

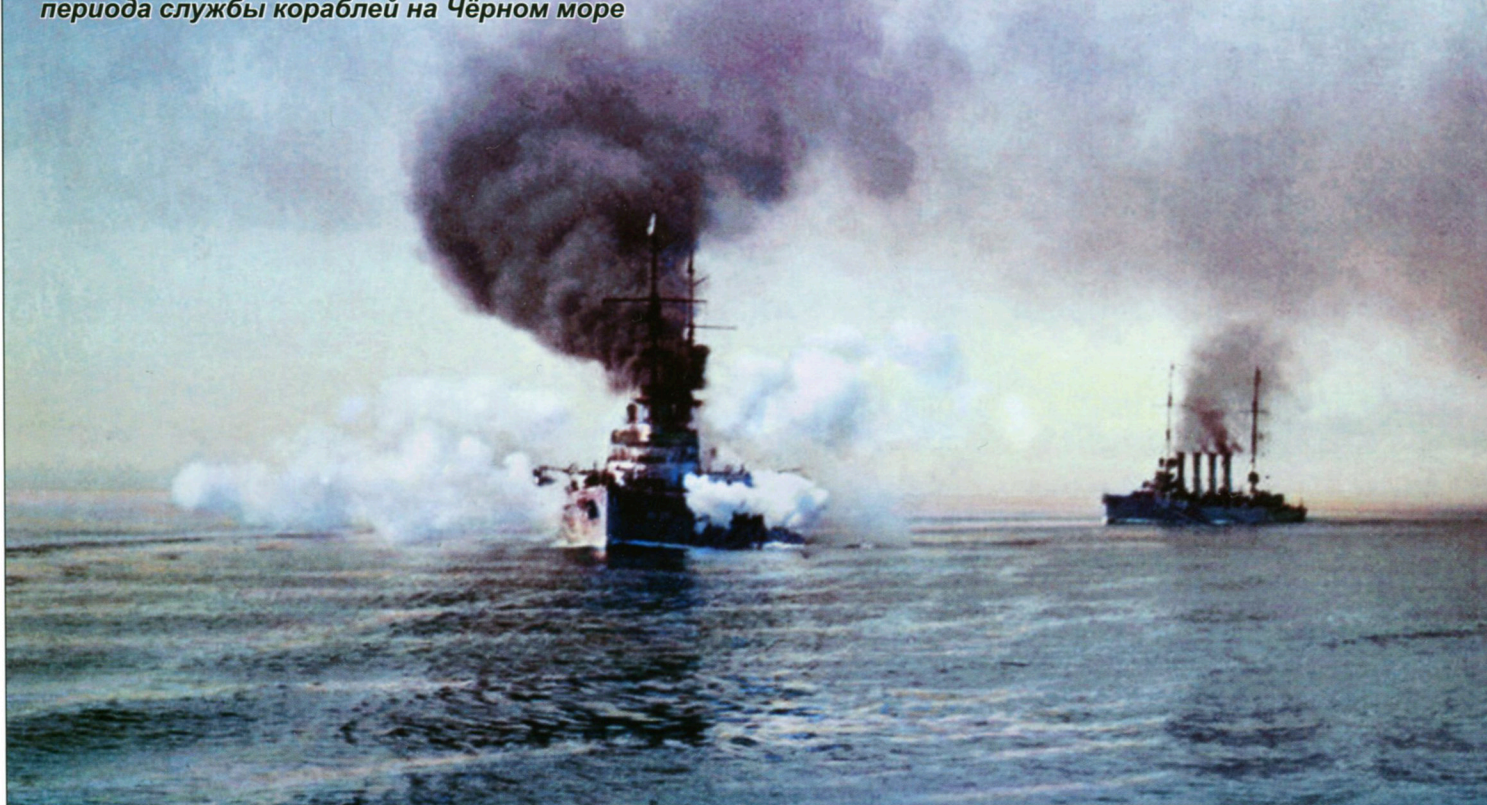
Германские линейные крейсера «Гебен» и «Мольтке»



«Гeben» и «Бреслау» в Мессине. Известная картина немецкого художника и графика Вили Штёвера (Willy Stöwer). Существует несколько авторских вариантов этой картины, выполненных Штёвером специально для учебников, цветных и черно-белых открыток. Фотографий поспешного ухода немецких крейсеров из итальянского порта в связи с приближением эскадры Милна не сохранилось



«Гeben» и «Бреслау». Компьютерная раскраска подлинной фотографии. Относительно изображённого на снимке в разных источниках доминируют две противоречивые версии: по одним данным, это довоенные учебные стрельбы Средиземноморской дивизии, по другим – боевой эпизод периода службы кораблей на Чёрном море



Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

Л. КАЩЕЕВ

Германские линейные крейсера
«ГЕБЕН» и «МОЛЬТКЕ»

3 (174)•2014 г. 

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Рег. свидетельство ПИ № 77-12434 Издаётся с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — ЗАО «Редакция журнала «Моделист-конструктор»

Главный редактор И.А. ЕВСТРАТОВ

Отвественный редактор И.А. ЕВСТРАТОВ

Литературный редактор Л.А. СТОРЧЕВАЯ

Корректор Г.Т. ПОЛИБИНА

Компьютерная вёрстка: М.В. ТИХОМИРОВА

✉ 127015, Москва, А-15, ул. Новодмитровская, д.5а,

«Моделист-конструктор» ☎ (495) 787-35-54

www.modelist-konstruktor.ru, more@modelist-konstruktor.ru

Подп. к печ. 14.03.2014. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная № 1.

Печать офсетная. Усл. печ.л.04. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 06.

Заказ № 139. Тираж 1150 экз.

Отпечатано в ООО «Ледокол»

Адрес: 603009 г. Нижний Новгород, п/о 9; а/я 14

За доставку журнала несут ответственность предприятия связи.

Редакция внимательно знакомится со всеми поступающими письмами и материалами, но, к сожалению, не всегда имеет возможность ответить их авторам.

Авторы материалов несут ответственность за точность приведённых фактов, а также за использование сведений, не подлежащих публикации в открытой печати.

Ответственность перед заинтересованными сторонами за соблюдение их авторских прав несут авторы.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

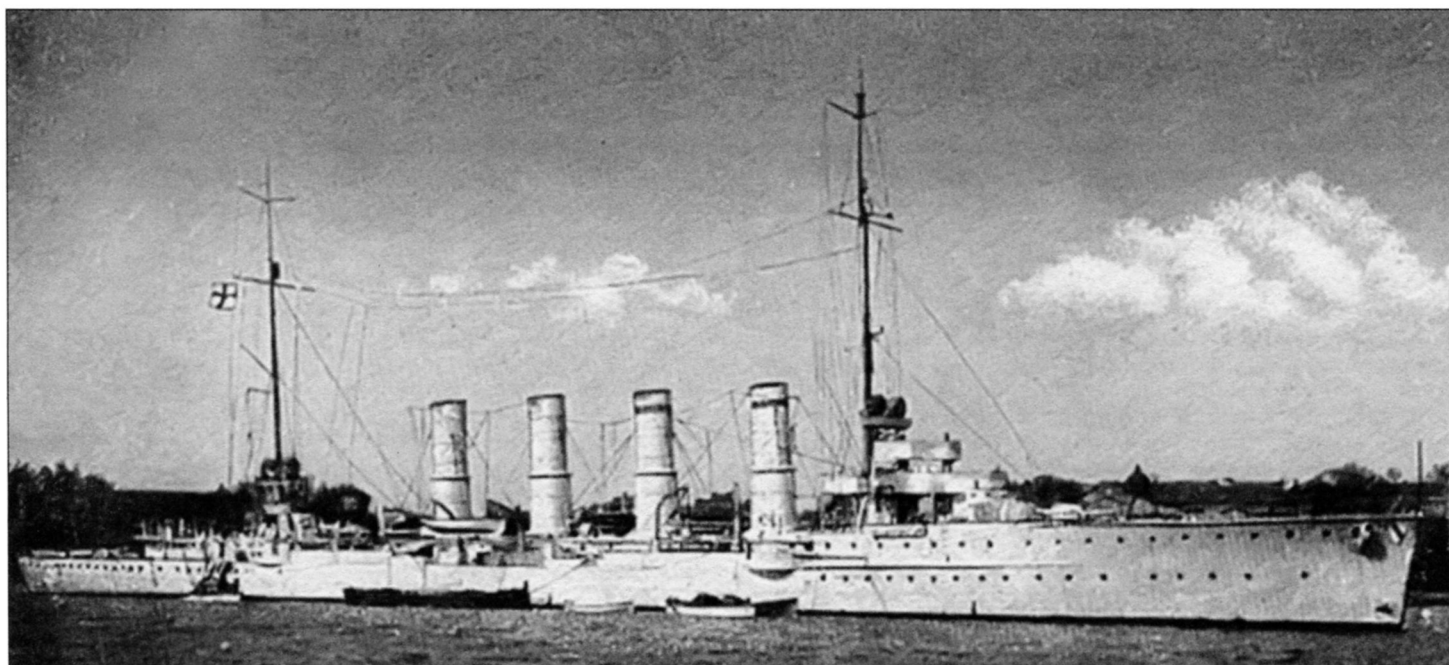
ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

Напоминаем тем, кто не успел подписаться на первое полугодие 2014 года, что вы можете и сейчас выписать по каталогу Роспечати и со следующего месяца регулярно получать наши издания: «Моделист-конструктор» (подписной индекс — 70558), «Морская коллекция» (подписной индекс — 73474), «Авиаколлекция» (подписной индекс — 82272).

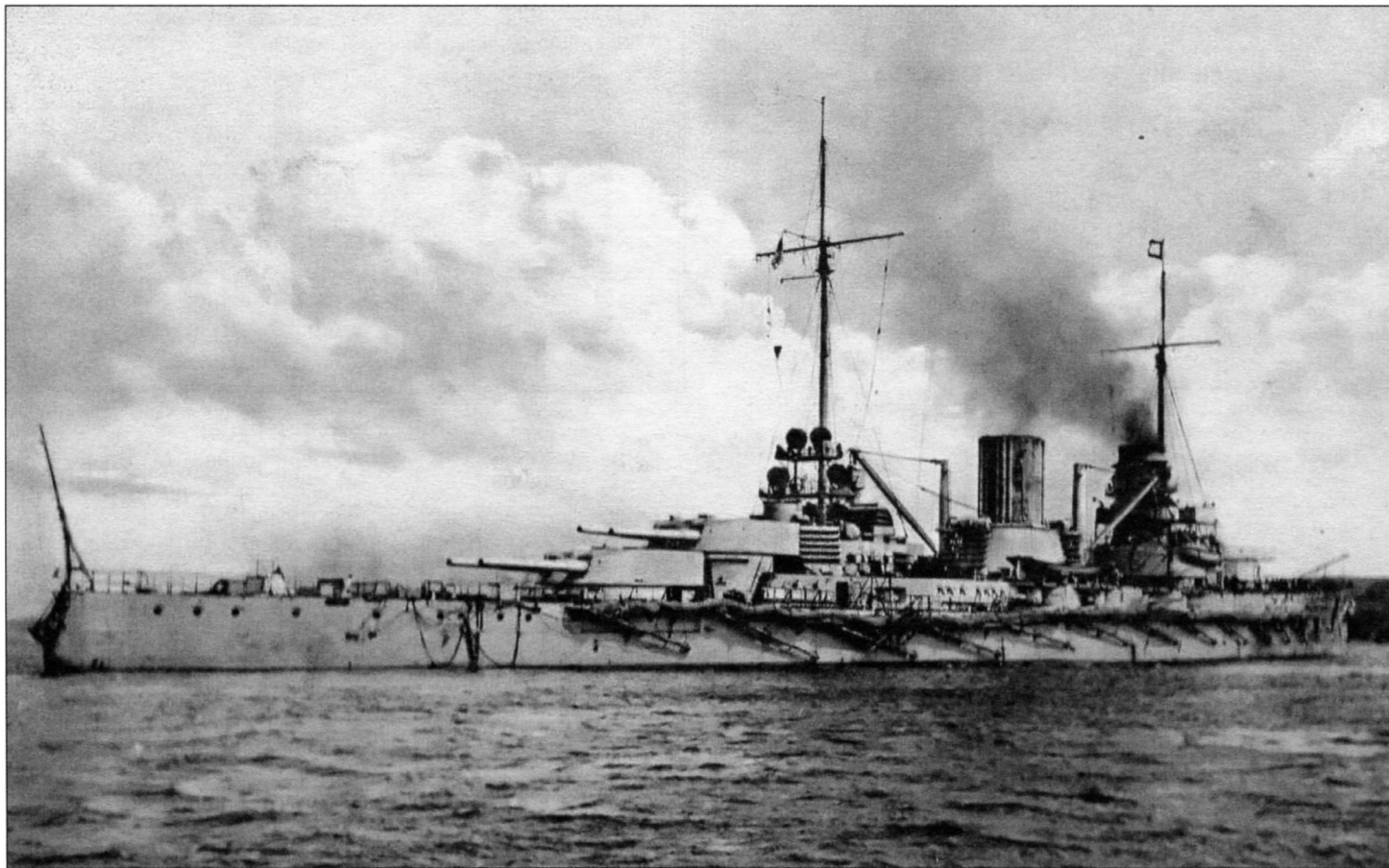


Список литературы

1. Белли В.А. Флот в Первой мировой войне. — М.: Воениздат, т. 2, 1964. — 363 с.
2. Бережных О.А. "Гебен". — Гангут, вып.10, 1996, с. 72 — 78.
3. Варнек П.А. Последние минуты минного заградителя "Прут". — Гангут, вып. 12-бис, 1997, с. 133 — 140.
4. Кепен П. Надводные корабли и их техника в войну 1914 — 1918 гг. /Пер.с нем. — М.: Изд-во наркомата обороны СССР, 1937. — 414 с.
5. Лорей Г. Операции германо-турецких сил. 1914 — 1918 гг. — СПб.: ООО «Полигон», 2004. — 528 с.
6. Мельников Р.М. "Бреслау". — Гангут, вып.10, 1996, с. 78 — 84.
7. Пузыревский К.П. Боевые повреждения и гибель кораблей в Ютландском бою. — Санкт-Петербург: МКО, 1995. — 68 с.
8. Gozdawa-Golebiowski J., Wywerka Prekurat T. Pierwsza wojna swiatowa na morzu. — Gdansk: Wyd-wo Morskie, 1973. — 777 s.
9. Philip Watts, Английские и германские линейные корабли начала мировой войны. - Линкоры. Сборник переводов из инопериодики. — Л.: Изд-во ОНТБ, 1941. — 567 с.



Германские линейные крейсера «ГЕБЕН» и «МОЛЬТКЕ»



Первая мировая война стала одним из наиболее трагических событий XX века, отнюдь не бедного историческими катаклизмами. Многочисленные исследования, доклады, дневники, книги и публицистические статьи посвящены анализу причин и развития этого явления. В этом выпуске «Морской коллекции» автором сделана попытка приоткрыть лишь одну страничку истории Первой мировой – речь в ней пойдёт о крейсерах кайзеровского флота.

Первая мировая война представляла собой битву за передел мира – перераспределение колоний и рынков сбыта. А для ведения колониальных войн на море, когда операции проводились в многомесячных рейдах, на огромном удалении от баз, где каждый из командиров мог рассчитывать только на свой корабль и на свой экипаж, ничего лучше крейсера придумано не было...

Если подходить к вопросу с точки зрения математики, то при сопоставлении территорий и людских резервов стран Антанты и блока Центральных держав, становится очевидным подавляющее превосходство Антанты и её союзников. Однако если сравнивать объёмы промышленного производства в противоборствующих союзах, то преимущество Антанты становится не столь уж очевидным. А в производстве новых видов вооружения чаша весов вообще перевешивает на сторону Германии... А ведь ещё совсем недавно англичане и французы легко справлялись со слаборазвитыми странами, противопоставляя свои пулемёты лукам и стрелам туземцев.

Что же касается Первой мировой, то она стала для Антанты «холодным душем», когда британские пулемётчики столкнулись с не менее качественным стрелковым оружием. А помимо этого, германские войска демонстрировали им боевые отравляющие газы, цеппелины-бомбардировщики, бактериологическое оружие, снайперские винтовки и сверхтяжёлые орудия Круппа. Британские моряки с сожалением осознали, что их тяжёлые корабли по качеству бронирования и живучести частенько уступают кайзеровским дредноутам и линейным крейсерам, а массовое применение немцами подводных лодок вообще едва не поставило Великобританию на край гибели.

В предлагаемой читателям монографии из всего множества немецких крейсеров речь пойдёт лишь о двух из них – «Мольтке» и «Гебене», однотипных кораблях, хотя и с совершенно разными судьбами. Немаловажную роль при выборе этих двух кораблей, как темы исследования, сыграл и тот факт, что оба крейсера не раз сталкивались в бою с российским флотом.

«Мольтке» прошёл обычный путь немецкого линейного крейсера, участвуя практически во всех операциях крейсерской эскадры Хиппера и всех линейных боях. В частности, велика была его роль и в Ютландском сражении 1916 года, и в десантной операции на эстонские острова.

«Гебен» – полная противоположность «крейсеру-близнецу». В частности, ему так и не довелось принять участие ни в одном линейном сражении. Идеи адмирала Вильгельма Сушона соединить в линию устаревшие турецкие линкоры и «Гебен» так и

На фото сверху: укладка противоторпедных сетей вдоль бортов «Гебена». После Ютландского сражения, когда «Дерфлингер» чуть не запутался в собственных противоторпедных сетях, со всех германских кораблей, в том числе и с «Мольтке», сети были сняты. На «Гебене» сети оставались до перестройки в 1926 – 1930 гг.

остались досужими размышлениями. «Гебен» был от начала до конца рейдером, «одиноким волком», несущим войну сначала на Средиземноморье, а затем – на Черноморском театре.

Цена его набегов была немалой – чтобы нейтрализовать линейный крейсер «Гебен» и лёгкий крейсер «Бреслау» потребовалось привлечение всего Черноморского флота России и значительной части англо-франко-итальянской эскадры на Средиземном море.

Интересна и дальнейшая судьба этих кораблей. Так, «Мольте» был отправлен своим экипажем на дно в бухте Скапа-Флоу в относительно новом, состоянии, а постоянно рисковавший и получавший при этом значительные повреждения «Гебен» сумел пройти через две мировые войны и был разобран на металл лишь, в общем-то, недавнем 1976 году!

