедировано госпитальное судно «Глостер Кастл». Раненые были сняты, а сам корабль отбуксирован в порт и позднее отремонтирован.

В ответ на эти злодейства 14 апреля самолеты союзников бомбили город Фрейбург. Несколько гражданских лиц были убиты и ранены. Французы решили возить на своих госпитальных судах германских офицеров. Немцы в свою очередь посадили на линию огня втрое больше французских офицеров.

Однако командиры германских лодок использовали и другой способ для реализации своих садистских наклонностей. 8 апреля U-55 капитан-лейтенанта Вернера в 150 милях юго-западнее островов Силли остановила пароход «Тиррингтон». Капитан парохода был взят на лодку, а судно потоплено подрывными зарядами. После этого Вернер приказал британской команде построиться на палубе лодки и погрузился. 12 апреля точно таким же образом была уничтожена команда парохода «Торо».

В начале сентября состоялось совещание морского командования союзников, на котором адмирал Джеллико

потерпел поражение. Несмотря на ожесточенное сопротивление британского Адмиралтейства, американцы добились введения системы конвоев. Они вполне резонно не считали упрямство Джеллико достаточным основанием для того, чтобы американские корабли шли не в Великобританию, а прямиком на морское дно.

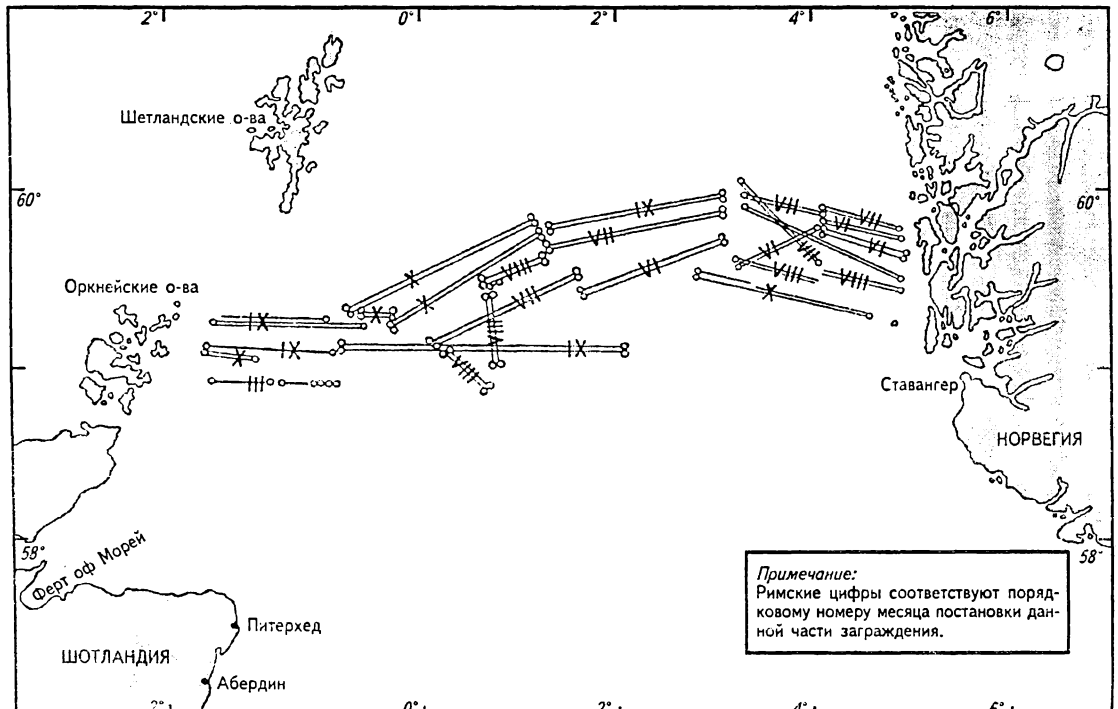
Адмиралтейство предложило свой план, отличавшийся привлекательной сумасшедшинкой. Оно выдвинуло идею заблокирования фарватеров в Гельголандской бухте путем одновременного затопления огромного количества брандеров. Для этой цели предполагалось выделить 83 корабля.

	Англия	Франция	Италия	Япония	США	Всего
Линкоры	18	5	3	2	12	40
Крейсера	13	12	3	7	8	43

Адмиралтейство не настаивало на том, чтобы этот план был приведен в исполнение немедленно или в ближайшем будущем. После того как план был отвернут, англичане все-таки реализовали свою идею в более мелком масштабе, весной 1918 года проведя заградительные операции в Остенде и Зеебрюгге.

Впрочем, каждый сходит с ума по-своему. Американцы предложили поставить минное заграждение поперек всего Северного моря — от Шетландских островов до берегов Норвегии. Но такое заграждение требовало постановки 100000 мин, которых у союзников в тот момент просто не было. Адмирал Битти заявил, что такое заграждение затруднит маневрирование Гранд Флита, но его возражения были отвергнуты. Совещание решило поставить Великое заграждение Северного моря, и 2 ноября 1917 года план был утвержден британским и американским правительствами.

Между прочим, учитывая общую длину заграждения, даже 100000 мин превращались из непреодолимой стены



Великое заграждение Северного моря, март — октябрь 1918 года

в довольно жиденький заборчик. Но проект стоил 40 миллионов долларов, так, может, здесь кроется решение загадки?

Постановка началась в мае 1918 года и продолжалась до конца войны. За это время американцы успели поставить 57500 мин, англичане — 13500. Результат, по крайней мере, с точки зрения Адмиралтейства, оказался ничтожным. На Великом заграждении погибли всего 6 германских подводных лодок. Однако в плане разработки новых образцов мин это заграждение сыграло очень важную роль. Именно там была впервые опробована антенная противолодочная мина. Джеллико писал:

> «Даже в почти законченном виде заграждение оказалось не столь действенным, как многие надеялись, несмотря на большую затрату труда и материала. Число лодок, гибель которых относили на счет заграждения, было разочаровывающим».

Как здесь не вспомнить высказывание Фридриха Энгельса о том, что при гонке вооружений «нация как бы топит часть своего совокупного национального продукта в море».

К концу сентября 1917 года уже начало сказываться действие системы конвоев, хотя она еще не стала повсеместной. Хотя потери торгового тоннажа все еще были высоки, они уже не перешагивали страшную отметку 500000 тонн в месяц. Сентябрь примечателен еще и тем, что именно в этом месяце погиб выделявшийся своей злобностью даже среди германских подводников Вальтер Швигер. 7 сентября он на новой лодке U-88 вышел в очередной поход. У берегов Дании лодки должны были погрузиться, чтобы пройти под заграждением у Хорнсрифа. Но вскоре на второй лодке услышали сильный взрыв. Сразу же были продуты цистерны, и лодка поднялась на поверхность. Вокруг растекалось огромное нефтяное пятно, и плавали какие-то обломки. Стало ясно, что U-88

натолкнулась на мину, после чего, вероятно, сдетонировали торпеды. Так нашел свою смерть убийца множества невинных людей.