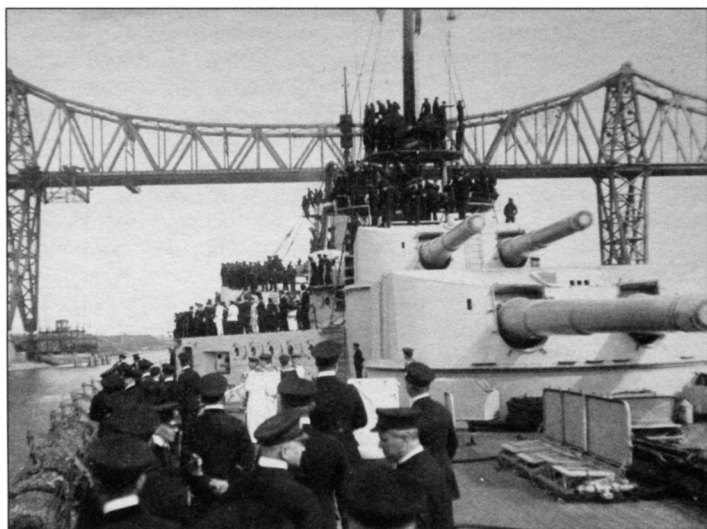
ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ЛИНЕЙНЫХ КРЕЙСЕРОВ ТИПА «МОЛЬТКЕ»

Кайзеровская Германия поздно вато включилась в мировой колониальный передел. Именно поэтому появление в германском флоте крейсеров как класса кораблей для операций на океанских просторах произошло относительно поздно – немцы кораблестроители пока ещё не имели соответствующих навыков и традиций, хотя мастерства и технологического опыта им было не занимать.

Линейные крейсера программы 1908 – 1909 годов «Гебен» (Goeben, исторически сложившееся прочтение названия неточно, правильное – «Гёбен») и «Мольтке» (Moltke) явились дальнейшим развитием конструкции германского крейсера «Фон дер Танн» (Von der Tann). Они стали, по сути, вторым и третьим кораблями этого класса в Германии, которые создавались в качестве усовершенствованной альтернативы британским линейным крейсерам типа «Инвинсибл» (Invincible), причём водоизмещение у «немцев» превышало на 5400 т английские аналоги, большими были также их длина (на 24,4 м) и осадка (на 0,28 м).

Конструкция германских кораблей отрабатывалась в проектно бюро Имперского морского ведомства с апреля 1907-го по май 1908-го года. Главный конструктор германского флота Бюркнер назначил руководителем проектных работ инженера Дитриха (Dietrich).

Названия новым кораблям были выбраны в честь известных военачальников Германии – генерал-фельдмаршала Карла-Бернгардта Мольтке (1800 – 1891) и генерала от инфантерии Августа фон Гебена (1816 – 1880), прославившихся в годы франко-прусской войны 1870 – 1871 гг.



Построенный в 1895 г. Рендсбургский мост изначально проектировался с большими пролётами для пропуска громоздких кораблей. Тем не менее, проход под мостом линейного крейсера «Мольтке» вызывал определённые опасения

Оба крейсера строились на верфях фирмы Blohm und Voss в Гамбурге. «Мольтке» (№.200) обошёлся казне в 42 603 тыс. марок, а «Гебен» (№.201) – в 41 564 тыс. марок. До спуска на воду корабли обозначались литерами G и H соответственно.

«Мольтке» был заложен в апреле 1909 г., спущен на воду 7 апреля 1910 г. и введён в строй 30 сентября 1911 года. «Гебен» был заложен 28 августа 1909 г., спущен на воду 28 февраля 1911 г. и введён в строй 2 июля 1912 года.

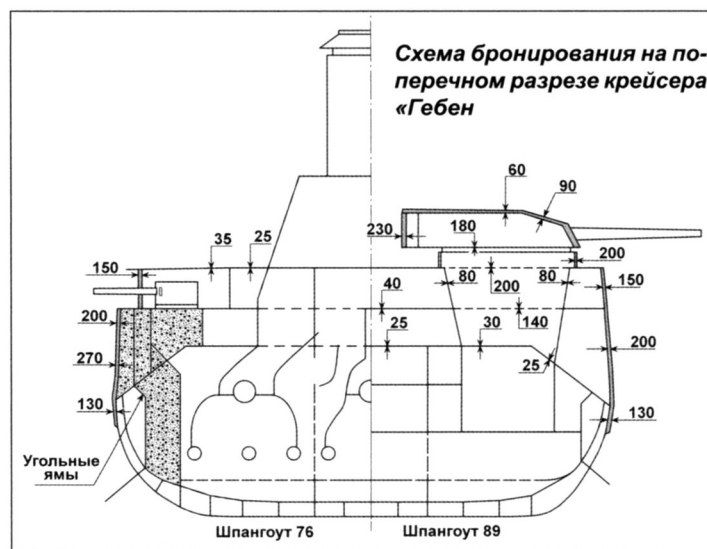
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КРЕЙСЕРОВ

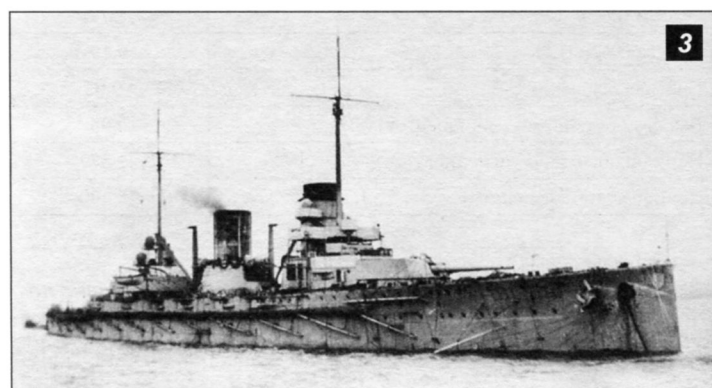
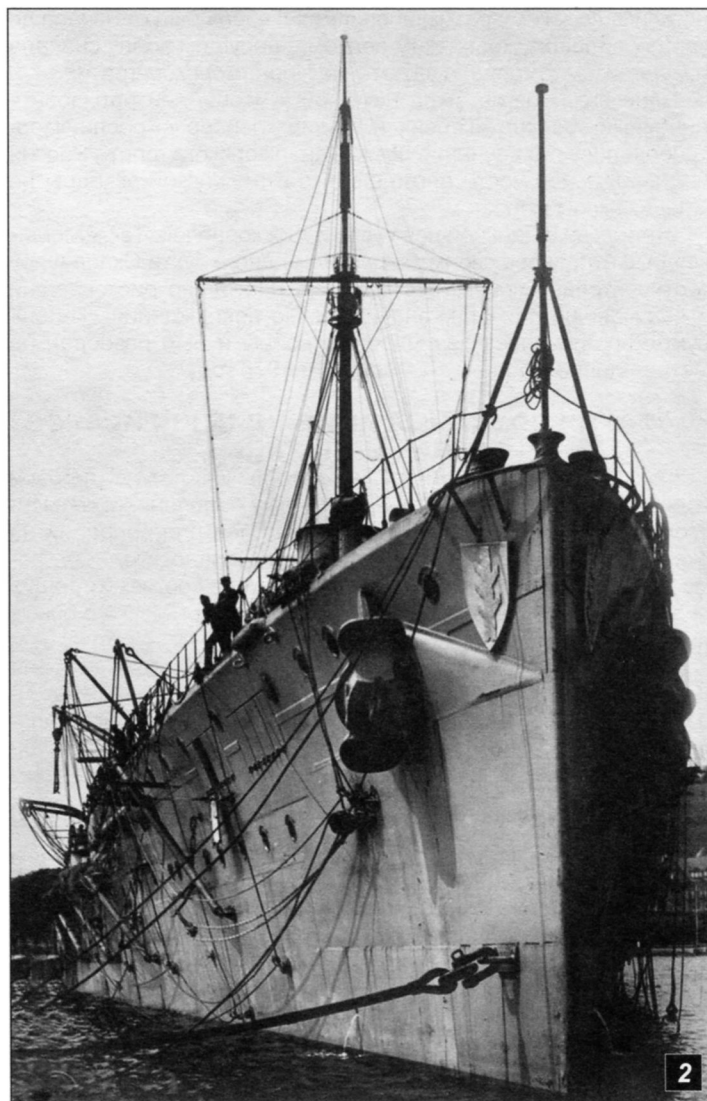
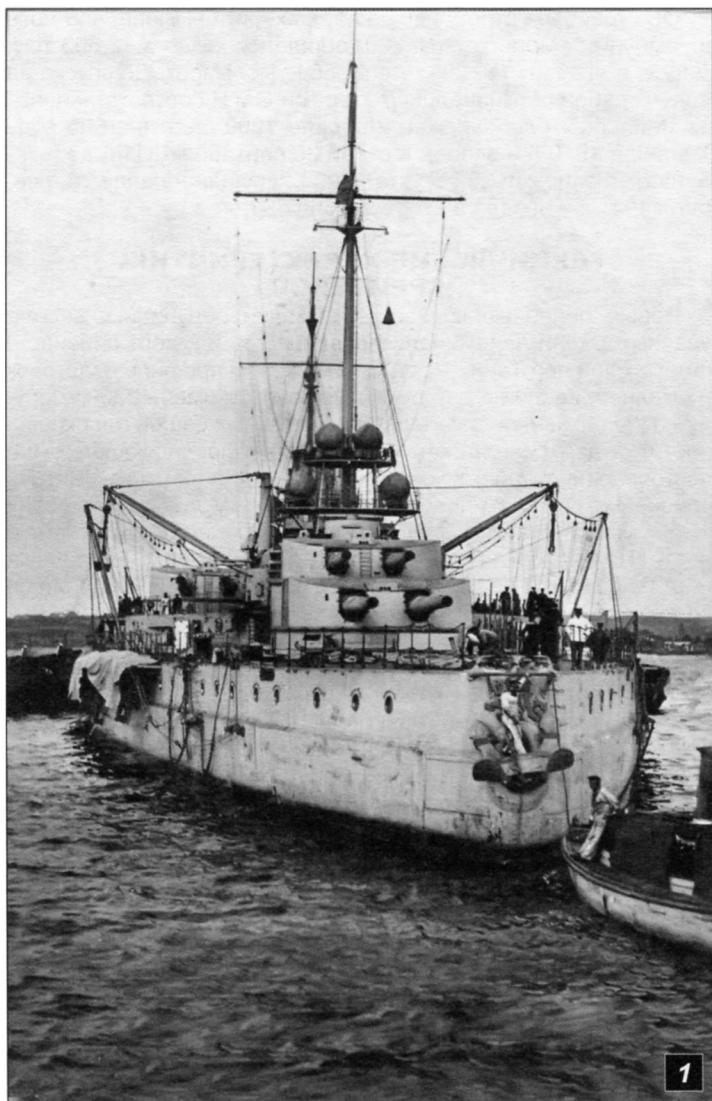
Новые линейные крейсера Германии получились весьма удачными. Они напоминали первенца германского линейного флота «Фон дер Танн» – оба имели схожий профиль надстроек и штевней, несли по две дымовые трубы и имели 280-мм орудия. Предложенное размещение орудийных башен (на оконечностях и две диагонально по бортам) в последующем было повторено на линейных крейсерах типа «Зейдлиц» (Seydlitz). По сравнению со своим предшественником, «Мольтке» и «Гебен» имели увеличенную ширину в миделе и более острые оконечности. Палуба бака была доведена до грот-мачты, надводный борт в носу и корме уменьшен (при полном водоизмещении он составлял 7,31 и 4,27 м соответственно). От «Фон дер Танна» новые крейсера отличались также утолщением барбетов башен (со 170 до 255 мм), двумя броневыми палубами, броневой защитой оконечностей корабля, дымоходов и дымовых труб, пятой кормовой башней главного калибра, стрелявшей поверх другой, – всё это потребовало увеличения водоизмещения на 3600 т.

Для повышения боевой живучести на «Мольтке» и «Гебене» установили один за другим два полубалансирных руля (система «тандем») с приводом тех из нескольких разных отсеков, что снизило вероятность их одновременного выхода из строя.

Данные «Гебена» и «Мольтке» на 1912 г.

Длина по ватерлинии, м	186
Наибольшая длина, м	86,6
Ширина, м	29,4
Ширина (с учётом противоминных сетей), м	29,96
Осадка (нос), м	8,77
Осадка (корма), м	9,19
Средняя осадка, м	9,0
Высота борта по мидель-шпангоуту, м	4,08
Нормальное водоизмещение, т	22 879
Полное водоизмещение, т	25 400





На фото 1 – линейный крейсер «Гебен». Снимок кормовой части, хорошо видны кормовые башни, вывешенные на выстрелах противоторпедные сети и единственный кормовой якорь

На фото 2 – носовая часть «Гебена». Немецкие линейные корабли и крейсера несли на носу геральдические щиты с гербами исторических лиц или городов, в честь которых они названы. На снимке видна одна из петель, служившая для крепления противоторпедных сетей или в качестве дополнительной швартовой точки при длительном стоянии у пирса

На фото 3 – линейный крейсер «Гебен». На снимке из Bundesarchiv корабль сфотографирован в 1911 г., ещё до ввода в строй

Форштевень был выполнен почти прямым вместо умеренно таранного носа на «Фон дер Танне».

Первоначально для уменьшения бортовой качки предполагалось использовать успокоительные цистерны, разработанные директором фирмы Blohm und Voss Фрамом, и поэтому метacentрическая высота была доведена до 3,01 м.

Корпус корабля разделялся переборками на 15 отсеков, двойное дно простиралось на 75% длины корабля по ватерлинии.

Энергетическая установка каждого из крейсеров состояла из двух паровых турбин Parsons с прямой передачей на вал, проходящий через три отсека.

Турбины высокого давления (диаметр ротора 1900 мм) помещались в носовых отделениях и вращали наружные гребные валы. Турбины низкого давления (ротор 3050 мм) находились в кормовом отделении и вращали внутренние валы.

На кораблях устанавливалось по 24 водотрубных котла Marine-Schulz-Tornycroft с трубками малого диаметра и рабочим давлением пара 16 атм. Суммарная проектная мощность установок корабля составляла 76 795 л.с. (63 296 кВт), что должно было обеспечить кораблям скорость до 25,5 узла. Ход крейсеров обеспечивался четырьмя трёхлопастными винтами диаметром 3,74 м.

На заводских испытаниях корабли показали следующие результаты: «Мольте» – мощность 85 782 л.с., скорость 28,4 узла при 332 оборотах винта в минуту, «Гебен» – мощность 85 661 л.с., скорость 28,0 узла при 330 оборотах винта в минуту.

На полной мощности часовой расход угля достигал 48 т, а при скорости 15 узлов снижался до 16 т. Запас топлива со-

ставлял от 984 т при нормальном и до 1310 т – при полном водоизмещении. При максимальной перегрузке крейсера могли взять на борт до 3050 т угля. При планировании боевых операций считалось, что этого топлива достаточно для прохождения 2370 миль при 23-узловом ходе или 4120 миль при 14-узловом ходе, хотя расчётное значение дальности экономичным ходом составляло 5500 миль. Впоследствии на борт принимали также 200 т вара для разбрызгивания его на уголь в топках котлов.

Электрооборудование кораблей обеспечивали 6 турбогенераторов мощностью 1500 кВт (225 В).

Артиллерия главного калибра крейсера

Она была представлена 5×2×280/50-мм орудиями (810 снарядов) с углами их наклона от –8 до +13,5 градуса. Дальность стрельбы – 18,1 мили. Как упоминалось выше, башни главного калибра на «Гебене» и «Мольтке» размещались по диагональной схеме (как на линкорах класса Kaiser – «Кайзер». Башня правого борта «смотрела» орудиями в нос, а башня левого борта – в корму. Каждая из них имела сектор обстрела 125 градусов.

В отличие от «Фон дер Танна», две башни на корме устанавливались в два яруса, одна над другой. Это был существенный шаг к новой схеме размещения артиллерии главного калибра. Диагональное расположение центральных башен снижало массу бортового залпа, так как две центральные башни могли вести огонь только на один борт.

Возвышение цапф орудий над грузовой ватерлинией было следующим: носовая башня – 8,78 м, бортовые – 8,43 м, кормовые – 8,60 и 6,23 м. Боезапас включал по 81 бронебойному снаряду на каждое орудие. Механизмы поворота башен были электрическими.

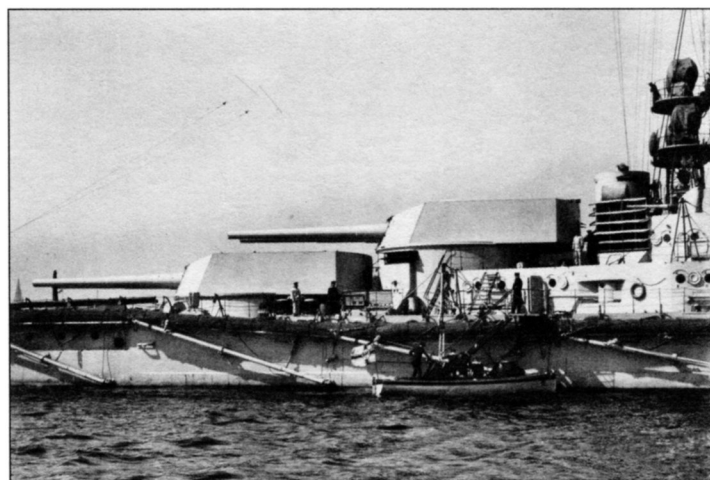
Артиллерия среднего калибра крейсера

Она была представлена двенадцатью 150/45-мм орудиями (на «Гебене» – десятью), с 1800 снарядами, дальность стрельбы до 13,5 мили; противоминной и зенитной артиллерией – двенадцатью 88/45-мм с 3000 снарядами; углы наклона орудий от –1 до +25 градусов. Низкий надводный борт в носовой части приводил к тому, что на полном ходу бак заливало даже при небольшом волнении, что делало смонтированные на нём казематные орудия малоэффективными. Позже вместо четырёх 88-мм устанавливались четыре 22-фунтовых зенитных орудия; а с 1916 г. все 88-мм пушки, кроме зенитных были демонтированы. По традиции, линейные крейсера вооружались 500-мм торпедными аппаратами – одним в носу, двумя по бортам и одним в корме; боекомплект 11 торпед. Германские линейные крейсера были оборудованы современными высокоточными Цейсовскими дальномерами. В 1914 г. на кораблях установили корректировочные посты на топах мачт.

Помимо перечисленного вооружения, на борту имелось два 8-мм пулемёта MG08 с 20 000 патронов, углы стрельбы – от –40 до +13 градусов, дальность – 2,5 мили; две 60/21-мм десантные пушки (500 снарядов) размещались на шлюпочных лафетах, угол подъёма до +19 градусов, дальность стрельбы – 4,3 мили. Для вооружения экипажа на борту имелось 270 винтовок (Mauser 98) и 100 пистолетов (Parabellum 08).