Однако продолжал нести потери и британский военный флот. Утром 2 октября 1917 года броненосный крейсер «Дрейк», сопровождая конвой НН-24 в Северном проливе, был поврежден торпедой подводной лодки U-79. Командир крейсера капитан 1 ранга Рэдклифф вызвал на помощь дивизион эсминцев и направился к берегу, так как крейсер сохранил ход. Сначала к нему подошли 8 эсминцев, а потом 4 сторожевика, которые образовали завесу вокруг поврежденного корабля. Но при этом эсминец «Бриск» наскочил на мину и был уведен на буксире подошедшими траулерами.

В полдень крейсер стал на якорь в проливе Рэтлин, но крен быстро увеличивался, и было принято решение оставить корабль. Команду сняли эсминец «Мартин» и шлюп «Дельфиниум». Немного позднее крейсер перевернулся и затонул.

Интересно отметить, что 6 декабря на юго-западных подходах к Англии подводная лодка U-53 Ганса Розе потопила американский эсминец «Джейкоб Джонс». Именно Розе на своей лодке в сентябре 1916 года посетил американские воды, и теперь он еще раз напомнил янки о себе. После того как Розе убедился, что торпеда попала в цель, он всплыл и вызвал по радио Куинстаун, указав координаты потопленного корабля. Лишь после этого он увел свою лодку. Розе вообще был известен как один из самых гуманных командиров. Он нередко собирал шлюпки потопленного им судна и буксировал в направлении берега. Но Розе был белой вороной среди германских подводников; типичными примерами, язык не поворачивается сказать «людьми», мы вынуждены считать Швигера, Валентинера, Вагенфюра. Поэтому демонстративным и глупым вызовом является название, присвоенное одному из новых подводных крейсеров. Лодка U-139, командиром которой был назначен отозванный со Среди-

земного моря де ля Перьер, была названа «Капитан-лейтенант Швигер». Добавим, что U-140 получила название «Капитан-лейтенант Веддинген». Кажется, это единственные германские лодки, которые до 1945 года имели имена, а не только бортовые номера.

1918 год принес окончательное поражение германским лодкам. Потери торгового флота продолжали снижаться, хотя при этом потери лодок ощутимо не выросли. Все-таки без гидролокатора даже массовое применение глубинных бомб не давало значительного результата.

Появление так называемых «подводных крейсеров» не привело к изменению характера войны. Немцы так и не сумели перенести военные действия на просторы Северной Атлантики, по-прежнему основным районом охоты остались западные подходы к Британским островам. Единичные выходы в район Азорских островов и к побережью США нельзя рассматривать всерьез. Кроме того, эти лодки не отличилась хорошей маневренностью, и часто командиры, привыкшие к небольшим вертким субмаринам, становились жертвами слишком хорошо затверженных уроков. Они просто не успевали уклониться от атакующего корабля. Вдобавок, германское командование, как мы уже не раз отмечали, не сумело наладить скоординированные целенаправленные действия лодок. Каждая из них действовала индивидуально и бессистемно. Ничего похожего на многодневную битву волчьих стай с британскими конвоями в следующей мировой войне мы не видим. А уж о таком сражении, как атака конвоев SC-122 и HX-229 силами 40 подводных лодок, вообще не могло быть речи. Зато немцы попытались компенсировать эти неудачи очередными атаками пассажирских и госпитальных судов. Однако иногда жертва больно огрызалась.

Так завершилась карьера одного из средиземноморских асов Клауса Рюкера. Он был переведен на Атлантический театр и получил новую лодку U-103. На рассвете 12 мая 1918 года Рюкер на входе в Ла-Манш встретил

суперлайнер компании «Уайт Стар» «Олимпик», который шел в сопровождении 4 эсминцев. В отличие от потопленной Швигером «Лузитании», «Олимпик» являлся войсковым транспортом и был вооружен. Но все испортили неопытность команды и неповоротливость лодки. Когда Рюкер вышел на позицию для атаки, он услышал, что торпедные аппараты не готовы к выстрелу. Поэтому он повернул подводную лодку на курс, параллельный лайнеру, держась на перископной глубине. Однако совершенно неожиданно U-103 выскочила на поверхность. Немедленно грохнул выстрел из носового орудия «Олимпика». Лайнер мгновенно изменил курс и пошел на таран. Рюкер попытался увернуться. Он положил руля, стремясь оказаться внутри круга циркуляции «Олимпика». Но не зря подобными кораблями командовали самые опытные капитаны британского торгового флота. «Олимпик» резко повернул вправо, и в 3.05 форштевень огромного корабля нанес лодке сокрушительный удар. Она была даже не разрезана надвое, а просто раздавлена, как яичная скорлупа. Когда смятый корпус лодки показался за кормой лайнера, его кормовые орудия еще успели дать несколько выстрелов.

«Олимпик» с помятым форштевнем направился в Саутгемптон. Он перехватил радиограмму американского эсминца «Дэвис», который сообщал, что поднял из воды 35 немцев, в том числе и самого Рюкера. Позднее тот заявил, что успел погрузиться, но один из винтов «Олимпика» пропорол прочный корпус. Так или иначе, но один из лучших подводных асов завершил войну в лагере для военнопленных.

27 августа 1918 года германская подводная лодка совершила очередное преступление. U-86 капитан-лейтенанта Патцига торпедировала госпитальное судно «Лландовер Кастл». К счастью, на нем в тот момент не было раненых. После того как пароход затонул, Патциг всплыл и расстрелял из орудия шлюпки с командой и медицинским персоналом, погибли 234 человека.

За этот поступок он был внесен в список военных преступников. В 1921 году Патциг со своими помощниками Больдтом и Дитмаром был вызван на суд в Лейпциге. По свидетельству матросов U-86 они лично участвовали в расстреле шлюпок. Но Патциг на суд просто не явился, а Больдт и Дитмар получили по 4 года и вскоре... бежали из тюрьмы.