Бронирование выполнялось цементированной бронёй. Крупна, закреплённой на тиковой подкладке. Толщина главной бронепалубы – 50 мм, башен – 250 – 203 мм, борта – 270 мм, главного броневое пояса по ватерлинии (от носа к корме)

Башня главного калибра крейсеров «Гебен», «Мольтке» и «Зейдлиц». В бою у Доггер-банки осколок британского снаряда воспламенил заряды в кормовой башне крейсера «Зейдлиц», решительными действиями экипажа пожар удалось локализовать, но погибло 155 человек. После этого на «Мольтке», «Зейдлице» и других линейных крейсерах был внедрён ряд организационных и конструктивных мер, позволивших предохранить немецкие крейсера и линкоры от взрывов в Ютландском бою

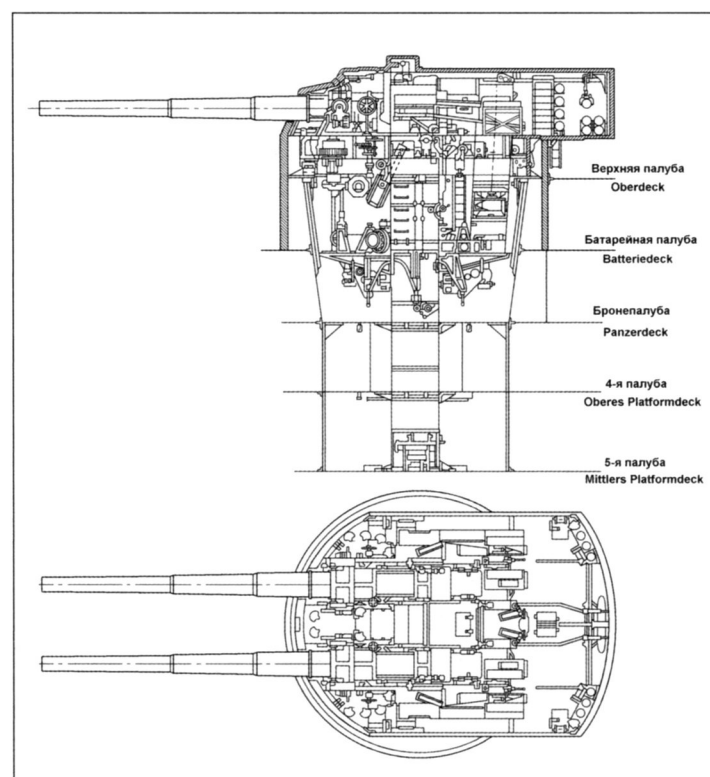


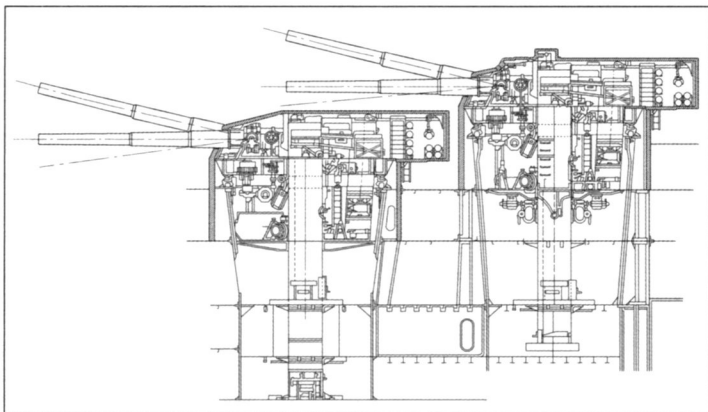
Кормовые башни главного калибра крейсера «Мольтке»

0 – 100 – 279 – 190 – 100 мм, цитадели – 200 мм, казематов – 150 мм, переборки противоторпедной защиты – 50 мм (в верхней части 30 мм). Бронирование артиллерии: барбетты главного калибра – 265 мм, башни главного калибра – 90/230 мм (амбразуры – 70 мм), башни среднего калибра – 150 мм (амбразуры – 70 мм), орудийная бронезащита – 70 мм. Бронирование боевых рубок: носовая – крыша – 80 мм, стенки – 250/350 мм; кормовая – 50 и 300 мм соответственно. Броневая защита оснований дымовых труб – 150 мм, дымоходы и дымовые трубы защищались лёгким бронированием: изогнутые листы броневой палубы (50 мм) образовывали вокруг труб кожухи высотой 3,6 м. Броневые колосники не предусматривались. Для защиты от торпед корабли снабжались противоминными сетями общей длиной 120 м.

Имелись также восемь боевых прожекторов диаметром 1500 мм, расположенных в двух группах по четыре. Одна прожекторная группа размещалась на специальной площадке на носовой трубе, вторая – на ферменной башенке за готмачтой.

На крейсерах было по четыре якоря – два на носу (7 тонн), один запасной на носу (7 тонн), один на корме (3,5 т).

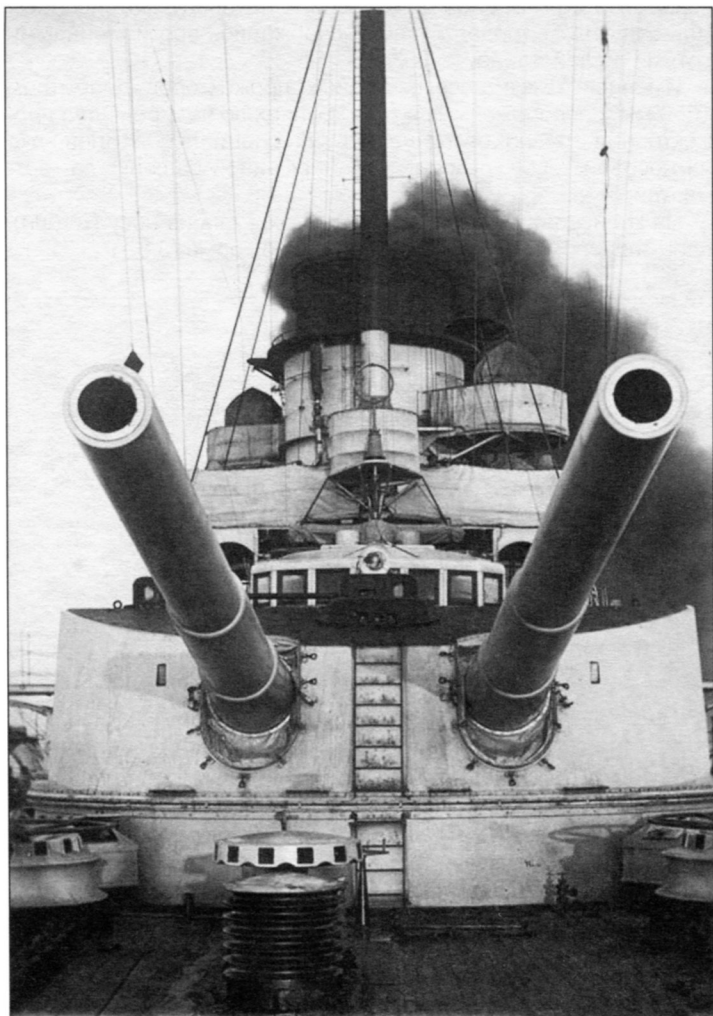




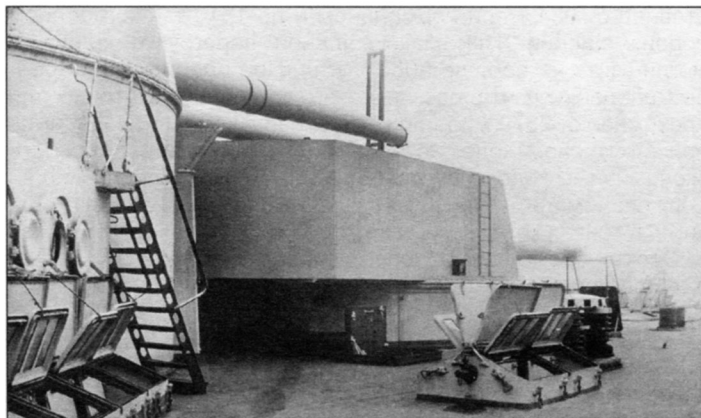
Близко расположенные кормовые башни представляли особую опасность в случае боевого повреждения. После боя у Доггер-банки двери, связывающие погреба соседних башен, в германском флоте стали запереть на замок, а ключи держать у командира башни

В экипаж каждого крейсера входили по 43 офицера и по 1013 человек команды (на «Мольтке», как на флагмане соединения, было, соответственно, ещё 13 плюс 62 человека штаба, на «Гебене», как втором флагмане, – 3 плюс 25 человек).

Крейсера отличались спокойным управлением и хорошо удерживали курс. Соответственно, они относительно тяжело маневрировали и считались «неповоротливыми», слегка увальчивыми на корму. Потеря скорости при полной перекладке



Носовая башня главного калибра крейсера «Гебен»



Кормовые башни главного калибра крейсера «Султан Селим Джавус», снимок 1918 г. после ремонта в Севастополе

руля – до 60 процентов, при этом на полном ходу – с креном до 9 градусов.

Артиллерийское вооружение крейсеров класса «Мольтке»

Орудия 28 см/50 (11") SK L/50

Это орудие стало несколько усиленной версией предыдущей модели 28см SK L/45. В соответствии с калибром, артиллерийская установка получилась достаточно тяжёлой, потому ни о каком ручном приводе речь не шла: поворот башни осуществлялся электродвигателями, возвышение/склонение орудий – гидроприводом, с электрическими насосами подкачки. Ничего неожиданного – все давно проверенные и опробованные решения. И при всём этом пушки получились весьма удачными. Линейный крейсер «Гебен»/«Явуз» нёс эти орудия более пятидесяти лет.

В неудачном для немцев сражении у Доггер-банки (24 января 1915 г.) в результате попаданий английских снарядов были разрушены две кормовые башни 280-мм орудий флагманского линейного крейсера адмирала Хиппера «Зейдлиц». Отдадим немцам должное – после анализа этих повреждений башни линейных крейсеров (в том числе и «Мольтке») были частично модернизированы, выработаны рекомендации по их эксплуатации в боевой обстановке. Этим мерам приписывают спасение множества жизней немецких моряков в Ютландском бою (Скагеррак).

В годы Второй мировой войны орудия этого типа использовались на линейном крейсере «Явуз» и береговых батареях (Grosser Kurfürst в Пиллау).

Ствол орудия был многослойным (внутренняя труба, скрепляющий слой и кожух). На 280-мм орудиях фирма Krupp ставила фирменный однотактный клиновой затвор. Всего было произведено 36 таких орудий.

У всех 280-мм орудий этого типа фактический внутренний диаметр составлял 283 мм (11,1 дюйма).

Характеристика орудия 28 см/50 (11") SK L/50

Обозначение: 28 см/50 (11") SK L/50

Орудиями вооружались линейные крейсера «Мольтке», «Гебен» и «Зейдлиц»

Год разработки проекта: 1909

Год принятия на вооружение: 1911

Масса орудия: 41,5 т (с лафетной частью – 68 т)

Длина орудия: 14,150 м

Длина ствола: 13,421 м

Длина нарезной части ствола: 11,115 м

Нарезка: число нарезов – 80, глубина 2,8 мм × ширина 6,92 мм

Поле нареза: 4,2 мм

Объём каморы: 150 дм³

Скорострельность: около 3 выстр./мин; (первые три выстрела башня линейного крейсера производила за 51 с, а каждый следующий залп следовал через 20 с. Так, в сражении у Доггер-банки «Зейдлиц» в течение двух часов поддерживал высокий темп стрельбы – в среднем, залп производился через каждые 42,3 с).

Каждая башня обслуживалась 70 моряками, находившимися на разных палубах.

Боеприпасы

Заряжание: раздельное, картузное.

Тип снаряда в годы Первой мировой войны: APC L/3,2 (302 кг).

Взрывчатое вещество: APC L/3,2 (8,95 кг).

Длина снаряда APC L/3,2 – 90 см.

Порох, использовавшийся в патронах в Первую мировую войну: 79 кг RP C/12 (29% – нитроглицерин, 65% – нитроцеллюлоза, 6% – стабилизатор).

Скорость снаряда у дульного среза в Первую мировую войну: для зенитных орудий L/45 – 880 м/с.

Рабочее давление: 3180 кг/см².

Стандартный комплект боеприпасов на один ствол в Первую мировую войну: «Мольтке» – 81 выстрел, «Зейдлиц» – 87 выстрелов.

Достижимость по дальности при стрельбе снарядом APC L3,1

Угол возвышения ствола – 13,5 град. (достижимость при максимально возможном угле возвышения в двухорудийной башне) – 18 100 м.

Угол возвышения ствола 16 град. (достижимость при максимальном возвышении на «Мольтке» и «Зейдлице» после модернизации 1915 г.) – 11 790 м.

Угол возвышения ствола – 22,5 град., максимальное возвышение на «Гебена» после модернизации 1925 – 1929 гг., достижимость при этом – 21 700 м.

В годы Первой мировой войны германские 280-мм снаряды характеризовались как «снаряды с довольно тупой оконечностью», что вело лишь к незначительному увеличению дальности стрельбы при больших возвышениях ствола. Приведённая дальность для снарядов «Гебена» в 1920-х годах относится к остроконечным снарядам.

Бронепробивная способность

В сражении у Доггер-банки в 1915 г. снаряды APC L3,1 пробивали 5-дюймовые и 6-дюймовые (127 и 152-мм) бронированные пояса британских линейных крейсеров.

Башенная установка Drh LC/1908.

Масса башни: 444,5 т.

Количество двухорудийных башен: «Мольтке» (5 – Drh LC/1908), «Зейдлиц» (5 – Drh LC/1910).

Возвышение/склонение орудий: –8/+13,5 град. (при спуске на воду), –5,5/+16 град. (после модернизации 1915 г.).

Угловая скорость возвышения ствола: 4 град./с.

Сектор поворота: носовая и кормовые башни – –150/+150 град, бортовые башни – –80/+80 град.

Угловая скорость поворота башни по горизонтали: 3,3 град/с.

Бронирование башни: лоб – 250 мм, борта – 200 мм, тыльная сторона башни – 210 мм, крыша башни – 70 – 100 мм.

ОРУДИЯ 15 CM/45 (5.9") SK L/45

Эти надёжные пушки с хорошими баллистическими данными широко использовались в германском флоте в качестве артиллерии среднего калибра на линкорах и линейных крейсерах, а также как основное вооружение на большинстве лёгких крейсеров Первой мировой войны. Некоторые довоенные крейсера были перевооружены этими орудиями уже в ходе войны.

В 1920-х годах орудия этого типа использовали для вооружения лёгкого крейсера «Эмден» (Emden). Во время Второй мировой войны такие же орудия стояли на большинстве германских рейдеров, переделанных из транспортных судов.

Ствол орудия состоял из внутренней трубы и двух слоёв скрепляющих кожухов. На пушке применялся горизонтальный скользящий клиновой затвор Кигурр. Фактический калибр орудия составлял 14,91 см (5,87").

Характеристики орудия 15 cm/45 (5.9") SK L/45

Орудия эти использовались практически на всех германских линейных кораблях и крейсерах Первой мировой войны, на лёгких крейсерах классов «Франкфурт» (Frankfurt), «Эльбинг» (Elbing), «Бремзе» (Bremse), «Кёнигсберг», «Дрезден» (Dresden).

Год разработки проекта: 1910.

Год принятия на вооружение: 191.1

Масса орудия: 5,73 т.

Длина орудия: 6,710 м.

Длина ствола: 6,326 м.

Длина нарезной части ствола: 5,095 м.

Число нарезов: 48.

Скорострельность: в своём исследовании под названием Jutland – Analysis of fighting Дж.Кэмпбелл сообщает, что, благодаря механическим устройствам подачи зарядов к 150-мм орудиям, крупные немецкие корабли вели огонь с темпом

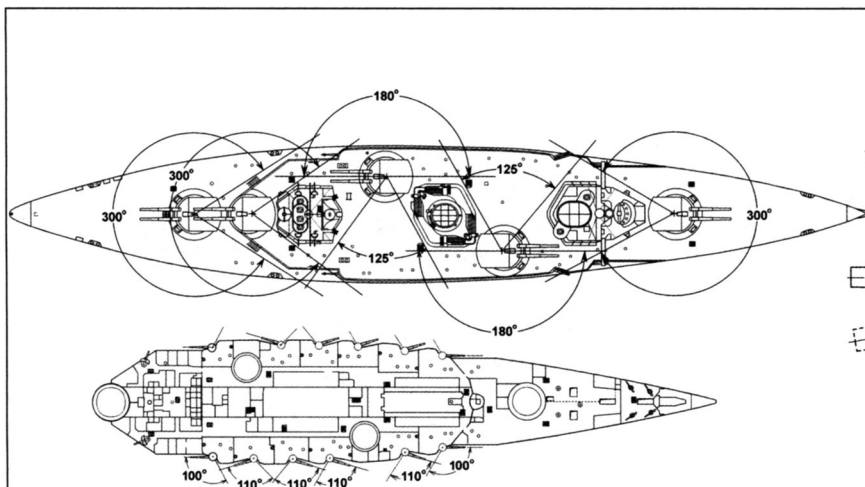


Схема углов обстрела орудий главного и среднего калибров крейсеров класса «Мольтке»

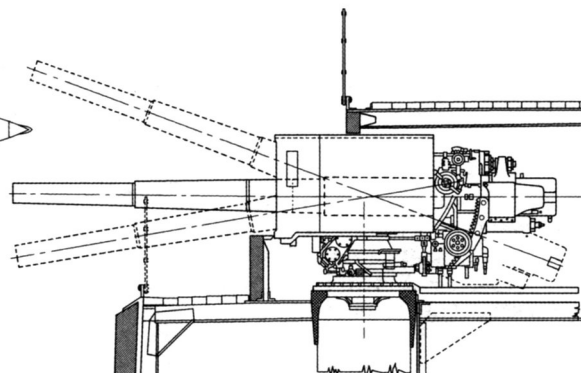


Схема казематной установки MPL C/06 орудия 15 cm/45 (5.9") SK L/45

7 и более выстрелов в минуту. Лёгкие крейсера с ручной подачей могли выполнять не более 3 – 5 выстрелов в минуту.

Боеприпасы

Тип заряжания: раздельный.

Снаряды в годы Первой мировой войны: AP L/3,7 C/09 (45,3 кг), HE L/4,1 (45,3 кг), фугасный L/4,1 (45,3 кг).

Взрывчатое вещество: AP L/3,7 C/09 (0,99 кг).

Длина снаряда: HE L/4,1 – 61,2 см.

Масса порохового заряда: порох RP C/06 (13,2 кг) или порох RP C/12 (13,7 кг).

Скорость снаряда у дульного среза: 835 м/с.

Рабочее давление: 3150 кг/см².

Живучесть ствола: 1400 выстрелов.

Стандартный запас боеприпасов на один ствол в Первую мировую войну: Nassau, Helgoland, von der Tann, Moltke, Brummer – 150 выстрелов; Kaiser, König, Bayern, Seydlitz, Derfflinger, Mackensen – 160 выстрелов; на лёгких крейсерах – 130 – 140 выстрелов.

Достижимость по дальности при стрельбе 45,3-кг снарядом HE при возвышении ствола 19 град. – 13 500 м; при возвышении ствола 20 град. – 14 900 м; 22 град. – 15 800 м; 25 град. – 16 500 м; 27 град. – 16 800 м; 30 град. – 17 600 м; 45 град. – 18 400 м. Речь идёт о пьедестальных тумбовых установках или при полигонных испытаниях. На «Гебене» и «Мольке» казематные установки не могли «задирать» ствол так высоко.

Казематные установки MPL C/06

Казематными установками данного типа оснащались линкоры классов Nassau (12), Helgoland (14), Kaiser (14), линейные крейсера Von der Tann (10), Moltke (12) и Blücher (8).

Масса установки: 15 770 кг.

Возвышение/склонение казематных орудий: –7 град./+ 20 град.

Наведение по вертикали и горизонтали: ручное.

Сектор обстрела по горизонтали: –150 град./+150 град.

Длина пути отката: 29 см.

8.8 см/45 (3.46") SK L/45

Серия орудий с одинаковыми системами наведения и принципами работы затвора, использовавшихся в качестве противоминной артиллерии на додредноутных броненосцах – в качестве основных артиллерийских систем на миноносцах и контрминоносцах, а позже – как первые зенитные орудия в германском флоте. На более старых кораблях зенитные орудия L/45 применялись для борьбы с миноносцами противника, поскольку обладали лучшими баллистическими характеристиками, чем стандартные устаревшие противоминные пушки 8.8 см/35 SK L/35.

В 1920-е годы эти орудия использовались в качестве временного вооружения на «карманных линкорах» типа Deutschland и лёгких крейсерах, пока не были заменены на новые 8.8 см/76 SK C/32 во время переоборудования большинства кораблей в 1939 году.

В течение 1930-х годов прошла модернизация используемых орудий, но она не коснулась основных принципов конструкции, габаритов и боеприпасов, которые остались теми же, что и в старых 8.8 см/45 (3.4") SK C/30.

Характеристики орудий 8.8 см/45 (3.46") SK L/45, 8.8 см/45 (3.46") Tbt L/45, 8.8 см/45 (3.46") Flak L/45

Классы кораблей, оснащённых орудиями этого типа: в Первую мировую войну – большинство крупных боевых кораблей, миноносцы и контрминоносцы, в 1920-е годы – крейсера Emden, Königsberg и тяжёлые крейсера Deutschland.

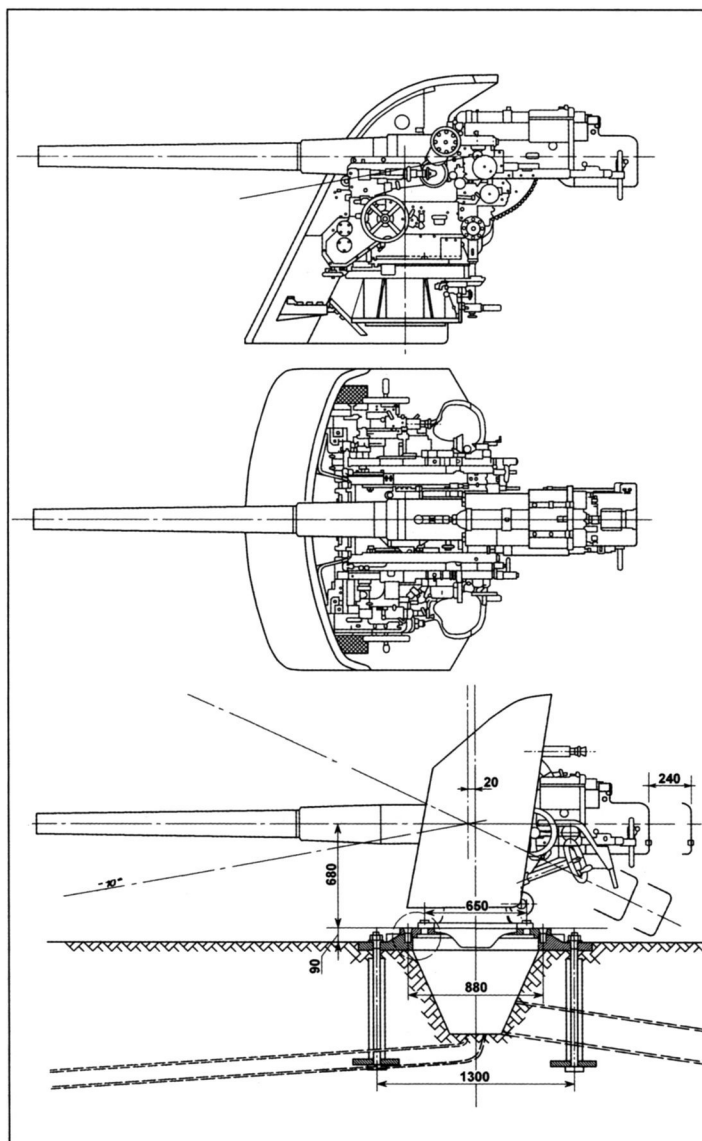
Год разработки: 1905.

Год принятия на вооружение: 1906.

Масса орудия: 2500 кг.

Длина ствола: 4 м.

Скорострельность: 15 выстрелов в минуту.



Эскиз орудия 8.8 см/45 SK L/45 (такие установки стояли на борту «Бреслау» и «Гебена»), снизу – 8.8 см/45 SK L/45 на лафете MPL C/06 (морское орудие адаптировано для береговой артиллерии)

Характеристики боеприпасов

Ориентировочный вес заряда: 15 кг.

Типы снарядов, использовавшихся в Первую мировую войну:

AA – 9,0 кг, OH – 9,75 кг, OH – 10 кг.

Длина снаряда: 385,5 мм.

Порох, применявшийся в патронах в Первую мировую войну: 3,00 кг RP C/12.

Скорость снаряда у дульного среза в Первую мировую войну: для зенитных орудий L/45 – 890 м/с, для остальных – 650 м/с.

Рабочее давление: 2,750 кг/см².

Живучесть ствола: 7000 выстрелов.

Стандартный комплекс боеприпасов на один ствол в Первую мировую войну: Helgoland и Moltke – 200 выстрелов, Nassau – 150 выстрелов, Kaiser и Seydlitz – 200 – 350 выстрелов, König, Von der Tann, Derfflinger и Mackensen – 400 выстрелов и т.д.

Достижимость по дальности при стрельбе снарядом HE 9.0 кг

При угле возвышения ствола 25 град. – 10 694 м, при угле возвышения ствола 45° – 11 790 м.



На фото 1 – бортовой пулемёт MG08 на корабельном станке (он очень мало отличался от пехотного станка-треноги)

На фото 2 – пулемёт MG08, захваченный британскими моряками у пулемётной команды «Гебена» в Галлиполи и хранящийся в коллекции Жюля Зигро

На фото 3 – десантная пушка 6 см/21 (2.4") S-Bts KL/21 разработана в 1898 г. для борьбы с минными катерами противника. Перед Первой мировой для орудия был разработан шлюпочный лафет. На борту «Гебена» имелись две десантные пушки этого типа с запасом 500 снарядов. (Фото из экспозиции военно-морского музея в Лабё, земля Шлезвиг-Гольштейн, Германия)

На фото 4 – накануне Второй мировой войны после модернизации на линейном крейсере «Явуз» было установлено шесть 20-мм зенитных автоматов фирмы «Рейнметалл», один из них после демонтажа сейчас находится в открытой экспозиции турецкого Морского музея в Стамбуле

Казематные установки MPL C/01-06

Количество казематных орудий 8.8 см/45 на кораблях разных типов: Nassau (16), Helgoland (14), Kaiser (8), König (6), Von der Tann (16), Moltke (12), Seydlitz (12), Derfflinger (4), Blücher (16)

Возвышение/склонение казематных орудий: –10/+25°.

Наведение по вертикали и горизонтали: ручное.

Длина пути отката: 240 мм.

БОРТОВЫЕ ПУЛЕМЁТЫ MG08

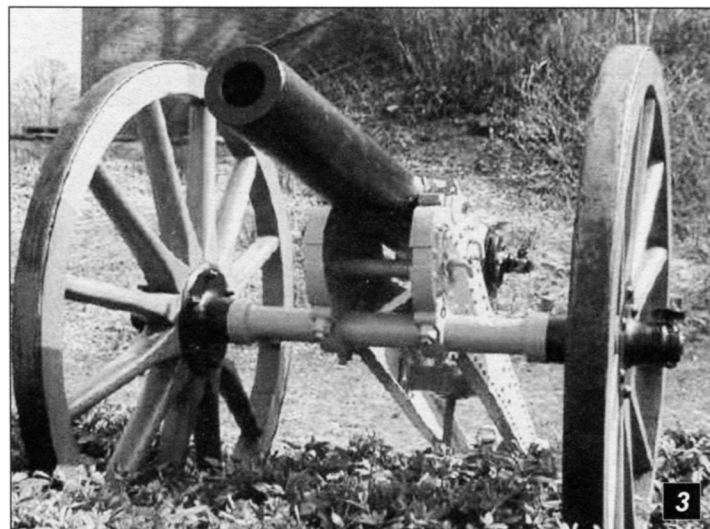
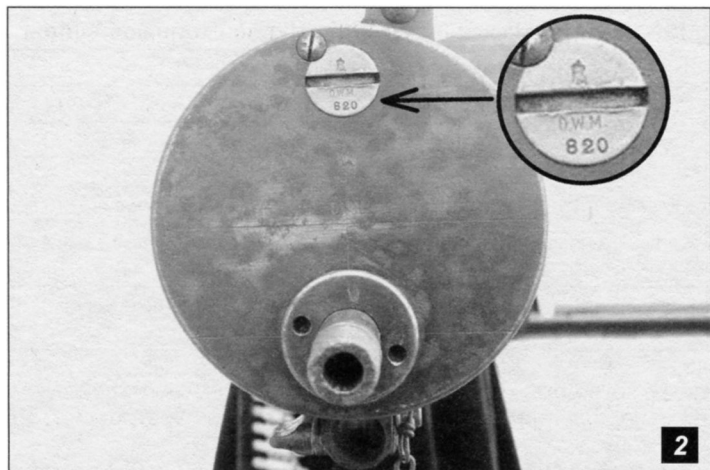
Пулемёт, изобретённый американцем Хайремом Максимом в 1884 г., коренным образом изменил современную войну и стал первым надёжным пулемётом массового производства. К 1914 г. в армиях всех ведущих мировых держав были пулемёты Максима MG08 или его копии и модификации. Немецкой версией пулемёта стал Maschinengewehr 1908, или MG08. По конструкции эта модель была практически идентична исходному изобретению Максима. Десятки тысяч MG08 использовались немецкими силами во время Первой мировой войны на всех фронтах, применялись они и во флоте.

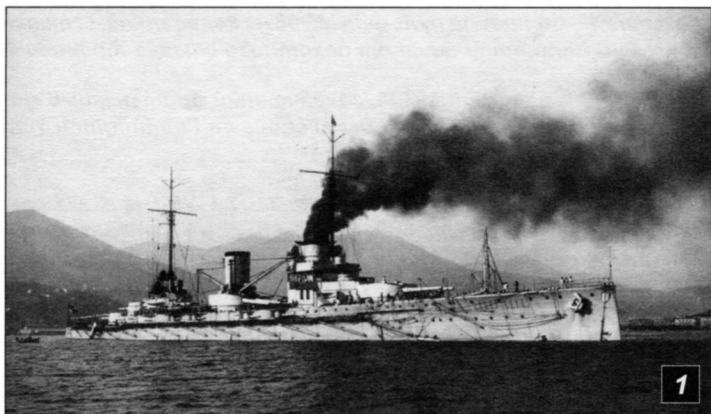
В коллекции оружейного мастера Жюля Зигро сохранился один пулемёт того времени с интересной историей. Этот MG08 был штатным бортовым пулемётом то ли на «Гебене», то ли на «Бреслау». После вступления Турции в войну Великобритания и Франция осуществили попытку захватить проливы, высадив десант в Галлиполи (британский контингент был в основном австралийским и новозеландским, а французский – сенегальским). Чтобы помочь Османской армии, на фронт в Дарданеллы с немецких крейсеров были посланы пулемётные команды с бортовыми MG08.

Сохранившийся до наших дней пулемёт был захвачен во втором сражении за Критию (Krithia) 6 мая 1915 г. английскими моряками из состава британской 2-й военно-морской бригады. Они передали его командовавшему на этом участке фронта французскому генералу Альберу д'Амаду.

Пулемёт хранился в замке д'Амада до его смерти, в 1941 г. Наследники сдали пулемёт французской жандармерии, а та передала его в Musee de l'Infanterie в Монпелье. Музей интереса к пулемёту не проявил, и так он попал в коллекцию Жюля Зигро.

Главная пластина в тыльной части пулемёта с маркировкой 8mm Masch.-Gew. 1908. свидетельствует, что это пулемёт модели 1908 года калибра 8 мм (точный калибр составлял 7,92 мм). Сбоку на пластине выштамповка – номер 817. На фронтальном срезе кожуха водяного охлаждения ствола выбит номер 820. Два близких, но отличающихся регистрационных номера свидетельствуют о том, что данный пулемёт, скорее всего, собран из двух повреждённых бортовых пулемётов, чтобы получить в результате один действующий образец.





На фото 1 – 1913 г. «Гебен» в Специи. Италия пока представляется верным союзником в рамках планов Тройственного союза

На фото 2 – матросы линейного крейсера «Гебен». Надпись в круге – «1913», до войны ещё целый год, а не многие в Германии тогда могли похвастаться службой на Средиземном море



Командиры «Гебена» до конца Первой мировой войны		
Звание	Имя и фамилия	Период
Kapitan zur See	Otto Philipp	с июня 1913 г. по апрель 1914 г.
Kapitan zur See	Richard Ackermann	с апреля 1914 г. по январь 1918 г.
Kapitan zur See	Albert Stoelzel	с января 1918 г. по июнь 1918 г.
Korvettenkapitan	Heinrich Lampe	исполнял обязанности с июня по август 1918 г.
Kapitan zur See	Albert Stoelzel	с августа 1918 г. по ноябрь 1918 г.

цинг), хотя можно было ограничиться броненосным крейсером, не ослабляя германский флот на его главном театре – Северном море.

С ноября 1912 года «Гебен» под командованием капитана-цур-зее Филиппа вместе с лёгким крейсером Breslau были определены в германскую Средиземноморскую дивизию. Её командиром назначили контр-адмирала Трюмлера, которого на этом посту 23 октября 1913 года сменил контр-адмирал Вильгельм Сушон. Мало кто предполагал, что корабли уходят из Северного моря навсегда. Более им не суждено было вернуться на север, а судьбы этих двух крейсеров окажутся столь сходными, что в ближайшие годы названия их в оперативных сводках будут фигурировать всегда вместе.

В Киле оба корабля снабдили всем необходимым для выполнения задач на Средиземном море. «Гебен» отправлялся на новый театр столь поспешно, что перед этим пришлось ускоренно завершить его сдаточные испытания. 4 ноября 1912 года они навсегда покинули Германию.

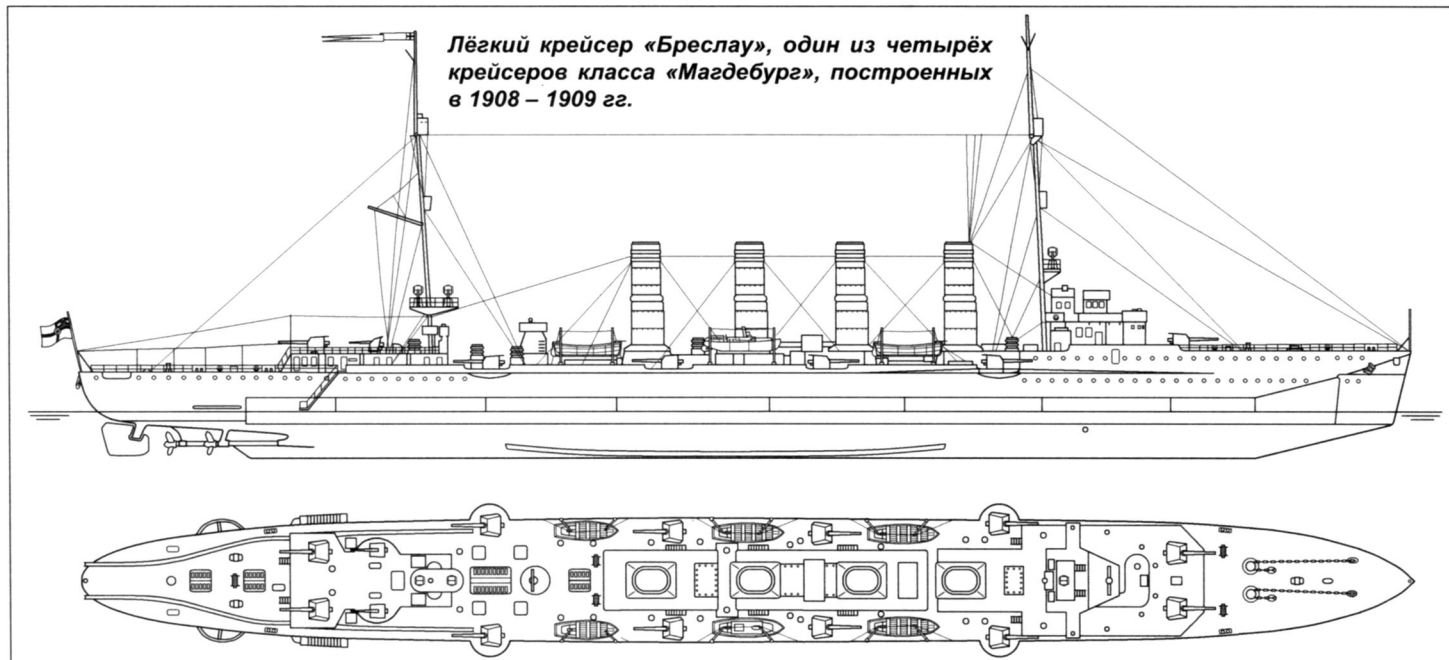
Переход от Вильгельмсхафена до Мальты «Гебен» совершил со средней скоростью 21,35 узла. Результат шокировал англичан, считавших свои крейсера самыми быстроходными – с такой скоростью английские соединения пока ещё не ходили.