В последние месяцы войны произошло еще несколько подобных инцидентов. 10 октября 1918 года недалеко от Кингстауна был торпедирован и потоплен ирландский пакетбот «Лейнстер». Он затонул всего в 7 милях от берега, но очень быстро. Бурная погода помешала спасательным работам, и погибли 176 человек, в том числе женщины и дети. Вот что сказал по этому поводу бывший Первый Лорд Адмиралтейства, а теперь министр иностранных дел Артур Бальфур, тем самым подведя итог всей германской подводной войны:

> «Я спрашиваю, показали ли те, которые заставили человечество побледнеть от ужаса своим варварством и зверскими жестокостями в Бельгии в начале войны, хотя бы в малейшей степени, что после четырех лет войны они изменили к лучшему характер своих действий? Они были зверями, когда начали войну, и, насколько я могу судить, остаются зверями до настоящего момента. Я говорю с горячностью негодования, не подобающей министру иностранных дел, но я признаюсь, что при известии об этом преступлении в Ирландском проливе мне трудно сдержать свои выражения. Ирландский пароход, переполненный, как всегда, мужчинами, женщинами и 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 совершенно 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».

Наверное, есть нечто символическое в том, что, не преуспев в борьбе с противником, свою последнюю цель германские подводники нашли среди кораблей собственного флота. Главным действующим лицом событий оказался все тот же Иоганн Шписс, бывший старпом Веддингена. Он только что получил под свое командование U-135, но еще не успел совершить на ней ни одного похода. 28 октября 1918 года его вызвал коммодор Михельсен, командовавший подводными силами, и сообщил, что матросы линкоров «Остфрисланд» и «Тюрингген» восстали. Шписсу приказали вести U-135 на рейд Шиллинг, где стояли эти линкоры, и там ждать приказа командования флота. На всякий случай Шписс посетил начальника штаба Флота Открытого Моря адмирала фон Трота, однако тот наотрез отказался давать какие-либо **письменные** приказания.

Шписс отправился к фон Хиперу, но и сам командующий предпочел отделаться несколькими неопределенными фразами. В конце концов выяснилось, что Шписсу предлагают отконвоировать 2 портовых судна с морскими пехотинцами для захвата восставших линкоров. Когда Шписс вернулся на лодку и передал офицерам распоряжения, он добавил, что требует добиться от матросов беспрекословного повиновения даже путем угрозы револьвером. Приказание было выполнено, причем U-135 заняла позицию между линкорами и приготовилась в случае необходимости выпустить торпеды. Восстание было временно подавлено, но уже через несколько дней все изменилось.

Восстание вспыхнуло с новой силой. Михельсен бежал из своего берегового штаба на U-135, спасаясь мести восставших. Лодка вышла к Гельголанду, чтобы собрать там остатки флота, верные императору. Таких кораблей оказалось совсем немного, однако и они вскоре

были вынуждены вернуться в Вильгельмсхафен. U-135 получила разрешение идти в нейтральный порт, так как Шписса вполне могли линчевать. Он выбрал Мемель на Балтике, но, проведя в море несколько дней, все-таки вернулся назад в Вильгельмсхафен. Так закончилась последняя операция германского подводного флота.

Столь же символичным оказалось название последнего корабля союзников, потопленного в Первой Мировой войне. Это был английский броненосец «Британия». Устаревший, тихоходный и слабый по меркам 1918 года, он являлся олицетворением ушедшего могущества Соединенного Королевства. «Правь, Британия, морями!» — теперь этот лозунг звучал не гордо, а печально и тоскливо.

Как мы уже говорили, в ноябре 1918 года немцы постарались вывести со Средиземного моря уцелевшие крупные лодки. При попытке пройти Гибралтарский пролив была потоплена U-34, однако даже уходя, германские лодки сумели выпустить парфянскую стрелу. 9 ноября 1918 года около 7.15 броненосец «Британия» в сопровождении 2 эсминцев проходил мимо мыса Трафальгар (!), направляясь к Гибралтару. Внезапно с мостика корабля заметили торпеду, которая, впрочем, прошла мимо. Затем были усмотрены еще 2 торпеды, которые также не попали в корабль. Но четвертая торпеда из залпа подводной лодки UB-50 попала в среднюю часть корабля. Хотя сдетонировала часть боезапаса, корабль сумел продержаться на воде еще около 3,5 часов. Эсминцы сопровождения сумели снять большую часть команды. Это была настоящая оплеуха Королевскому Флоту, так как броненосец был потоплен в зоне, которая находилась под особенно тщательным контролем. Считалось, что пребывание в ней гораздо опаснее для германских лодок, чем для кораблей союзников.

Все-таки история любит вот такие злые шутки. Первая Мировая война на море завершилась гибелью доброй старой Британии...

ПРИЛОЖЕНИЯ

Потери торговых флотов (союзников и нейтралов) с августа 1914 года по ноябрь 1918 года

Потери указаны в GRT. Укажем, что это **вместимость** (объем) корабля, а не **водоизмещение** (вес). Всего зарегистрирована потеря торговых судов общей вместимостью 12.543.392 GRT.

1914 год

страна	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь	всего
США	—	—	—	—	—	—
Бельгия	34	—	—	—	—	34
Бразилия	—	—	—	—	—	—
Великобритания	46,603	79,798	83,651	15,730	26,596	252,738
Куба	—	—	—	—	—	—
Франция	—	—	2,221	5,183	7,010	14,414
Греция	40	613	1,802	7	—	2,462
Италия	—	48	—	—	—	48
Япония	—	—	—	—	—	—
Перу	—	—	—	—	—	—
Португалия	—	—	—	—	—	—
Румыния	—	285	—	—	—	285
Россия	717	5	3,377	—	—	4,094
Уругвай	—	—	—	—	—	—
Аргентина	—	—	—	—	—	—
Дания	6,868	1,270	—	580	2,458	11,176
Голландия	5,388	3,804	1,127	200	1,455	11,974
Норвегия	5,102	1,234	694	1,507	3,365	11,902
Персия	—	—	758	—	—	758
Испания	—	—	—	—	—	—
Швеция	—	2,534	1,652	2,595	3,094	9,875
Всего	64,752	89,586	95,282	25,802	43,978	319,400