БОЕВАЯ СЛУЖБА КРЕЙСЕРОВ ТИПА «ГЕБЕН»

Средиземноморская дивизия

В 1912 году, во время Первой балканской войны Турция была разбита коалицией балканских стран (Болгария, Сербия и Греция). Опасаясь падения Константинополя, великий визирь обратился к основным европейским державам с просьбой прислать флот для защиты турецкой столицы. Император Вильгельм II неожиданно оказался провидцем и отправил в Средиземное море 2 новейших корабля – линейный крейсер «Гебен» и лёгкий крейсер Breslau (фрегаттен-капитан Клит-

Лёгкий крейсер «Бреслау», один из четырёх крейсеров класса «Магдебург», построенных в 1908 – 1909 гг.





Вильгельм Антон Сушон (Wilhelm Anton Souchon, 1864 – 1946) – немецкий адмирал, возглавивший 23 октября 1913 года Средиземноморскую эскадру, а в 1917 году – 4-ю эскадру линейных кораблей Флота Открытого моря

Летом 1913 г. экипажи «Гебена» и «Бреслау» в тогда ещё дружественной встрече у греческих берегов сошлись с моряками английских кораблей, дислоцированных на Средиземноморье. В частных беседах англичане говорили о важности представления интересов Германии немецкими крейсерами на Ближнем Востоке. Отчёт об этой встрече вскоре лёг на стол кайзера. Поверх документа Вильгельм II наложил резолюцию: «Близится возможность раздела Турции, и потому корабль на месте абсолютно необходим».

Итак, «Гебен» оставался на Средиземном море. Возможность прорыва в случае войны в Северное море представлялась призрачной. Гросс-адмирал Альфред фон Тирпиц был против и даже возражал кайзеру. В своём дневнике он писал: «Кайзер особенно гордился нашей средиземноморской эскадрой, я же весьма резонно сожалел об отсутствии «Гебена» в Северном море».

Значительную часть зимы 1913/14 г. «Гебен» простоял на рейде Константинополя в составе международной эскадры.

Прорыв

Весной 1914 года «Гебен» совершил ряд походов. К этому времени его машины требовали ремонта, а корпус – очистки днища. По утверждению германского историка Германа Лорея, «Гебен» мог надёжно держать скорость не более 14 узлов и лишь на короткое время разгоняться до 20 узлов. Поэтому после убийства австрийского эрцгерцога Франца-Фердинанда, которое произошло в Сараево 28 июня, линейный крейсер был спешно отправлен в австрийскую военно-морскую базу Пола для ремонта. Полностью отремонтировать машины не удалось, но всё-таки теперь скорость «Гебена» достигала 24 узлов.



Боевые действия на Средиземном море «Гебен» и «Бреслау» начали с обстрела Филиппвилля и Бона, который они осуществляли под русскими флагами

29 июля 1914 года Сушон был предупреждён из Берлина, что настало время вскрывать секретные пакеты и соединяться с «Бреслау» в единую эскадру. Линейный крейсер вышел в Бриндизи, где к «Гебену» присоединился лёгкий крейсер «Бреслау», пришедший из Котора (австро-венгерская военно-морская база на берегу Адриатического моря, другое название – Коттаро). Затем оба корабля направились в Мессину, как это было намечено тайным морским договором между державами Тройственного союза.

На совещании в марте 1914 года Сушон и командующий австрийским флотом адмирал Антон Гауе решили, что главной задачей морских сил центральных держав на Средиземном море является предотвращение перевозки французских войск из Алжира в метрополию. При выполнении этой задачи немцам должны были помогать австрийские и итальянские лёгкие крейсера и эсминцы.

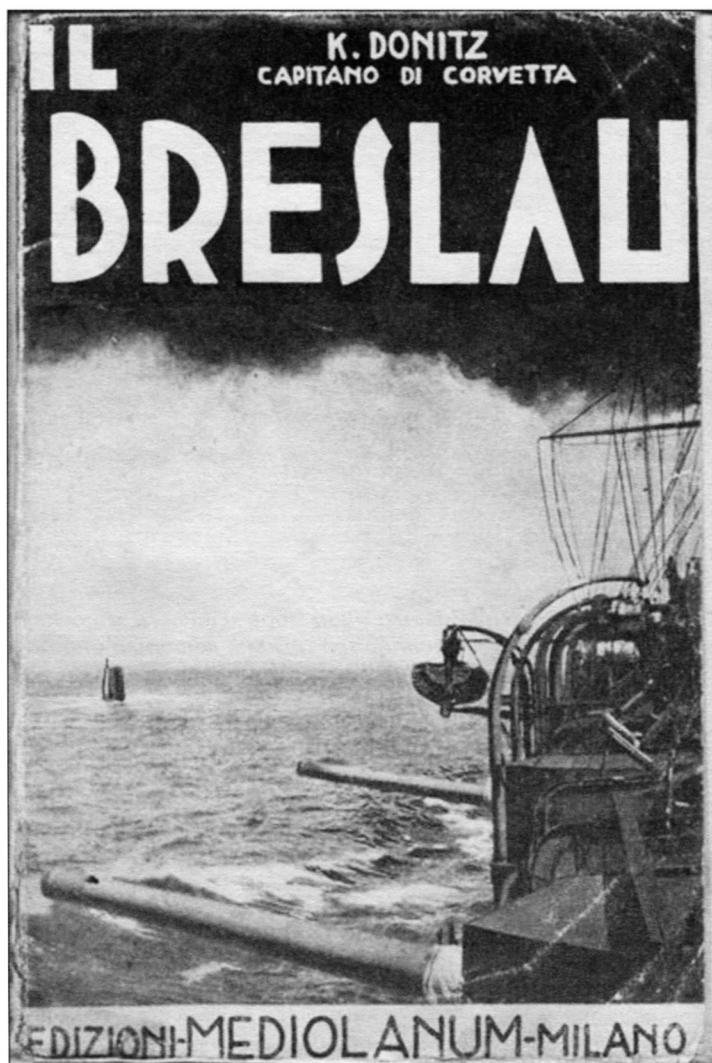
2 августа «Гебен» и «Бреслау» прибыли в Мессину, но никаких австрийских или итальянских кораблей там не нашли. Более того, итальянцы не дали ему ни угля, ни провизии. Единственное, что смог сделать Сушон, – принять уголь с германского парохода «Генерал», предусмотрительно вызванного в Мессину.

2 августа Адмирал-штаб сообщил Сушону, что начаты военные действия против России, и война с Францией стала неизбежной. Сушон самостоятельно решил нанести удар по алжирским портам Бон и Филиппвилль. В ночь со 2 на 3 августа германские корабли покинули Мессину.

Французский флот был далеко, но английская мальтийская эскадра адмирала Траубриджа имела значительный перевес в силах. Правда, его корабли находились частично в Отрантском проливе, а часть линейных крейсеров адмирала Милна была послана на запад, чтобы перекрыть возможный путь отхода «Гебена» через Гибралтар. Да и Англия пока не объявила войну Германии...

Берлин тревожил адмирала Вильгельма Сушона противоречивыми телеграммами. Об объявлении войны он узнал в 18 часов 3 августа. Адмирал опасался быть запертым в австрийских базах на Адриатике. Надвигалась пора решительных действий, и в этот момент союзники потеряли «Гебен» и «Бреслау» из виду. Последний раз их заметили у берегов Алжира.

4 августа в 4 часа «Бреслау» выпустил около 60 снарядов по порту Бон. В 5 часов «Гебен» сделал 43 выстрела по Филиппвиллю. Обстрел этих портов немецкие крейсера вели, подняв русские военные флаги. Потом немецкие крейсера удалились, следуя сначала в целях маскировки в северо-западном направ-



Карл Дёниц, в годы Второй мировой войны возглавлявший военно-морской флот третьего рейха, начинал службу на крейсере «Бреслау». Здесь получил свой первый морской офицерский чин (1913 г. – лейтенант-цур-зее). Историю «Бреслау» и «Гебена» он изложил в отдельной книге своих мемуаров

лении. Огонь длился только несколько минут и причинил незначительные разрушения. Береговые батареи отвечали, но оба крейсера вскоре оказались вне пределов их досягаемости.

В 8 часов они шли курсом на ост, чтобы соединиться и, пройдя к северу от Сицилии, прибыть в Мессину, где они должны были получить уголь, необходимый для их дальнейшего перехода.

Французский адмирал де Ляпейерр получил сообщение об обстреле Бона в 5 часов. Он тотчас же приказал адмиралу Шошпра, командующему французской «линейной группой А», направить свою эскадру к берегам Африки с таким расчётом, чтобы возможно скорее войти в соприкосновение с германскими кораблями и вступить с ними в бой. Эскадра Шошпра довела свой ход до 15 узлов (этот предел определялся плохим состоянием котлов линкора Mirabeau). Если бы эта линейная группа продолжала идти к Бону, она двумя часами позже очутилась бы в пределах видимости «Гебена». Но в 6:30 на основании телеграммы из Алжира, сообщавшей о том, что германские крейсера направились полным ходом к западу, командующий предписал адмиралу Шошпра следовать к Алжиру самым полным ходом. С этого момента исчезла всякая возможность для французских ВМФ войти в соприкосновение с противником. Но оставался ещё английский флот, и встреча не заставила себя ждать.

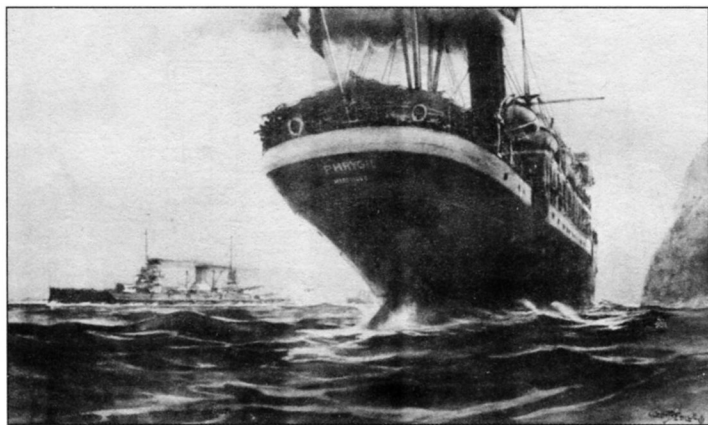
В 9.30 «Гебен» и «Бреслау», только что соединившиеся в 50 милях к северу от Бона, заметили английские линейные крейсера «Индомитебл» (Indomitable) и «Индефетигебл» (Indefatigable), шедшие по направлению к Гибралтару. Обе группы шли контркурсами, большим ходом, по совершенно спокойному морю. «Гебен» сделал попытку уклониться от встречи, но англичане пошли на сближение, и он лёг на прежний курс. Вскоре дистанция сократилась до 8000 м. Это была волнующая минута. С одной стороны 16 орудий были готовы открыть огонь, с другой – 10. Судьбы «Гебена» и британских крейсеров могли решиться в несколько мгновений. Но война не была объявлена, и никто не стрелял. Никто и не салютовал, хотя немцы считали, что адмирал Милн находится на борту одного из крейсеров, а флаг Сушона развевался на мачте «Гебена».

Капитан 1-го ранга Кеннеди, командовавший английской группой, обойдя немцев, лёг на обратный курс, вступил им в кильватер и телеграфировал адмиралтейству, что он находится в соприкосновении с немецкой средиземноморской дивизией.

Из Лондона тотчас ответили: «Прекрасно, держитесь крепко; война неминуема». Немного спустя первый лорд британского адмиралтейства У. Черчилль с согласия министра иностранных дел отдал приказ атаковать после предупреждения «Гебен», если последний попытается нападать на французские транспортные порты. Однако военный совет, собравшийся через несколько минут, решил, что какое-либо военное действие не должно быть предпринято до истечения срока, зафиксированного ультиматумом, который Великобритания накануне вечером предъявила Германии, то есть до 12 часов ночи. В 19 часов телеграмма об этом осведомила адмирала Милна и командовавшего группой каптеранга Кеннеди. «Мы вряд ли отдавали себе отчёт, – писал позже Черчилль, – во что эта почтенная щепетильность должна была обойтись нам и всему миру».

Тут следует сделать некоторое отступление. В годы, предшествующие Первой мировой, в печати неоднократно подчеркивалась большая скорость английских линейных крейсеров. (Во многом это была самореклама и дезинформация, чтобы заставить своих потенциальных противников закладывать в проекты излишне высокие скоростные характеристики за счёт вооружения и бронирования). И вот настал момент, чтобы доказать её на деле: германский линейный крейсер оказался на виду эскадры Траубриджа. Официальное английское сообщение о преследовании «Гебена» английскими линейными крейсерами «Индомитебл» и «Индефетигебл» в Средиземном море говорит, что «Гебен», только что вышедший из ремонта, развил скорость хода на два узла больше упомянутой в технических данных, то есть по этому сообщению должен был дать 31 узел. Кривые, построенные согласно числу оборотов в машинных вахтенных журналах «Гебена», показывают, что корабль лишь в течение короткого времени развивал обороты, соответствующие скорости хода в 24 узла. С 8 до 12 часов скорость хода была в среднем 17 узлов, с 12 до 20 часов – в среднем 22,5 узла. Этих скоростей, бывших значительно ниже полученной на приёмных испытаниях, английские линейные крейсера развить были не в состоянии. Между тем, по официальным сведениям, они будто бы могли ходить и быстрее 26 узлов. Английским объяснениям, что их корабли уже давно не были в доке и не имели полного штатного состава машинной команды, можно противопоставить тот факт, что «Гебен» тоже не чистил своей подводной части уже 10 месяцев. Английские линейные крейсера отстали и в 15.30 скрылись из виду. После этого скорость «Гебена» была значительно снижена из-за выхода из строя части котлов. Присоединившийся к английской группе крейсер «Дублин» (Dublin), подошедший из Бизерты, кое-как сохранял контакт с немцами до 21 часа, но затем и он потерял их из виду в связи с наступлением темноты. Адмирал Сушон получил возможность без помех следовать в Мессину.

5 августа в 4 часа «Гебен» и «Бреслау» вошли в Мессину. Угольные ямы немцев были пусты. Адмирал Сушон потребовал разрешения на бункеровку от итальянских властей, но наткнулся на формальный отказ: нейтралитет Италии не позволял ей снабжать топливом корабли воюющих стран. Кроме парохода



Отрываясь от настигавших английских кораблей, «Гебен» и «Бреслау» неслись на восток, не обращая внимания на встречные пассажирские и транспортные пароходы. Одним из них был французский пароход Phrugie. Данный рисунок взят из воспоминаний участников этой встречи. В немецкой историографии сведений об этой встрече практически нет: в те дни Сушону и его команде было не до коммерческих судов



Некоторое непродолжительное время после прорыва в Турцию Британия ликовала: немецкий линейный крейсер казался навсегда вычеркнутым из списка «активных игроков» в европейской войне. Когда крейсер послужил инструментом для вовлечения Османской империи в войну против Антанты, выпуск подобных открыток с политической карикатурой прекратился

«Генерал» (General), погрузившего предельное количество угля, какое он только мог принять в течение двух предшествующих дней, в порту находился английский угольщик, нагруженный углём для фирмы «Стиннес». Немцы подлопили капитана, который ещё не знал об объявлении войны, задержали его и, несмотря на вмешательство английского консула, добились выдачи его груза. Оба крейсера грузили уголь с предельной поспешностью, но бункеровка заняла более 24 часов. По истечении этого времени пребывания в нейтральном порту они должны были бы быть интернированы. Итальянские офицеры пришли вечером, чтобы осведомить об этом адмирала Сушона, но он с большим присутствием духа ответил, что срок должен считаться с момента, когда ему было сделано официальное сообщение. Таким образом он выиграл 15 часов, которые позволили крейсерам закончить приёмку угля.

В течение суток поступающие из Берлина противоречивые телеграммы ставили Вильгельма Сушона в известность о дипломатических затруднениях, которые возникли со стороны оттоманского правительства для разрешения Сушону входа в Дарданеллы. В конце концов, Берлин вообще устранился от решения средиземноморской проблемы, предоставив Сушону

самому выбирать между Полой и Константинополем. Германский адмирал принял решение уходить в Восточное Средиземноморье, попросив Антона Гауса, командующего австрийским флотом, облегчить ему форсирование блокады, которую предполагал встретить в районе Мессины. Выслав «Генерал» вперёд, чтобы обеспечить телеграфную связь с германским посольством в Турции, он в 17 часов 6 августа снялся с якоря.

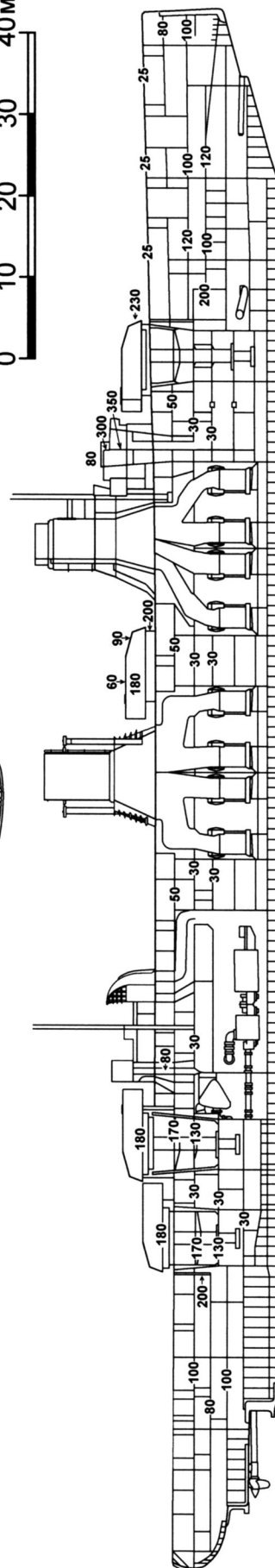
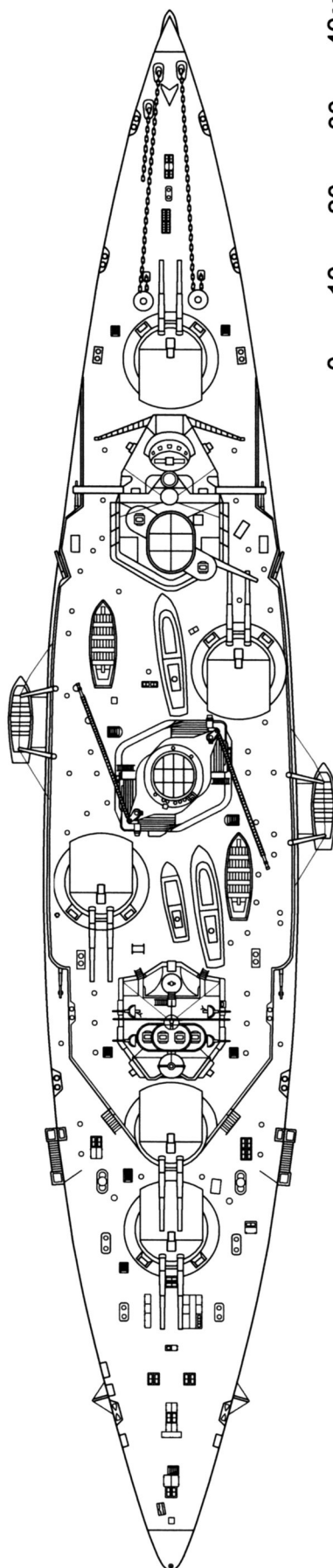
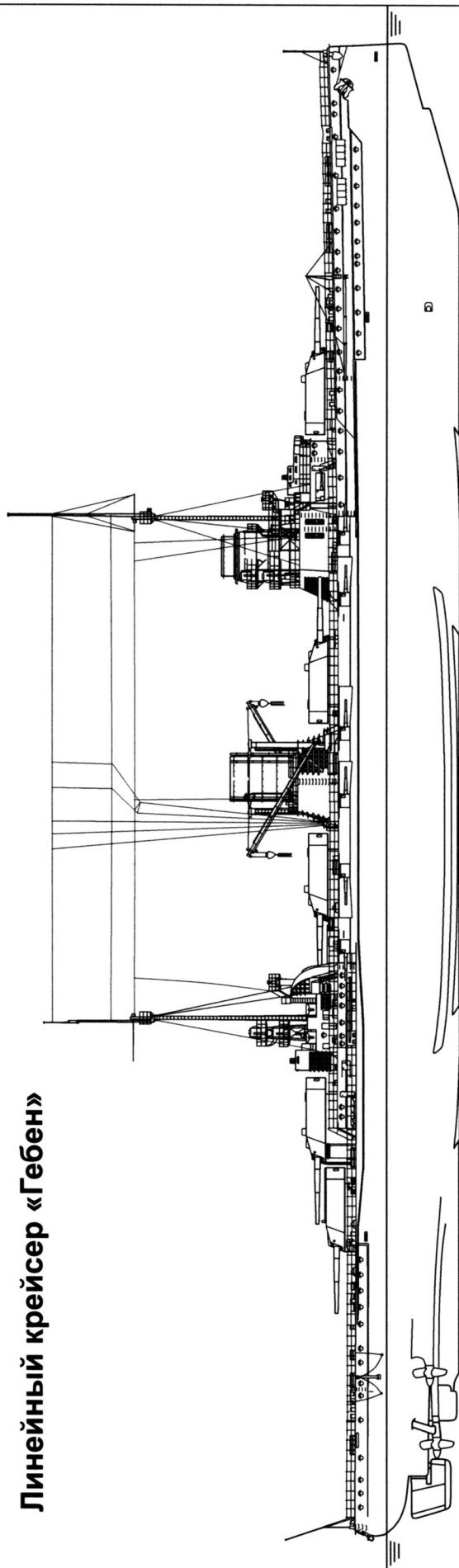
К 11 часам 5 августа адмирал Милн собрал вместе все три своих линейных крейсера, но «Индомитебл» нуждался в топливе и его пришлось отослать в Бизерту. «Индефетигебл» и «Инфлексибл» весь день курсировали между Сицилией и Сардинией, чтобы преградить «Гебену» путь на запад. Вечером от «Глочестера» (Gloucester, командир Ховард Келли) Милн узнал, что германские крейсера находятся в Мессине. Его место в эту минуту было в 100 милях к западу от Сицилии; он продолжал оставаться в этом районе, имея в виду обеспечение французских военных перевозок. Утром 6 августа Милн принял решение идти для наблюдения за северным выходом из Мессинского пролива и, следуя экономичным ходом к северу от Сицилии, получил радиogramму «Глочестера» о том, что вражеские крейсера вышли из Мессины, направляясь на восток. Полученные инструкции запрещали ему заходить в территориальные воды Италии, и он вынужден был огибать Сицилию с юга. В 23 часа поступило разрешение адмиралтейства пройти через Мессинский пролив, но было уже слишком поздно.

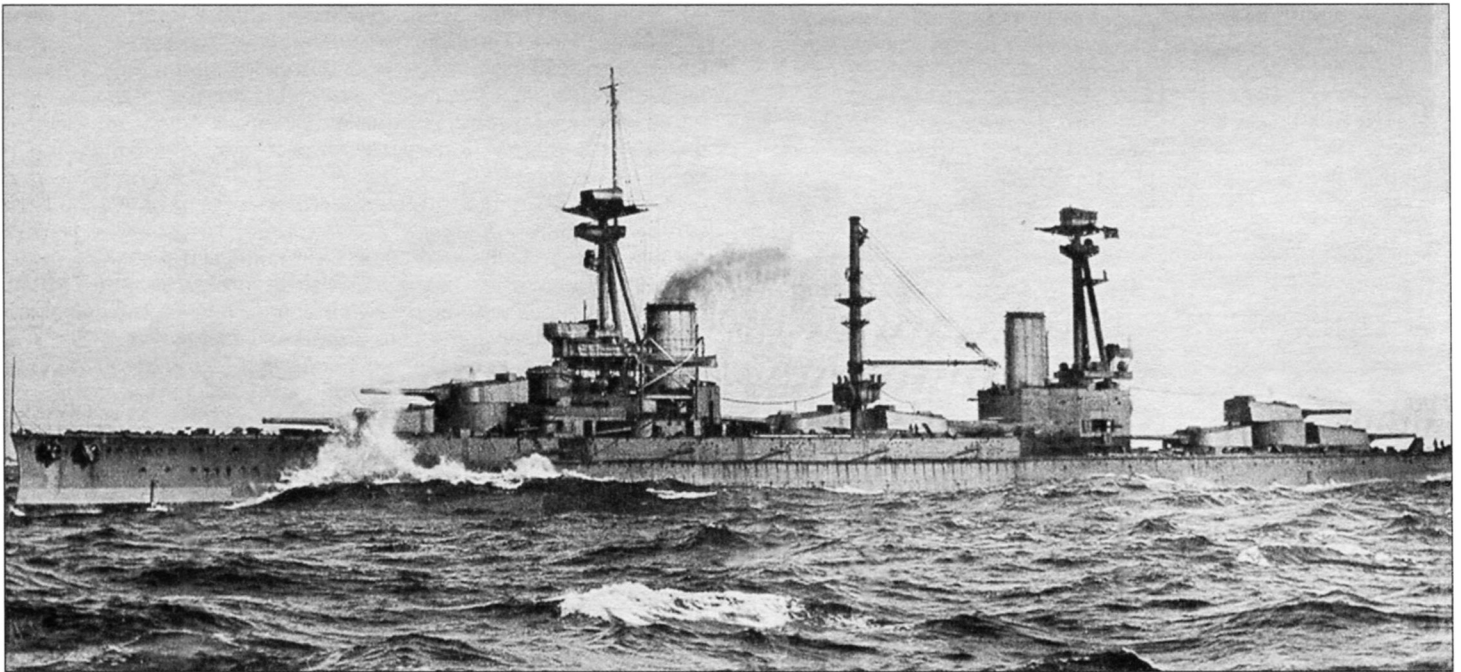
С момента выхода немцев из Мессины «Глочестер» неотступно следовал за ними, информируя своё командование о действиях немцев. Он видел их огибающими берег Калабрии, всё время держащимися в пределах территориальных вод, как будто с намерением войти в Адриатику. Потом в 23 часа немецкие крейсера взяли курс на Матапан. «Глочестер» тотчас донёс об этом адмиралам Милну и Траубриджу, несмотря на усилия «Гебена» помешать его радиотелеграфированию.

Адмирал Траубридж находился со своими четырьмя броненосными крейсерами и восьмью эскадренными миноносцами в районе Кефалонии. Он направился ко входу в Адриатическое море с намерением заставить немцев принять бой. Узнав об изменении ими курса, он пошёл к югу, чтобы преградить им путь. «Дублин» и два эскадренных миноносца шли с Мальты на соединение с ним. Траубридж приказал крейсеру «Глочестер», используя радио, облегчить им достижение соприкосновения с противником. Этот манёвр должен был 7 августа около 6 часов утра поставить «Гебен» лицом к лицу с четырьмя британскими броненосными крейсерами, вооружёнными 36 орудиями калибра от 24 до 19 см; «Бреслау» предстояло иметь дело с двумя лёгкими крейсерами, каждый из которых сильнее его. Десять британских миноносцев имели много шансов попасть несколькими торпедами в цель. Однако, поскольку бой должен был произойти днём, адмирал Траубридж полагал, что при такой обстановке «Гебен» благодаря большой дальности стрельбы своей артиллерии и преимуществу в ходе, сможет потопить один за другим все эти корабли с большой дистанции раньше, чем сам получит существенные повреждения. Траубридж считал себя не вправе идти на такой риск без формального приказа, которого он так и не получил. (Совет экспертов, собравшийся в Портланде месяцем позже, признал его решение отвечающим обстановке). В 3.50 он повернул на 180°. «Дублин» не имел успеха в поисках «Гебена» ночью и получил приказание не пытаться атаковать его днём. Весь отряд Траубриджа возобновил наблюдение за Отрантским проливом.

«Глочестер», однако, продолжал следовать за германскими крейсерами. В 5.30 адмирал Милн, считая положение «Глочестера» опасным, приказал ему держаться на большом расстоянии, но сохранять контакт с германскими кораблями. 7 августа в 13.35 английский лёгкий крейсер даже атаковал отставший «Бреслау», дав по нему несколько выстрелов и попав немцам в борт на уровне ватерлинии. «Бреслау» отвечал беглым огнём, а ответный залп «Гебена» отрезвил англичан. Вскоре после этого у мыса Матапан командир «Глочестера» получил приказ прекратить погоню и не рисковать кораблём. Ввиду запрещения адмирала, «Глочестер» в 16.40 прекратил преследование,

Линейный крейсер «Гебен»





Британский дредноут Agincourt – реквизированный турецкий Sultan Osman I. Трудно сказать, удержала бы Османскую империю в сфере британского влияния передача этого строившегося корабля Турции или нет, но британскому флоту этот корабль никакой особой выгоды не принёс

успев заметить, что неприятельские корабли вошли в пролив, отделяющий Морею от острова Церигю.

После этого столкновения «Гебен» и «Бреслау» 9 августа приняли уголь у острова Денуза с парохода «Богадир», специально посланного из Мессины, и связались с Константинополем с помощью парохода-ретранслятора «Генерал», стоявшего на якоре в Смирне. Вечером того же дня Сушон начал слышать британские переговоры по радио. Они становились всё ближе, и оставаться на месте становилось опасно. Хотя Сушон и не имел никаких сообщений из Константинополя, он решил идти в Дарданеллы, даже если ему в этом будет отказано. 10.08.14 в 6.00 германская эскадра завершила погрузку угля и направилась в Дарданеллы. В это время эскадра Милна находилась между мысом Малеем и Милосом, примерно в 100 милях от немецких кораблей.

Эскадра адмирала Сушона уходила в восточное Средиземноморье, проливы и Чёрное море. Германские крейсера были спасены отвагой их флагмана. Сначала британское Адмиралтейство считало бегство «Гебена» чуть ли не собственным успехом, но потом и до него дошло, какие серьёзные последствия будет иметь прибытие «Гебена» и «Бреслау» в Константинополь. Это означало не только необходимость держать линейные крейсера в Средиземном море. По словам Черчилля: «Неотвратимое бедствие обрушилось на Турцию и Средний Восток». Турция присоединилась к центральным державам, англичане получили кровавые и унижительные кампании в Дарданеллах и Месопотамии, Россия была изолирована от союзников.

Практически вся русская историография единодушна в оценке эпизода с «Гебеном»: гнусные происки британского империализма злонамеренно помешали доблестным русским воинам овладеть черноморскими проливами. Чепуха! «Гебен» с «Бреслау» принесли британцам вреда не меньше, чем русским. Дело в том, что британское Адмиралтейство в начале войны совершило столько ошибок, что их хватило бы на пару войн. Тут впору процитировать высказывание по этому поводу У.Черчилля: «Если бы родившаяся у меня 27 июля первоначально мысль послать «Нью Зиленд» в Средиземное море осуществилась, если бы могли открыть огонь по «Гебену» днём

4 августа, если бы мы меньше заботились о нейтралитете Италии, если бы адмирал Милн отправил «Индомитебл» за углём не в Бизерту, а на Мальту, если бы Адмиралтейство, узнав, где находится «Гебен», послало бы в ночь на 6 августа точные и определённые приказания адмиралу Милну, если бы адмирал Траубридж в короткие часы утра 7 августа не изменил своего решения и если бы, наконец, «Дублин» со своими миноносцами обнаружил противника в ночь с 6 на 7 августа – история «Гебена» на этом бы и кончилась». Столько «если»...

Турецкий флаг над «Гебеном»

В годы, предшествующие Первой мировой войне, ряд государств, не имеющих опыта в строительстве дредноутов (Аргентина, Чили, Бразилия и Турция) заказывали для своих флотов линкоры в Великобритании. Летом 1911-го Турция заказала корабль этого класса в Англии. А когда в декабре 1913 года финансовые затруднения заставили Бразилию отказаться от аналогичного заказа, всё та же Турция перекупила находившийся на стапеле линкор «Рио-де-Жанейро» (Rio de Janeiro).

К началу лета 1914 г. оба дредноута – «Султан Осман I» (Sultan Osman) и «Решидие» (Reshadieh) были близки к готовности. (В момент подписания договоров линкоры именовали «Решад-и-Хамисс» и «Решад V», потом первый переименовали



Подъём турецкого флага на «Гебене»



На фото 1 – на этом снимке из Бундесархива крейсер «Гeben» сфотографирован у причальной стенки в Стении (Босфор)

На фото 2 – крейсера «Гамидие», «Мидилли» и «Султан Селим Джавус» у причалов в Стении (Босфор)

в «Осман Бириндже»). Однако английские фирмы под всеми предлогами затягивали сдачу кораблей: близилась осень 1914 г. – время, по прогнозам английских политиков, наиболее вероятное для возникновения англо-германского конфликта.

Ход событий подтвердил прогнозы, и англичане не упустили момента. Как только 28 июля 1914 г. Австро-Венгрия объявила войну Сербии, Англия реквизировала оба турецких дредноута и включила их в состав своего флота под названием «Эджинкорт» (Agincourt) и «Эрин» (Erin), что вызвало негодование турок, рассчитывавших реформировать свой флот этими кораблями, часть средств на постройку которых была собрана по общественной подписке. (Эта «турецкая» точка зрения часто фигурирует в различных изданиях, однако следует напомнить, что большая часть оплаты шла из немецких источников, и несколько платежей было просрочено). Отметим, что особой необходимости в этих линкорах у британского флота не было, и через семь лет они были списаны на слом.

10 августа в 17.00 «Гeben» и «Бреслау» вошли в Дарданеллы и вместе с турецким эсминцем проследовали к Чанаку, где в 19.30 стали на якорь.

С прибытием немецких кораблей в Стамбул германский посол буквально в ультимативной форме предложил турецкому правительству фиктивно их «купить», дав на размышление сутки. Русский посол в Стамбуле напомнил великому визирю, что по международным правилам корабли воюющих государств могут отставиваться в портах нейтральных стран не более 24 часов.

Оставался единственный выход... На следующий день, 11 августа, политическая сделка состоялась. 13 августа Турция объявила, что она купила у Германии «Гeben» и «Бреслау»,

которые войдут в состав турецкого флота под названием «Султан Селим Джавус» (в переводе с турецкого «Султан Селим Грозный», однако немцы воспроизводили это название на свой лад – Jawus Sultan Selim) и «Мидилли», хотя команды на кораблях остались немецкие. Турецкие флаги на крейсерах были подняты 16 августа, тогда же корабли официально переименовали.

Кораблю было дано имя одного из самых победоносных султанов Турции – Селима I (1467 – 1520), который одерживал победы в многочисленных сражениях победы и завоевал Месопотамию, Курдистан, Сирию и Египет. Жестокая политика по отношению к внешним и внутренним врагам послужила причиной исторической приставки к его имени – «Грозный» («Явуз»).

Вице-адмирал В. Сушон (впоследствии – адмирал), старший начальник над германскими кораблями, не только сохранил свои права, но и был назначен командующим турецким флотом. Вторым флагманом был назначен турецкий контр-адмирал Ариф-Бей.

В конце августа командующему Черноморским флотом России А.А. Эбергарду было сообщено, что через Румынию и Болгарию в Турцию проследовал специальный поезд с немецкими моряками (несколько офицеров и 840 матросов). Министерство иностранных дел России через своего посла в Стамбуле предупредило турецкое правительство о том, чтобы оно запретило своей эскадре выходить в Чёрное море, так как немецкие офицеры, находившиеся на турецких кораблях, могут спровоцировать военный конфликт.

Вообще же до поражения Сербии доставка в Турцию личного состава и материальной части встречала значительные затруднения. Даже боеприпасы для «Гeben» и «Бреслау», присланные в начале войны в первоначально намеченную для них базу – Триест, пришлось доставлять в Константинополь сухим путём через Кронштадт (в Семигорье), Бухарест и Журжево, так как путь через Сербию был закрыт. Перевозка этих боеприпасов из румынского речного порта Журжево на пароходах по Дунаю и по Чёрному морю в Константинополь была невозможна ввиду угрозы морскому транспорту со стороны русского флота. Поэтому боеприпасы были погружены на баржи и перевезены в болгарский порт Рушук, откуда они были доставлены в Константинополь по железной дороге.

«Атаковать без объявления войны»

В телеграмме от 2 октября 1914 года российский посол в Стамбуле Гирс сообщил о выходе в Чёрное море линейного крейсера «Гeben». 22 октября Сушон получил пакет от Энвер-паши: «Добейтесь господства на Чёрном море, найдите русский флот и атакуйте его без объявления войны...» Часто пишут, что атака Севастополя – это провокация адмирала-авантюриста Сушона. Нет, он действовал по приказу Энвер-паши.

23 октября 1914 г. посол России сообщил из Стамбула, что торговые суда, направлявшиеся в Чёрное море, под предлогом

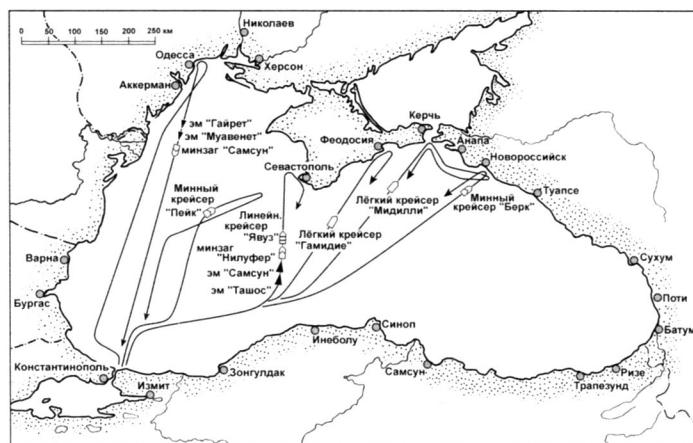


Схема первых ударов турецкого флота на Чёрном море

отсутствия лодок задерживаются перед входом в Босфор.