1915 год

США	3,374	4,050	—	3,331	—	—	1,924	1,571	1,904	—	—	—	16,154
Бельгия	68	5	—	—	—	7,058	3,774	4,553	—	1,850	—	4,215	21,423
Бразилия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Великобритания	32,403	36,636	79,230	29,376	92,924	90,605	56,418	149,084	99,731	54,287	89,929	74,848	885,471
Куба	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Франция	4,390	14,487	4,909	399	3,857	1,419	6,962	2,212	16,409	20,430	12,124	6,389	93,987
Греция	6	—	—	2,989	—	1,128	29	—	76	2,508	3,883	5,132	15,751
Италия	—	—	—	—	8	1,373	1,987	—	3,420	1,220	20,939	10,432	39,379
Япония	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,302	14,155	23,457
Перу	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Португалия	—	—	—	348	623	—	—	—	—	—	—	—	871
Румыния	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Россия	1,315	—	—	9,061	251	5,155	16,403	1,265	1,145	—	226	—	34,821
Уругвай	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Аргентина	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дания	968	—	—	—	13,183	1,895	777	453	3,320	25	—	—	20,621
Голландия	—	—	2,088	5,284	100	2,099	-	157	15,401	1,751	94	2,376	29,350
Норвегия	2,291	5,012	544	4,010	9,485	20,308	16,584	13,560	5,012	5,177	8,077	4,146	94,206
Персия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Испания	—	—	—	—	—	—	—	3,762	—	—	—	—	3,762
Швеция	3,366	—	1,598	3,802	4,552	4,598	2,186	6,979	1,107	1,418	327	2,930	32,863
Всего	48,181	60,190	88,369	58,500	124,983	135,638	107,044	183,596	147,525	88,666	144,901	124,623	1,312,216

1916 год

США	—	—	—	—	—	2,294	—	—	—	692	11,734	—	14,720
Бельгия	64	6,543	—	—	—	—	—	5,773	1,433	1,810	222	200	16,045
Бразилия	—	—	—	—	2,258	—	—	—	—	—	—	—	2,258
Великобритания	72,234	69,159	98,409	138,689	64,690	32,273	80,925	43,554	107,120	170,120	180,078	174,376	1,231,867
Куба	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Франция	1,298	13,221	20,871	5,795	12,583	9,868	5,574	8,876	13,142	27,379	21,850	29,372	169,829
Греция	—	2,461	18	1,110	5,058	3,546	650	7,088	6,581	15,894	22,101	21,599	86,106
Италия	4,277	3,301	2,790	336	25,400	36,635	18,302	60,750	22,439	22,240	6,658	30,190	233,318
Япония	—	—	—	—	—	3,091	—	6,264	—	—	3,512	3,208	16,075
Перу	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Португалия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,041	—	1,041
Румыния	—	—	—	—	—	—	—	269	—	3,894	15	256	4,434
Россия	—	6,966	327	844	593	762	1,107	2,774	1,153	13,685	114	5,227	33,552
Уругвай	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Аргентина	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Дания	—	—	4,086	6,480	787	—	1,324	5,217	6,211	4,864	11,379	19,003	59,321
Голландия	7,667	7,788	21,882	4,384	1,569	2,200	3,503	1,537	8,482	5,271	5,719	—	71,002
Норвегия	4,433	2,203	14,925	15,765	6,036	12,636	3,342	11,455	45,327	66,591	36,214	47,934	276,861
Персия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Испания	4,844	—	1,137	4,787	2,845	4,501	—	8,254	6,626	—	3,158	10,144	46,296
Швеция	—	2,881	1,115	4,872	1,136	2,966	524	3,266	3,684	10,595	4,909	6,896	42,844
Всего	94,817	114,523	165,560	183,032	122,955	110,772	115,251	165,077	222,438	344,035	318,704	348,405	2,305,569

1917 год

США	—	4,443	20,886	22,846	18,065	20,104	27,106	6,487	13,095	16,855	16,075	—	165,965
Бельгия	5,440	16	5,962	5,990	—	900	2,734	—	7,049	1,759	4,296	1,463	35,609
Бразилия	—	—	—	4,461	3,670	—	—	—	—	—	1,891	—	10,022
Великобритания	153,899	310,868	352,344	526,447	345,293	398,773	359,539	331,370	186,647	261,873	175,194	257,807	3,660,054
Куба	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Франция	48,131	38,321	40,836	38,811	27,348	53,534	33,135	42,452	67,243	18,388	32,435	18,800	459,454
Греция	12,874	16,972	12,073	45,316	27,476	37,556	15,239	12,531	15,277	11,689	13,457	15,610	236,070
Италия	22,207	37,748	15,607	51,350	22,975	38,233	30,542	29,491	2,724	52,762	5,826	27,057	336,522
Япония	5,097	3,837	2,532	—	13,844	2,143	10,961	2,929	6,557	10,367	—	—	57,267
Перу	—	1,374	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,374
Португалия	295	109	7,294	—	201	2,603	538	485	246	377	619	4,166	16,933

Румыния	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Россия	5,213	10,213	2,822	15,878	12,918	6,475	6,851	9,742	10,973	6,946	2,604	7,032	97,567
Уругвай	—	—	—	1,957	—	—	—	—	—	—	—	—	1,957
Аргентина	—	—	—	281	—	2,241	—	—	—	—	—	—	2,522
Дания	17,919	1,460	3,678	33,424	7,862	16,949	12,068	8,415	3,760	8,890	3,484	5,691	123,600
Голландия	9,921	38,631	9,319	2,598	3,643	11,921	3,205	—	137	2,655	5,447	1,140	88,617
Норвегия	62,584	56,610	108,065	99,041	71,186	61,346	48,181	38,244	28,320	33,962	17,355	35,055	659,949
Персия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Испания	14,135	5,044	6,163	6,075	7,620	4,902	3,345	2,671	69	—	2,440	6,203	58,667
Швеция	7,052	11,936	2,964	2,132	12,216	7,725	5,995	3,858	—	2,936	3,427	5,735	65,976
Всего	364,767	536,582	590,545	866,610	574,317	665,405	549,359	488,675	342,097	429,459	284,550	385,759	6,078,125

1918 год -

США	2,981	9,771	4,922	2,660	13,505	28,699	5,909	46,937	14,574	9,202	3,070	142,230
Бельгия	201	174	2,556	7,423	242	2,966	4,881	6,663	694	2,360	2,430	30,590
Бразилия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Великобритания	173,387	213,045	199,426	214,426	179,395	143,639	163,801	143,944	129,483	56,330	15,352	1,632,228
Куба	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,510	1,510
Франция	31,420	11,484	15,795	23,143	21,207	15,799	18,761	26,782	4,854	8,862	—	178,107
Греция	14,935	5,306	5,199	10,232	9,181	419	5,369	670	4,854	229	1,305	57,699