27 октября в 20.35 было получено сообщение от капитана русского парохода «Королева Ольга», направлявшегося в Стамбул, о том, что около 17.30 в 5 милях от входа в Босфор он встретился с крейсерами «Гебен», «Бреслау», «Гамидие» и эсминцами, то есть с группой сил, которая, по сведениям, полученным от морского агента капитана 1 ранга Щеглова, выделялась для нанесения удара по Севастополю.

На следующий день, 28 октября, в 10:20 в штаб черноморского флота пришло донесение с парохода «Великий князь Александр Михайлович», в котором сообщалось, что в районе Амастры (в 140 милях восточнее Босфора) он встретился с крейсером «Гебен» и двумя эсминцами, шедшими курсом на север. Это было примерно на меридиане Севастополя, то есть сомнений о направлении его движения не возникало.

28 октября в 17.30 из министерства иностранных дел поступила телеграмма: «По достоверным сведениям, Турция решила 28 октября немедленно объявить войну».

Командующий германо-турецким флотом В. Сушон, принимая решение о нападении на русские базы и порты черноморского побережья — Севастополь, Одессу, Феодосию и Новороссийск, имел перед собой две задачи — как можно скорее вовлечь Турцию в войну и внезапной атакой нанести наибольший урон силам Черноморского флота. В частности, «Гебен» в сопровождении двух эсминцев должен был обстрелять Севастополь, а заградитель «Нилуфер» — поставить у Севастополя минное заграждение. Операция должна была начаться в ночь на 29 октября.

«Прут»

Командующий Черноморским флотом А.А. Эбергард довольно странно прореагировал на донесения пароходов и телеграмму из МИДа: зная о том, что турецкие корабли находятся в пути к русским базам и портам, он дал разрешение на посылку из Севастополя в Ялту минного заградителя «Прут», который, имея полный запас мин, должен был привести из Ялты батальон 62-й пехотной дивизии. Несмотря на свой уже весьма приличный 35-летний возраст, «Прут» представлял собой наиболее крупный (5459 т) и хорошо оборудованный минный заградитель Черноморского флота.

Эбергард собирался вывести основные силы флота навстречу германо-турецким кораблям, но 28 октября в штаб Черноморского флота пришёл приказ верховного главнокомандующего: «Не искать встречи с турецким флотом и вступать с ним в бой лишь в случае крайней необходимости». Это можно объяснить нежеланием спровоцировать превентивными действиями войну на Чёрном море.

Война с Турцией началась 29 октября в 3.20, когда турецкие эсминцы прорвались в Одесский порт. В 4.48 по радио всем морским силам Чёрного моря сообщалось: «Война началась».

Ну а «Гебен»?

Первый сигнал об обнаружении лучом прожектора неизвестного корабля, приближающегося к Севастополю с юго-западного направления, поступил с наблюдательного поста на мысе Сарыч в 5.30. Но на это донесение в штабе флота не обратили внимания, так как посчитали, что прожектор мог включить возвращавшийся заградитель «Прут». В действительности же это был линейный крейсер «Гебен», который вскоре был обнаружен русским наблюдательным постом с мыса Лукулл, а затем тральщиками, производившими контрольное траление южного фарватера.

В 6.33 «Гебен», следуя за тралом миноносцев «Ташос» и «Самсун», подошёл на дистанцию 40 кабельтовых и открыл огонь по Севастополю. Ответный огонь вели береговые батареи и старый линкор «Георгий Победоносец». С 6.35 до 6.40 крейсер, ведя огонь по городу, маневрировал на крепостном минном заграждении, но так как оно не было включено, то все эти «танцы» окончились для него благополучно. Приказ о включении заграждения был отдан сразу же после вхождения германского крейсера в район минного заграждения, однако



Начало войны на Чёрном море — «Гебен» обстреливает Севастополь и топит минный транспорт «Прут»

выполнен он был спустя 20 минут, то есть когда «Гебен» уже покинул этот район.

Обстрел продолжался 17 — 18 минут. «Гебен» выпустил по кораблям и причалам главной базы Черноморского флота 59 снарядов (47 — калибром 280 мм и 12 — 150 мм). Большая их часть упала в районе угольных складов и госпиталя, и только два разорвались в расположении береговых батарей. За это время русские береговые батареи выпустили по противнику 360 снарядов калибром от 280 до 243 мм. «Георгий Победоносец» из-за плохой видимости (туман) произвёл лишь несколько выстрелов.

Наблюдатели отметили три попадания в кормовую трубу германо-турецкого крейсера. В целом же повреждения оказались незначительными: лишь один осколок через дымоход проник в котельное отделение и перебил трубку одного из котлов, который пришлось погасить.

В 6.50 «Гебен» прекратил огонь и вышел из боя. Наблюдательный пост с мыса Лукулл донёс, что корабль поспешно уходит. В это время минный заградитель «Прут», получив приказ «возвращаться в Севастополь», направлялся прямо навстречу немцам. О нападении немцев на Севастополь командир «Прута» извещён не был. Единственным распоряжением, сделанным штабом флота в связи с опасностью, угрожавшей «Пруту», был приказ командиру 4-го дивизиона эсминцев, находившихся в дозоре на подступах к Севастополю: «В случае появления неприятеля поддержите «Прут». Будничный приказ, если не учитывать, что трём миноносцам типа «Ж» с поршневыми машинами («Лейтенант Пушин», «Жаркий» и «Живучий») предстояло «поддержать» минный транспорт «Прут» с 710 минами на борту в случае нападения сильнейшего корабля на черноморском театре.

Командир дивизиона капитан 1-го ранга князь Трубецкой В.В. на головном корабле «Лейтенант Пушин» направился навстречу заградителю и вскоре обнаружил его к югу от Херсонесского маяка. В этот же момент оказался и «Гебен» в сопровождении двух эсминцев. Трубецкой принял решение на максимальном ходу атаковать «Гебен». В ответ германский крейсер открыл огонь из шести орудий и четвёртым залпом накрыл «Лейтенанта Пушина», который, получив большую пробоину, начал погружаться в воду. Кроме того, 150-мм снаряд разбил привод штурвала и вызвал пожар. Было убито семь человек и ранено 12 из 71 человека экипажа. Из-за сильного заградительного огня остальные русские эсминцы не смогли сблизиться с «Гебеном» на дистанцию торпедного залпа, они вынуждены были отвернуть на 90° и выйти из боя.

Отразив атаку дозорных эсминцев, «Гебен» в 7.35 открыл огонь по «Пруту». На корабле сразу же возникли пожары и появились пробоины. Через 10 — 15 минут стрельбы «Гебен» дал ход и ушёл в сторону Сарыча. В связи с угрозой взрыва минного запаса командир заградителя отдал приказ затопить корабль. Один из сопровождавших крейсер миноносцев, став по носу «Прута», начал бессмысленно стрелять из своего

орудия, но снаряды ложились за кормой тонущего минного заградителя, где уже находились шлюпки и плавающие люди.

На «Пруте» были открыты кингстоны. Чтобы ускорить затопление заградителя, командир приказал лейтенанту Рогузскому взорвать подрывные патроны. На мостике взрыв был слышен слабо, но заградитель встряхнуло – и он стал быстро погружаться кормой. В 8.40 «Прут» затонул, не спустив флага, вместе с ним на дно ушло 750 мин – 14,5% запасов мин Черноморского флота. Часть экипажа, размещившаяся в двух шлюпках, позже была спасена подводной лодкой «Судак», а 75 человек во главе с командиром корабля были подобраны турецкими эсминцами. В Севастополь вернулись три офицера и 199 матросов из команды «Прута». В результате атаки «Гебена» из экипажа минного заградителя погибли лейтенант, мичман, судовой священник, боцман и 25 матросов...

Для сравнения можно привести описание нападения германских кораблей на Севастополь, сделанное очевидцем событий Н. Стародумовым в своих мемуарах «Над фронтами»:

«Окна нашей комнаты выходили на море. Горбунов выглянул случайно в окно и увидел два корабля, проходившие вдоль самого берега, возле школы. Мы не обратили внимания на эти суда – явление обычное: броненосец и крейсер. Вдруг слышим отдалённую пушечную стрельбу и бросаемся к окнам.

Смотрим вниз на море и видим, что стреляют те самые корабли, а в двух-трёх милях дальше от них загорается какой-то пароход.

Кто-то сказал: «Броненосец «Евстафий» пробует новые орудия, мишень горит...»

И все мы успокоились. Но через несколько минут услышали, что стреляет Константиновская батарея, увидели всплески снарядов. Стали звонить по телефону и узнали, что турецкие корабли «Гебен» и «Бреслау» напали на наши суда».

В ответ на внезапное нападение на черноморские базы 16 октября 1914 г. Россия объявила войну Турции. 5 ноября объявила войну Турции и Англия.

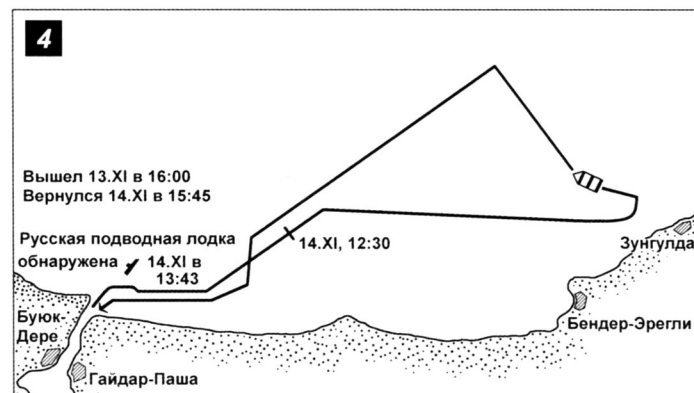
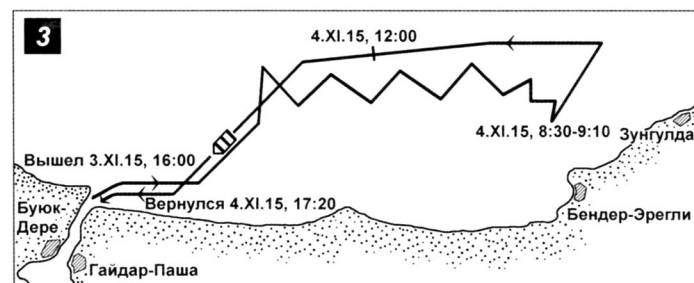
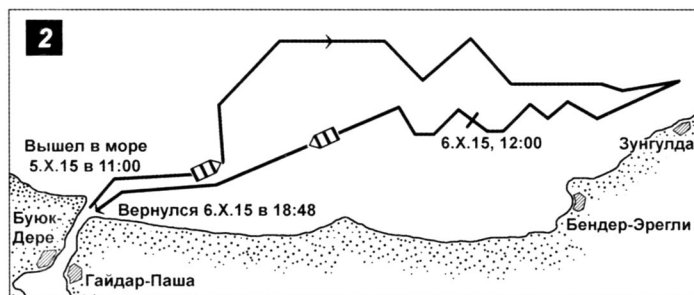
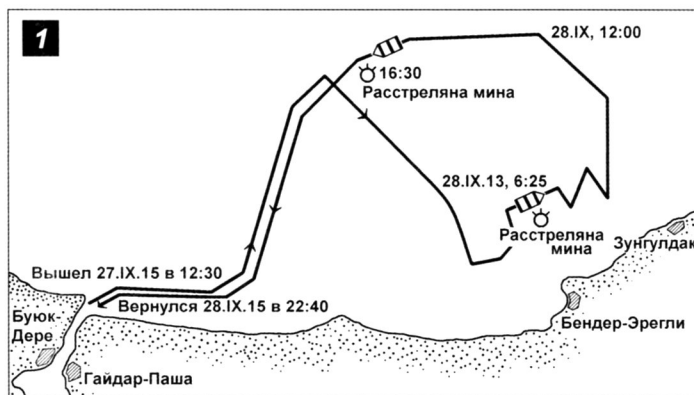
12.11.1914 Турция объявила, что находится в состоянии войны со всеми странами Антанты.

РУССКИЕ У ЗУНГУЛДАКА

Вскоре после официального объявления Россией войны Турции, 22 октября состоялся поход Черноморского флота с целью обстрела угольного района Зунгулдак и минирования подходов к Босфору. Во время бомбардировки русскими броненосцами берега «Гебен» находился в море, направляясь в сопровождении турецкого минного крейсера «Берк» к Севастополю. Своими действиями в районе Ялта – Севастополь Сушон надеялся отвлечь внимание противника от транспортов, перевозивших войска из Босфора в Трапезунд.



Офицерский состав лёгкого крейсера «Мидилли» («Бреслау»). С высокой долей вероятности можно ожидать, что кто-то из молодых офицеров во втором ряду – Карл Дённиц (если только этот снимок сделан до июля 1915 г.)

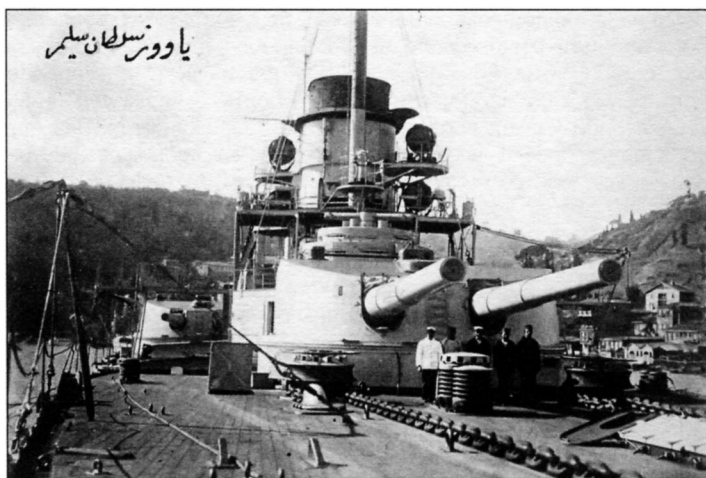


На рис. 1 – турецкая промышленность и флот зависели от регулярных поставок угля из Зунгулдака. Осознав это, русское командование начало блокирование этих перевозок лёгкими силами флота. Чтобы хоть как-то защитить свои угольщики, «Султан Селим Джавус» вынужден был примерно раз в 2 – 3 недели выходить в патрулирование от Босфора до Зунгулдака. Здесь приведены схемы лишь некоторых из этих выходов. На схеме выход 27 – 28.09.1915 г.

На рис. 2 – выход для конвоирования угольных транспортов 5 – 6.10.1915 г.

На рис. 3 – выход для конвоирования угольных транспортов 3 – 4.11.1915 г.

На рис. 4 – выход для конвоирования угольных транспортов 13 – 14.11.1915 г.



«Гёбен» под турецким флагом. Кадр интересен тем, что хорошо видно взаиморасположение носовой главного калибра и средней башни правого борта. Понятно, чем определялись курсовые углы, на которых средние башни могли вести огонь

Замысел вновь назначенного командующего турецким флотом не удался. Транспорты с войсками были обнаружены крейсером «Память Меркурия» и потоплены артиллерийским огнём русских кораблей. При этом 224 турка и немца были взяты в плен.

Получив по радио донесение об обстреле Зунгулдака, Сушон повернул к турецким берегам, собираясь вначале заставить противника принять бой. Однако вскоре на «Гёбен» поступило сообщение о силах неприятеля, которые оценивались в шесть линейных кораблей и 13 эскадренных миноносцев. После этого боевой пыл германского адмирала в значительной мере поостыл, и Сушон призадумался о возможностях соединения «Гёбена» со старыми линкорами – «Торгут Рейс» и «Хайреддин Барбаросса», посланными для защиты Босфора. Так или иначе, 25 октября, прекратив поиски противника, «Гёбен» вскоре после полудня вместе с минным крейсером «Берк» вошли в Босфор. Почти одновременно с ним эскадра А.А. Эбергарда вернулась в Севастополь.

К слову, артобстрелы российских портов турецкий флот проводил достаточно регулярно. «Бреслау» обстреливал Поти 7 ноября 1914 г., «Гамидие» – Туапсе 20 ноября 1914 г., «Гёбен» – Батуми 10 декабря 1914 г., «Гамидие» – Батуми 24 декабря 1914 г. Однако ответные действия российского черноморского флота в последующие годы существенно убавили интенсивность набегов.

Бой у мыса Сарыч

Удалённость Босфора и ограниченность сил Черноморского флота, требовавших периодической замены участвующих в операциях кораблей для ремонта и отдыха экипажей, не позволяли вести постоянную блокаду проливов. Превосходство же «Гёбена» в скорости и вооружении, особенно по сравнению с устаревшими русскими броненосцами, заставляло Черноморский флот выходить только соединениями, чтобы не допустить уничтожения кораблей поодиночке. В то же время отработанная на Черноморском флоте сосредоточенная стрельба соединения кораблей по одной цели могла обеспечить организованный отпор и даже уничтожение «Гёбена» в прямом бою.

Вскоре такой случай представился. 2 ноября Черноморский флот почти в полном составе вышел в поход для действий на морских коммуникациях у берегов Анатолии. Русские линкоры обстреливали Трапезунд, а минные заградители «Константин» и «Ксения» поставили мины у турецкого побережья. Получив известия об этом, Сушон решил перехватить противника на обратном пути в Севастополь и при благоприятной обстановке атаковать его по частям. Днём 4 ноября «Гёбен» (флаг контр-адмирала В. Сушона, германский командир – капитан-цур-зее Р.Аккерман) и «Бреслау» (фрегаттен-капитан Кеттнер) вышли из Босфора и направились к берегам Крыма.