Италия	28,285	28,623	37,964	5,254	18,168	9,520	14,065	570	380	7,624	—	150,453
Япония	3,038	—	4,555	—	—	—	—	7,029	—	7,935	—	22,557
Перу	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Португалия	670	403	929	337	—	—	1,287	1,147	1,105	3,403	—	9,281
Румыния	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Россия	9,642	—	—	1,189	1,309	—	—	909	—	—	—	13,049
Уругвай	—	—	—	—	—	1,638	—	—	—	—	—	1,638
Аргентина	1,753	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,753
Дания	4,103	118	7,361	—	2,125	670	3,174	10,943	217	278	—	28,989
Голландия	4,575	821	115	461	187	2,196	264	1,177	279	—	851	11,026
Норвегия	17,820	16,175	24,622	4,785	7,710	21,720	8,891	19,196	6,903	8,268	1,208	137,398
Персия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Испания	5,151	12,962	13,629	3,753	3,146	5,882	5,150	4,523	—	5,570	—	59,766
Швеция	5,647	6,627	3,635	1,353	7,245	8,232	6,289	6,032	3,265	1,483	—	49,808
Всего	303,608	305,509	320,708	275,016	263,420	241,380	237,941	276,522	166,608	113,054	24,316	2,528,082

Потери торгового флота, причиненные крейсерами, подводными лодками и минами

	Британский тоннаж	Мировой тоннаж		Британский тоннаж	Мировой тоннаж
1914 г.					
Август	40200	62700	Октябрь	176200	353600
Сентябрь	88200	98300	Ноябрь	168800	311500
Октябрь	77800	87900	Декабрь	1822200	355100
Ноябрь	8800	19400	**1917 г.**		
Декабрь	26000	44100	Январь	153600	368500
1915 г.			Февраль	313400	540000
Январь	32000	47900	Март	353400	593800
Февраль	36300	59900	Апрель	545200	881000
Март	71400	80700	Май	352200	596600
Апрель	22400	55700	Июнь	417800	687500
Май	84300	120000	Июль	364800	557900
Июнь	83100	131400	Август	329800	511700
Июль	52800	109600	Сентябрь	196200	351700
Август	148400	185800	Октябрь	276100	458500
Сентябрь	101600	151800	Ноябрь	173500	289200
Октябрь	54100	88500	Декабрь	253000	399100
Ноябрь	94400	153000	**1918 г.**		
Декабрь	74400	123100	Январь	179900	356600
1916 г.			Февраль	226800	318900
Январь	62200	81200	Март	199400	342500
Февраль	75800	117500	Апрель	215500	278700
Март	99000	167000	Май	192400	295500
Апрель	141100	191600	Июнь	162900	255500
Май	64500	129100	Июль	165400	260900
Июнь	36900	108800	Август	145700	283800
Июль	82400	118200	Сентябрь	136800	187800
Август	43300	162700	Октябрь	59200	118500
Сентябрь	104500	230400	Ноябрь	10100	17600

Германские подводные асы Первой Мировой войны

Фамилия	Лодки	Число походов	Потопленный тоннаж
Лотар фон Арно де ля Перьер	U-35, U-139	10	400000
Вальтер Форстманн	U-12, U-39	16	380000
Макс Валентинер	U-38, U-157	17	300000
Ганс Розе	U-53	12	210000
Отто Штейнбринк	UB-10, UB-18, UB-57, UC-65	24	210000
Вальдемар Копхамель	U-35, U-151, U-140	10	190000
Вальтер Швигер	U-20, U-88	12	190000
Ганс фон Мелентин	UB-43, UB-49	11	170000
Клаус Рюкер	U-34, U-103	14	170000
Вюнше	U-25, U-70, U-97	12	160000
Рейнольд Зальцведель	UB-10, UB-81, UC-21, UC-71	12	150000
Штейнбауэр	UB-47, UB-48	10	140000
Ганссер	U-33, U-156	8	140000
Роберт Морат	U-64	9	130000
Вильгельм Вернер	U-55	10	130000
Лео Гиллебранд	U-16, U-46	12	130000
Отто Шульце	U-63	6	130000
Рудольф Шнейдер	U-24, U-87	10	130000
Эрнест Хасгаген	UB-21, U-62	8	130000
Курт Хартвиг	U-32, U-63	10	130000

Причины гибели германских подводных лодок

Примечание. Относительно итогов по причинам гибели можно лишь делать предположения, так как уничтожение лодки иногда было результатом одновременного применения нескольких противолодочных средств. Много лодок было потоплено артиллерийским огнем после того, как их принудили всплыть на поверхность глубинными бомбами.

	Причины уничтожения													
	Мины	Глубинные бомбы	Подводные лодки (торпеды)	Артогонь	Таран	Ловушки	Воздушные силы	Минирован. сети, сети и т.д.	Подрывные тралы	Несчастные случаи	Захват	Разбилось	Неизвестно	Всего
1914	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	5
1915	3	—	3	2	5	3	—	—	1	1	—	—	1	19
1916	6	2	2	3	—	2	—	2	2	—	1	1	1	22
1917	14	12	8	5	3	5	6	3	1	2	—	—	4	63
1918	18	24	6	6	5	2	—	1	1	1	—	—	5	69
Всего	44	38	19	16	15	12	6	6	5	4	1	1	11	178

Выяснение причин, допускающее в ряде случаев двоякое решение о причинах гибели, дает следующие цифры:

21 подводная лодка погибла от ловушек (11 — от судов-ловушек, 3 — от дозорных судов-ловушек, 3 — от замаскированных рыболовных судов, 2 — от сторожевых судов-ловушек в конвоях, 2 — от траулеров с подводными лодками);

17 подводных лодок погибло в бою с подводными лодками;

9 подводных лодок погибло от воздушных сил (6 — от авиабомб, 2 — потоплено дозорами с дирижаблями, 1 — потоплена дозором с гидросамолетом);

65 потоплено дозорами (6 — протаранены, 11 — артиллерийским огнем, 28 — глубинными бомбами, 4 — подрывными тралами, 6 — сетями и глубинными бомбами, 2 — протаранены и потоплены глубинными бомбами, 2 — протаранены и потоплены артиллерийским огнем, 1 — артиллерийским огнем и глубинными бомбами, 4 — не имеется указаний, 1 — захвачена).

Подводные лодки против подводных лодок

Подводные лодки союзников

Номер лодки	Комадир	Дата	Жертва	Чем потоплена
U-27	Вегенер	18.10.14	E-3 (англ.)	торпеда
UB-15	фон Хеймбург	10.6.15	Медуза (ит.)	торпеда
UB-14	фон Хеймбург	4.9.15	E-7 (англ.)	подр.заряд
UB-14	фон Хеймбург	5.11.15	E-20 (англ.)	торпеда
UC-5	Пусткухен	26.12.15	E-6 (англ.)	мина
UB-18	Штейнбринк	25.4.16	E-22 (англ.)	торпеда
UC-76	Бартен	12.3.17	E-49 (англ.)	мина
UC-22	фон Хеймбург	19.6.17	Ариан (фр.)	торпеда
U-52	Вальтер	17.7.17	C-34 (англ.)	торпеда
UB-73	Нойрейтер	28.8.18	D-6 (англ.)	торпеда

Германские подводные лодки

Номер лодки	Дата	Кем потоплена	Чем потоплена
U-40	23.6.15	C-24 (англ.)	торпеда
U-23	20.7.15	C-27 (англ.)	торпеда
U-6	15.9.15	E-16 (англ.)	торпеда
U-51	14.7.16	H-5 (англ.)	торпеда
UC-10	21.8.16	E-54 (англ.)	торпеда
UC-43	10.3.17	G-13 (англ.)	торпеда
U-81	1.5.17	E-54 (англ.)	торпеда
UC-42	24.5.17	Чирче (фр.)	торпеда
U-99	7.7.17	J-2 (англ.)	торпеда
U-45	12.9.17	D-7 (англ.)	торпеда
UC-62	19.10.17	E-45 (англ.)	торпеда
UC-63	1.11.17	E-52 (англ.)	торпеда
UC-65	3.11.17	C-15 (англ.)	торпеда
UB-61	29.11.17	E-51 (англ.)	мина

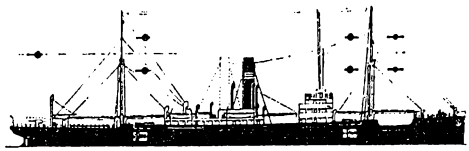
U-75	13.12.17	E-51 (англ.)	мина
UB-16	10.5.18	E-34 (англ.)	торпеда
U-154	11.5.18	E-35 (англ.)	торпеда
UB-72	12.5.18	D-4 (англ.)	торпеда
UB-52	24.5.18	H-4 (англ.)	торпеда
UB-90	16.10.18	L-12 (англ.)	торпеда
U-78	28.10.18	G-2 (англ.)	торпеда

Ошибочно потопленные германские лодки

Номер лодки	Дата	Кем потоплена	Чем потоплена
U-7	21.1.15	U-22	торпеда
UC-44	5.8.17	UC-42	мина
UB-41	5.10.17	UC-55	мина
UC-69	6.12.17	U-96	столкновение (?)

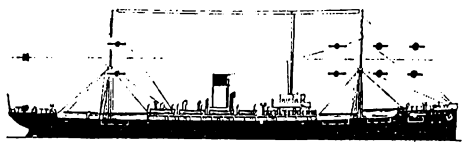
Германские вспомогательные крейсера

Вспомогательный крейсер **Грейф**



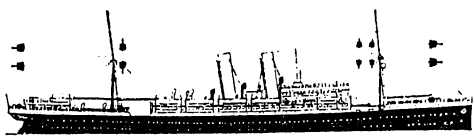
Водоизмещение: 9900 t
Размеры: 131,7 × 16,5 × 7,5 м
Машины: 1-вальная паровая, 2 котла, 13 узл.
6000 тонн угля = 35000 миль @ 10 узл.
Вооружение: 4 — 150/40 мм (600 снарядов), 1 — 105/40 (200 снарядов)
Экипаж: 10 офицеров, 297 матросов

Вспомогательный крейсер **Мёве**



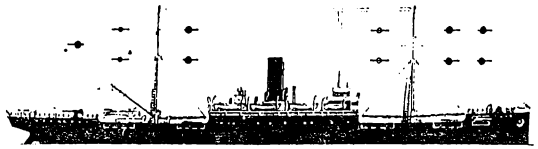
Водоизмещение: 9800 t
Размеры: 124,5 × 14,4 × 6,8 м
Машины: 1-вальная паровая, 5 котлов, 14 узл.
3440 тонн угля = 8700 миль @ 12 узл.
Вооружение: 4 — 150/40 мм (600 снарядов), 1 — 105/40 (200 снарядов), 2 ТА 500 мм (12 торпед), 500 мин
Экипаж: 16 офицеров, 215 матросов

Вспомогательный крейсер **Принц Эйтель-Фридрих**



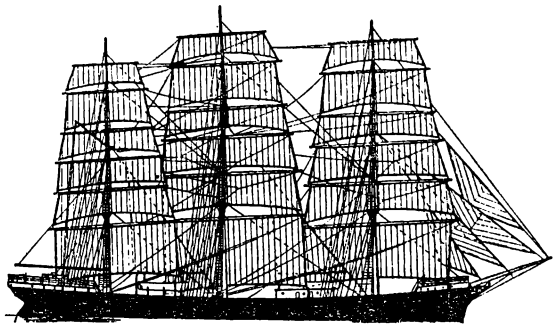
Водоизмещение: 16000 t
Размеры: 154,6 × 17,0 × 8,5 м
Машины: 2-вальная паровая, 4 котла, 17 узл.
6000 тонн угля = 10000 миль @ 14 узл.
Вооружение: 4 — 105/35 мм, 6 — 88/40 мм, 12 — 37 мм
Экипаж: 25 офицеров, 377 матросов

Вспомогательный крейсер **Вольф**



Водоизмещение: 11200 t
Размеры: 135,0 × 17,1 × 7,8 м
Машины: 1-вальная паровая, 3 котла, 10,5 узл.
6300 тонн угля = 32000 миль @ 8 узл.
Вооружение: 6 — 150/40 мм (1200 снарядов), 1 — 105/40 (200 снарядов), 2 ТА 500 мм (16 торпед), 500 мин
Экипаж: 16 офицеров, 215 матросов

Вспомогательный крейсер **Зееадлер**



Водоизмещение: 4500 t
Размеры: 83,5 × 11,8 × 5,5 м
Скорость под парусами 14 узл.
Вспомогательный дизель, 1 вал, 9 узл.
Вооружение: 2 — 105/40 мм (400 снарядов)
Экипаж: 7 офицеров, 57 матросов

Список использованной литературы

1. *Андреев В.И.* «Борьба на океанских коммуникациях», М 1961
2. *Белкин С.И.* «Голубая лента Атлантики», Л 1990
3. *Вильсон Х.* «Линейные корабли в бою 1914 — 18 гг.», М 1938
4. *Гайер А.* «Германские подводные лодки в войну 1914 —18 гг.», Л 1933
5. *Гибсон Р., Прендергаст М.* «Германская подводная война 1914 — 1918 гг.», М 1938
6. *Гончаров Л.Г., Денисов Б.А.* «Использование мин в мировую империалистическую войну», М-Л 1940
7. *Горз Д.* «Подъем затонувших кораблей», Л 1985
8. *Горшков С.Г.* «Морская мощь государства», М 1976
9. *Граф Г.К.* «На «Новике», СПб 1997
10. *Гроос О.* «Война на море», Пг 1921
11. *Джеллико Д.* «Подводная опасность», М 1937
12. *Ефремов И.А.* «Катти Сарк»
13. *Зеештерн* «1906 год. Крушение старого мира», СПб 1906
14. *Исаков И.С.* «Операция японцев против Циндао в 1917 г.», М-Л 1941
15. *Коленковский А.* «Дарданелльская операция», М 1938
16. *Корбетт Ю.* «Некоторые принципы морской стратегии», М 1932
17. *Корбетт Ю., Ньюболт Г.* «Операции английского флота в мировую войну», т 1 — 5, М 1937
18. *Короткин И.М.* «Аварии и катастрофы кораблей», Л 1977
19. *Корсун Н.Г.* «Первая мировая война на Кавказском фронте», М 1946
20. *Кресуэлл Д.* «Война на море», М 1941
21. *Лихарев Д.В.* «Адмирал Дэвид Битти», СПб 1997
22. *Ловелль Т.* «Корсары глубин», М 1940
23. *Лорей Г.* «Операции германо-турецких морских сил в 1914 — 18 гг.», М 1935
24. *Макаров С.О.* «Вопросы морской тактики и подготовки офицеров», М 1943
25. *Мельников Р.М.* «Броненосец «Потемкин», Л 1980
26. *Мельников Р.М.* «Крейсер «Варяг», Л 1983
27. *Мельников Р.М.* «Крейсер «Очаков», Л 1986
28. *Мельников Р.М.* «Рюрик» был первым», Л 1989
29. *Мэхен А.Т.* «Влияние морской силы на французскую революцию и империю», т. 1 — 2, М-Л 1940
30. *Мэхен А.Т.* «Влияние морской силы на историю», М-Л 1941
31. *Некрасов Г.* «У врат Цареграда», Сидней 1992
32. *Новиков Н.* «Операции флота против берега на Черном море в 1914 — 1917 гг», М 1937
33. *Поленов Л.Л.* «Крейсер «Аврора», Л 1987
34. *Пузыревский К.П.* «Повреждения кораблей от артиллерии и борьба за живучесть», Л 1940

35. *Пузыревский К.П.* «Повреждения кораблей от подводных взрывов и борьба за живучесть», Л 1938
36. *Рольльман Г.* «Война на Балтийском море», М 1937
37. *Соболев Л.* «Капитальный ремонт», СПб 1994
38. *Степанов Ю.Г., Цветков И.Ф.* «Эскадренный миноносец «Новик», Л 1981
39. *Тирпиц А. фон*, «Воспоминания», М 1957
40. *Томази А.* «Морская война на Адриатическом море», М-Л 1940
41. *Томашевич А.В.* «Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914 — 155 гг.», М 1939
42. *Трубицын С.Б.* «Легкие крейсера Германии», СПб 1997
43. *Фирле Р.* «Война на Балтийском море», М 1937
44. «Флот в Первой Мировой войне», т. 1 — 2, М 1964
45. *Хасхаген Э.* «На подводной лодке у берегов Англии», СПб 1998
46. *Ховарт Д.* «Дредноуты», М 1997
47. *Хоулинг А.А., Хоулинг М.* «Последний рейс «Лузитании», Л 1990
48. *Цветков И.Ф.* «Линкор «Октябрьская Революция», Л 1983
49. *Цветков И.Ф.* «Гвардейский крейсер «Красный Кавказ», Л 1990
50. *Чаттертон К.* «Суда-ловушки», М 1936
51. *Чишвиц* «Захват балтийских островов Германией», М 1937
52. *Шацилло К.Ф.* «Русский империализм и развитие флота», М 1968
53. *Шталь А.В.* «Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914 — 18 гг.», М 1937
54. *Шеер Р.* «Германский флот в мировую войну», М-Л 1940
55. *Энгельс Ф.* «Избранные военные произведения», М 1956
56. *Яковлев С.* «Непотопляемость надводных кораблей», М 1937
57. *Bennett G.* «Naval battles of the First World war», L 1964
58. *Bennett G.* «The battle of Jutland», L 1964
59. *Bennett G.* «Coronel and Falklands», L 1962
60. *Breyer S.* «Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905 — 1970», Munchen 1970
61. *Breyer S.* «Alte deutche Panzerkreuzer», 1995
62. *Breyer S.* «Die Schlachtschiffe der BAYERN-klasse», 1994
63. *Brown D.K.* «Warrior» to «Dreadnought», L 1997
64. *Buxton I.* «Big gun monitors», Tynemooth 1972
65. *Chatterton E.K.* «Sea of adventures», L 1936
66. «Conway's all the world fighting ships 1866 — 1905», L 1979
67. «Conway's all the world fighting ships 1905 — 1922», L 1985
68. *Coward B.R.* «Battleships at war», L 1987
69. «Die K. und K. Donauflottille», Graz 1989
70. *Edwards B.* «Salvo!», L 1995
71. *Fraccaroli A.* «Italian warships of World War I», L 1970
72. *Giorgerini G., Nani A.* «Le navi di linea italiane», Roma 1973
73. *Giorgerini G., Nani A.* «Gli incrociatori italiani», Roma 1973
74. *Gozdawa-Goleboiowski J.* «Pierwsza wojna swiatowa na morzu», Gdansk 1973
75. *Greger R.* «Die Russiche flotte im ersten Weltkrieg», Munchen 1970
76. *Greger R.* «Austro-Hungarian warships of World War I», L 1976

77. *Greger R.* «Battleships of the World», L 1997
78. *Gruner E.* «Die deutschen Kriegsschiffe 1815 — 1945», Bd. 1 — 2, Koblenz 1983
79. *Herzog B.* «Die deutschen U-Boote 1906 — 1966», Munchen 1968
80. *Hodges P.* «The big gun», L 1981
81. *Hough R.* «The pursuit of admiral von Spee», L 1969
82. *Hough R.* «Dreadnought», L 1965
83. *Howgaard W.* «Modern history of warships», L 1920
84. *Jellicoe J.R.* «The Grand Fleet», L 1919
85. *Kaulisch B.* «Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrustung», Berlin 1988
86. *Kemp P.J.* «Austro-Hungarian battleships», L 1991
87. *Kemp P.K.* «HM submarines», L 1952
88. *Kosiarz E.* «Pierwsza wojna swiatowa na Baltyku», Gdansk 1979
89. *Labaille-Couhat* «French warships of World War I», L 1974
90. *Langensiepen B., Guleryuz A.* «The Ottoman steam navy», L 1995
91. *Le Fleming* «Warships of World War I», L 1961
92. *Lyon H., Moore J.E.* «The encyclopedia of the World's warships», L 1978
93. *March E.J.* «British destroyers», L 1966
94. *Marder A.J.* «From the Dreadnought to Scapa Flow», vol. 1 — 5, NY 1961
95. *Marder A.J.* «The anatomy of the British sea power», NY 1940
96. *Morris D.* «Cruisers of the Royal and Commonwealth navies», L 1987
97. *Padfield P.* «The great naval race», L 1974
98. *Parkes O.* «British battleships 1860 — 1950», L 1990
99. *Polmar N.* «Aircraft carriers», NY 1969
100. *Preston A.* «Battleships of World war I», L 1972
101. *Preston A.* «Cruisers — an illustrated history», L 1991
102. *Preston A.* «V and W class destroyers», L 1971
103. *Roskill S.W.* «HMS «Warspite», L 1957
104. *Sokol A.* «The Imperial and Royal Austro-Hungarian navy», Annapolis 1968
105. *Walter J.* «The Kaiser's pirates», L 1994
106. *Wilson M.* «Baltic assignment», L 1977
107. *Young F.* «With the battle cruisers», L 1921

Журналы «Гангут», «Морской сборник», «Судостроение», «Morze», «Orizzonte Mare», «Warship», «Warship International».
Ежегодники «Jane's fighting ships», «Brassey's naval annual».

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие 3

НА ОКЕАНСКИХ ПРОСТОРАХ
Дальневосточный эпизод 50
Грозные крейсера 79
Роскошные лайнеры 165
Незаметные пароходы 195
Последний корсар (вспомогательный крейсер «Зеедлер») 241

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА
Гельголандская бухта 260
Подводные лодки в Дарданеллах 287
Действия британских лодок на Балтике, 1914—1917 годы 338
Они тоже воевали 359

ГЕРМАНСКАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА: ПРАВДА И ЛОЖЬ
Охота на крупного зверя 380
Как гибли лайнеры 404
Суда-ловушки 426
Германские подводные лодки на Средиземном море 449
Дуврский барраж 476
Неограниченная подводная война 511

ПРИЛОЖЕНИЯ 541

Издательская группа АСТ

Издательская группа АСТ, включающая в себя около **50 издательств** и редакционно-издательских объединений, предлагает вашему вниманию **более 10 000 названий книг** самых разных видов и жанров. Мы выпускаем классические произведения и книги современных авторов. В наших каталогах — интеллектуальная проза, детективы, фантастика, любовные романы, книги для детей и подростков, учебники, справочники, энциклопедии, альбомы по искусству, научно-познавательные и прикладные издания, а также широкий выбор канцтоваров.

В числе наших авторов мировые знаменитости Сидни Шелдон, Стивен Кинг, Даниэла Стил, Джудит Макнот, Бертрис Смолл, Джоанна Линдсей, Сандра Браун, создатели российских бестселлеров Борис Акунин, братья Вайнеры, Андрей Воронин, Полина Дашкова, Сергей Лукьяненко, Фридрих Незнанский, братья Стругацкие, Виктор Суворов, Виктория Токарева, Эдуард Тополь, Владимир Шитов, Марина Юденич, а также любимые детские писатели Самуил Маршак, Сергей Михалков, Григорий Остер, Владимир Сутеев, Корней Чуковский.

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

Вы также сможете приобрести книги группы АСТ по низким издательским ценам в наших **фирменных магазинах:**

В Москве:

- Звездный бульвар, д. 21, 1 этаж, тел. 232-19-05
- ул. Татарская, д. 14, тел. 959-20-95
- ул. Каретный ряд, д. 5/10, тел. 299-66-01, 299-65-84
- ул. Арбат, д. 12, тел. 291-61-01
- ул. Луганская, д. 7, тел. 322-28-22
- ул. 2-я Владимирская, д. 52/2, тел. 306-18-97, 306-18-98
- Большой Факельный пер., д. 3, тел. 911-21-07
- Волгоградский проспект, д. 132, тел. 172-18-97
- Самаркандский бульвар, д. 17, тел. 372-40-01

мелкооптовые магазины

- 3-й Автозаводский пр-д, д. 4, тел. 275-37-42
- проспект Андропова, д. 13/32, тел. 117-62-00
- ул. Плеханова, д. 22, тел. 368-10-10
- Кутузовский проспект, д. 31, тел. 240-44-54, 249-86-60

В Санкт-Петербурге:

- проспект Просвещения, д. 76, тел. (812) 591-16-81 (магазин «Книжный дом»)

Издательская группа АСТ

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7 этаж.
Справки по телефону (095) 215-01-01, факс 215-51-10
E-mail: astpub@aha.ru http://www.ast.ru

ISBN 5-17-004429-1

9 785170 044290

Научно-популярное издание

Больных Александр

Морские битвы Первой мировой:
На океанских просторах

Автор-составитель А. Больных
Художественный редактор О. Адаскина
Компьютерный дизайн: С. Барков
Компьютерная верстка: О. Васюхина
Технический редактор О. Панкрашина
Редактор С. Казанцев

Подписано в печать 30.11.00.
Формат 84×108 $^{1}/_{32}$. Усл. печ. л. 29,40.
Тираж 10 000 экз. Заказ № 3530.

Налоговая льгота — общероссийский классификатор продукции
ОК-005-93, том 2; 953000 — книги, брошюры

Гигиеническое заключение
№ 77.99.14.953.П.12850.7.00 от 14.07.2000 г.

ООО «Издательство АСТ»
Лицензия ИД № 02694 от 30.08.2000 г.
674460, Читинская область, Агинский район,
п. Агинское, ул. Базара Ринчино, д. 84
Наши электронные адреса:
WWW. AST. RU
E-mail: astpub@aha.ru

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

НА ОКЕАНСКИХ ПРОСТОРАХ

Количественное превосходство Королевского Флота не позволяло Германии рассчитывать на победу в открытом сражении. Поэтому у немцев оставался один слабый шанс на успех – попытаться сокрушить систему морской торговли Великобритании. И тогда в океан вышли рейдеры...

Действиям рейдеров, а также британских и германских подводных лодок и посвящен данный том сериала «Морские битвы Первой мировой». Книга снабжена большим справочным аппаратом и станет настоящим подарком для всех любителей военной истории.