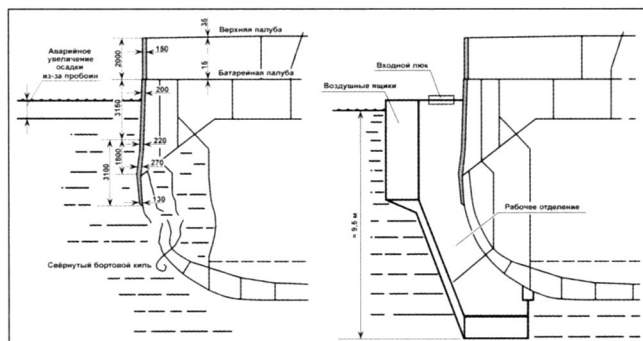
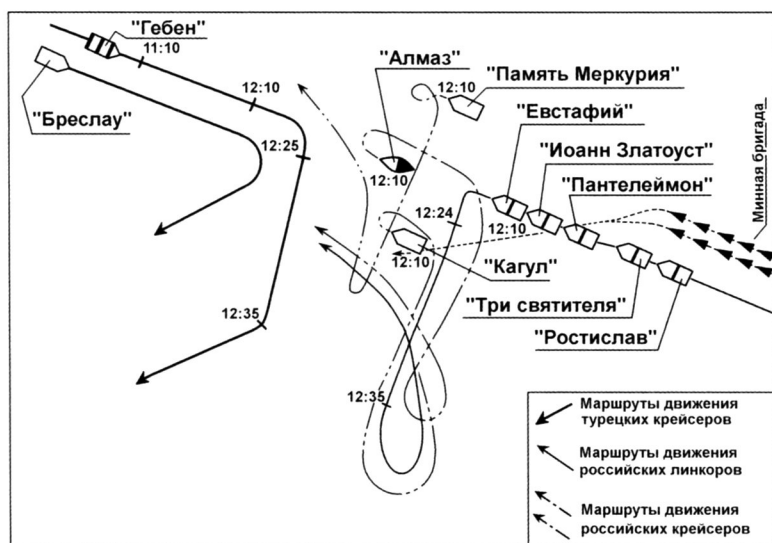
В тот же день А.А. Эбергард, возвращавшийся с флотом в Севастополь, получил по радио уведомление от Морского генерального штаба о том, что «Гёбен» находится в море. Недостаток угля не позволил предпринять поиски противника, и Эбергард, приказав усилить бдительность, продолжил путь, который вёл к встрече с германскими крейсерами.

Встреча произошла 5 ноября на широте 42° и долготе около 34° – примерно в 45 милях от мыса Херсонес, юго-западнее Ялты у мыса Сарыч. В этой точке в 11.40 крейсер «Алмаз», шедший в 3,5 мили впереди кильватерной колонны из пяти линейных кораблей («Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Пантелеймон», «Три Святителя» и «Ростислав») обнаружил большой дым и сигнализировал об этом прожектором лидеру. Одновременно противник выдал себя радиопереговорами, которые в тумане вели «Гёбен» с «Бреслау».

Наши корабли начали сокращать интервалы, миноносцы подтянулись к эскадре. Эбергард распорядился увеличить ход до 14 узлов. Через полчаса (в 12.10) «Алмаз» донёс: «Вижу неприятеля по носу».

По приказанию командующего он начал отход к флоту, а вскоре повернули и шедшие далеко на флангах крейсера «Кагул» и «Память Меркурия». Отход был своевременным – в скорости российские крейсера значительно уступали «Гёбену», и он мог бы успеть атаковать один из них.

Из-за державшегося вокруг сильного тумана дальнейший бой свёлся в основном к поединку «Гёбена» с видевшим его



▲ После подрыва на двух минах 28 декабря 1914 г. «Султан Селим Джавус» нуждался в доковом ремонте, но дока такого размера в Турции не было. Потому для ремонта была изготовлена пара 360-тонных кессонов

◀ Схема маневрирования «Султана Селим Джавуса» и русского флота в бою у мыса Сарыч

лучше всех «Евстафием» (капитан 1-го ранга В.И. Галанин). Управляющий огнём бригады старший артиллерист В.М. Смирнов находился на «Иоанне Златоусте» (командир – капитан 1-го ранга Ф.А. Винтер), однако стелющийся туман и дым из труб «Евстафия» не позволили точно определить расстояние до противника. По этой причине переданное по радио расстояние «прицел 60» было на самом деле почти в полтора раза больше реального. Снаряды всех линкоров бригады, кроме флагмана, летели с большими перелётами. Перестрелка продолжалась 14 минут. За это время русские корабли выпустили с дистанции 40 – 34 кабельтовых 30 снарядов крупного калибра («Евстафий» – 12, «Златоуст» – 6, «Три Святителя» – 12). «Пантелеймон» (командир – капитан 1-го ранга М.И. Каськов) из-за дыма и тумана противника не видел и огня не открывал. Не стрелял по «Гебену» и отставший от эскадры «Ростислав» (командир – капитан 1-го ранга К.А. Порембский), броненосец сделал несколько выстрелов по «Бреслау» – 2 254-мм и 6 152-мм снарядов. «Бреслау» сразу заспешил перейти на «подбойный» борт «Гебена» и избежал попаданий.

Первый же двухорудийный залп (по одному выстрелу из носовой и кормовой башен) флагманского линкора «Евстафий» накрыл «Гебен». Один снаряд с перелётом, а второй угодил под носовую трубу. С русского линкора видели огонь, а затем чёрный дым, как будто выходящий из основания трубы и батареи. Снаряд попал в третий 150-мм каземат и, пробив броню, вызвал пожар зарядов – сдетонировали три снаряда и загорелись 16 зарядов, приготовленных к стрельбе. Погибло 12 человек прислуги, четверо из расчёта артиллерийского погреба получили тяжёлые отравления газами, один позднее скончался. Повреждения были не очень большими, но надо учесть и то, что исправить их в Турции не было никакой возможности. Сушон решил отвернуть.

В отечественных источниках (например, Петров М.А. Два боя. Ленинград. 1926 г.) можно прочитать, что за 14 минут боя линейный крейсер получил попадания трёх 305-мм и одиннадцати 203-мм и 152-мм снарядов. То есть, вдвое больше, чем получил «Мольте» от всего Гранд флота в Ютландском бою. На борту «Гебена» было якобы убито 115 человек – 12 офицеров и 103 матроса – и ранено 58 – 5 офицеров и 53 матроса. При этом авторов не смущало то, что для подобных потерь близкий по параметрам немецкий крейсер «Зейдлиц» при Скагерраке должен был получить 24 (!) 381-мм и 304-мм попаданий снарядов плюс двух торпед.

Причиной такой неадекватной оценки своих успехов в незначительной степени стала российская агентура в Стамбуле. Ещё до войны русские резиденты завербовали немалое количество греческих и армянских торговцев, лавочников и рыбаков. Не имея доступа к реальным секретам, они активно снабжали разведведомство слухами и сплетнями.

По воспоминаниям г. Лорея «Операции германо-турецких сил 1914 – 1918», масштаб повреждений был несравнимо меньшим: «На «Гебене» российский снаряд вывел из строя 3-й каземат левого борта, причём погибла вся прислуга; несколько человек прислуги подачи скончались позднее, вследствие отравления газами. На незначительной дистанции, в 37 – 39 каб., 305-мм снаряд пробил бортовую броню. Заряды, находившиеся в каземате, не взорвались, а только сгорели, поэтому повреждения оказались незначительными».

«Евстафий» в этом бою получил четыре попадания 280-мм снарядами, людские потери – 38 убитых и 21 раненый.

Следующий выход «Гебен» осуществил 10 декабря в район Батуми, обстреляв при этом город, причём многие посчитали этот рейд мстью Сушона за повреждения у мыса Сарыч. Мсть оказалась неудачной – дистанция 15 000 метров (81 кабельтовых) оказалась слишком большой, так что ни один снаряд «Гебена» и ответный огонь береговых батарей не попали в цель.

21 декабря 1914 года «Гебен» вышел из Константинополя для конвоирования трёх транспортов, перевозивших боеприпасы и сухопутные войска из Константинополя в Трапезунд для турецкой армии.

26 декабря при возвращении из набега в устье Босфора «Гебен» попал на минное поле, выставленное русскими кораблями (всего 847 мин с 96-кг зарядами). Корабль получил сильное сотрясение в носовой части с левого борта, а через две минуты – второй удар в средней части по правому борту. Взрывы образовали пробоины в обоих бортах, так что проникшая внутрь вода в количестве около 600 т (по другим оценкам – 2000 т) почти полностью уравнивала влияние затопления отделений, вследствие чего корабль продолжал свой путь в Константинополь без крена. Осадка крейсера увеличилась приблизительно на 1 метр. Площадь пробоины правого борта достигала 50 кв. м, а левого – 64 кв. м. Кромки пробоины образовались из вогнутой внутрь наружной обшивки, а в самой пробоине находилось хаотическое скопление перекрученных до неузнаваемости фрагментов обшивки и корпусного набора. Продольные броневые противоминные переборки остались почти целыми, но имели значительные деформации, их водонепроницаемость оказалась частично нарушенной. Отсутствие в Стении дока подходящих размеров для ремонта «Гебена» потребовало ряда работ по обследованию водолазами повреждений корпуса корабля и по постройке на берегу кессонов для заделки пробоин.

Прибывшие из Германии водолазы с большим мастерством осуществили подводную автогенную резку повреждённой части бортового киля, свёрнутого в трубку и мешавшего укреплению кессона у борта крейсера.

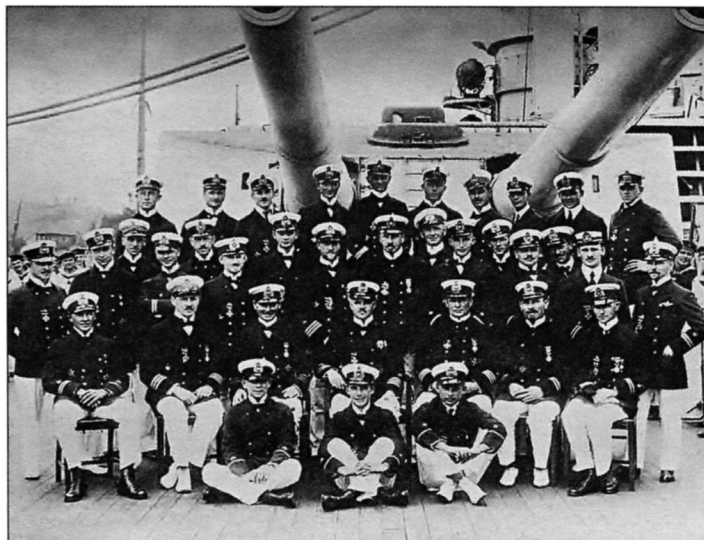
Другой работой водолазов было обследование подшипников гребных валов, имевших слабины до 20 мм.

По окончании постройки кессонов (размерами: глубина 10 м, длина 17 м, ширина 3 м, водоизмещение 360 т) приступили к заделке большой пробоины левого борта: водолазам предстояло обрезать автогеном кромки вогнутой внутрь обшивки и удалить изуродованные части набора корабля. Предусматривалось восстановление водонепроницаемости наружной обшивки и противоторпедной броневой переборки, а также исправление их деформации.

Для ремонта подшипников валов на берегу были построены четыре кессона высотой 10 м длиной 17 м и шириной 7 м. Их по отдельности подводили в район гребного вала и после осушения внутреннего пространства втягивали вал внутрь корабля.

В 20-х числах февраля была закончена заделка одной пробоины по левому борту. 28 марта заделали пробоину на правом борту, но не до конца: военная обстановка потребовала выхода «Гебена» в море, и только по возвращении в Константинополь 4 апреля начались работы по укреплению переднего кессона. 7 апреля возобновился ремонт второй пробоины.

В целом ремонт продолжался четыре месяца. По ходу ремонта «Гебен» трижды выходил в Чёрное море (31.12.14,



Офицерский состав экипажа линейного крейсера «Султан Селим Джавус», не весь, а его германская часть



На фото 1 – кайзер Вильгельм II посещает линейный крейсер «Султан Селим Джаvus» («Гебен») во время своего визита к султану Мехмеду V, октябрь 1917 г.

На фото 2 – 1917 г., офицерский состав на палубе линейного крейсера «Султан Селим Джаvus». Не обманывайтесь турецкими форменными фесками – это всё те же немцы

14.01.15 и 25.01.15), главным образом, для введения в заблуждение противника относительно своей боеспособности.

«Гебен» отступает

Хроника выходов отремонтированного «Гебена» в рейды по Чёрному морю в 1915 году не пестрит победами.

С 1 по 4 апреля «Гебен» и «Бреслау» прикрывали отряд турецких кораблей, вышедших для обстрела Одессы. При этом в районе Одесской банки подорвался на mine заграждения и затонул на глубине 13 м лёгкий крейсер «Меджидие», позже поднятый русскими водолазами и введённый в строй под названием «Прут». В свою очередь, «Гебен» и «Бреслау» потопили у крымских берегов два русских парохода.

9 – 10 мая 1915 г. Черноморский флот атаковал Анатолийское побережье Турции и в очередной раз вступил в перестрелку с «Гебеном». Последовавшее после этого крейсерство германских кораблей у берегов Крыма окончилось безрезультатно.

На рассвете 10 мая в 5.40 к Босфору для обстрела его укреплений направились линейные корабли «Три Святителя» под флагом контр-адмирала Путятин и «Пантелеймон» с эскадренными миноносцами и тральщиками. «Евстафий» (флагман), «Иоанн Златоуст» и «Ростислав» остались в прикрытии в 20 – 25 милях от пролива. Крейсера «Память Меркурия» и «Кагул» несли дозор мористее.

Около 6 часов 10 мая командира «Гебена» капитан-цур-зее Аккерману доставили радиogramму с турецкого эсминца «Нумуне»: «Семь русских боевых кораблей в квадрате 228, курс юго-восток». Командир линейного крейсера в отсутствие Сушо-

на, оставшегося в Константинополе, решил атаковать русскую эскадру, надеясь на разделение сил противника.

Видимость была хорошей, и около 7:00 «Память Меркурия» обнаружил дым и через некоторое время опознал подхаживший с востока «Гебен». Русский крейсер немедленно донёс о противнике адмиралу.

А.А. Эбергард в 7.05 приказал командирам «Трёх Святителей» и «Пантелеймона» прекратить обстрел береговых укреплений и вернуться к эскадре, а сам с тремя кораблями повернул навстречу врагу. «Три Святителя» и «Пантелеймон» трудно маневрировали в протраленной полосе и смогли присоединиться к эскадре только минут через 20. А тем временем Эбергард совершил своей эскадрой последовательный поворот навстречу «Гебену» и вступил в бой, когда головной «Евстафий» находился на расстоянии 17 400 м от противника.

«Гебен» вёл огонь в течение 22 минут с дистанции 16 000 – 14 500 м, пятиорудийными залпами, но стрельба немцев в этот раз была неточной. Не достигали цели и залпы русских линкоров. Обстановка существенно изменилась, когда «Три Святителя» и «Пантелеймон» присоединились к эскадре и открыли огонь по «Гебену» с дистанции 14 800 м. В 8.08 «Пантелеймон» вторым залпом добился попадания в среднюю часть германского крейсера. Снаряд разорвался у нижней кромки главного броневое пояса, вызвал затопление бортового коридора и временно вывел из строя 150-мм орудие в каземате № 2.

Переведя «Гебен» на курсовой угол 75°, корабли русской эскадры открыли по крейсеру сосредоточенный огонь. В «Гебен» попало ещё два снаряда, не причинившие, впрочем, ему существенных повреждений. На сходящихся курсах дистанция боя быстро уменьшалась до 13 500 м, и положение немецкого линейного крейсера становилось опасным. Видя русскую эскадру в сборе, Аккерман отвернул в сторону и вышел из боя, продолжавшегося 23 минуты.

За время боя русские корабли израсходовали 169 305-мм и 36 203-мм снарядов. Если говорить только о 305-мм снарядах, то «Евстафий» израсходовал 65 снарядов, «Иоанн Златоуст» – 75, «Пантелеймон» – 16, «Три Святителя» – 13 снарядов. «Гебен» же сделал около 160 безрезультатных выстрелов из орудий главного калибра.

24 июня 1915 г. был осуществлён переход вновь построенного линкора «Императрица Мария» из Николаева в Одессу. При этом была спланирована и выполнена специальная операция по прикрытию перехода от возможного нападения «Гебена» и «Бреслау».

29 июля 1915 года русские подводные лодки «Морж» и «Тюлень» безуспешно выходили в торпедную атаку на «Гебен», возвращавшийся в Босфор из рейда по Чёрному морю.

Помимо непосредственных угроз германо-турецким крейсерам, командование черноморского флота начало активно мешать перевозкам угля. Дело в том, что корабли противника в Константинополе постоянно нуждались в пополнении топливом, а подвоз его был организован на мелких каботажных пароходах и шхунах. Блокада турецкого побережья в значительной мере лишала «Гебен» топлива для дальнейших вылазок.

8 января 1916 г. эскадренные миноносцы «Пронзительный» и «Лейтенант Шестаков» осуществляли блокаду Зунгулдака. В 3.10 эсминец «Пронзительный» вышел в торпедную атаку на транспорт «Кармен» (Carmen), следовавший из Босфора в Зунгулдак, и потопил его. Из допроса подобранных турецких матросов выяснилось, что для сопровождения их парохода в море вышел крейсер «Гебен». Русские эсминцы повернули в море и приступили к поиску германского крейсера. В 8.10 они обнаружили «Гебен» и по радио навели на него манёвренную группу линкоров. В 9.44 линкор «Императрица Екатерина Великая» открыл по «Гебену» огонь главным калибром. Стрельба корректировалась по радио с эсминца «Лейтенант Шестаков», который занимал выгодную позицию и отчётливо наблюдал всплески снарядов. Во время пристрелки и стрельбы на поражение применялись снаряды, дававшие окрашенный всплеск, что существенно облегчало корректировку.

Один из снарядов, попав в носовую часть «Гебена», вызвал пожар. Воспользовавшись преимуществом в скорости, крейсер увеличил ход и через 21 минуту вышел из-под обстрела.

Из-за большого расхода топлива начальник манёвренной группы отказался от преследования германского линейного крейсера. На второй день после боя командующий германо-турецким флотом на Чёрном море доложил верховному командованию Турции о невозможности доставки угля морским путём.

В июле 1916 г., после большого периода бездействия германо-турецкое морское командование вновь направило в восточную часть Чёрного моря крейсера «Гебен» и «Бреслау». Сообщение об этом поступило в штаб Черноморского флота около 20 часов 1 июля. Оперативная часть высказала предположение, что действия германских крейсеров носят демонстрационный характер и рассчитаны на то, чтобы заставить выйти из Севастополя новые русские линкоры и заманить их на минное поле, скрытно выставленное германскими подводными лодками. Поэтому развёртывание сил русского флота для защиты побережья задержалось на несколько суток. И лишь 4 июля, когда германские крейсера уже действуя в районе Туапсе – Сочи, потопили ряд торговых судов и обстреляли побережье, из Севастополя вышла манёвренная группа в составе линкора «Императрица Мария» и трёх эсминцев. Сначала группа следовала на соединение со второй бригадой линкоров из Батума, но потом пришёл приказ идти к Босфору на соединение с дредноутом «Императрица Екатерина Великая». Встреча линкоров состоялась.

Командир «Гебена», получив сведения от подводной лодки UC8 о выходе второй бригады линкоров из Батума, направил «Бреслау» для уничтожения судов в район Одесса-Севастополь, а сам поспешил к Босфору. К вечеру 6 июля первая и вторая манёвренные группы русских линкоров заняли позиции соответственно к востоку и западу от линии Босфор-Херсонес. Получив сведения из Константинополя о нахождении русских кораблей в этом районе, «Гебен» обошёл опасный район севернее и в тот же день вошёл в Босфор со стороны болгарского побережья.

Таким образом, с появлением у России двух дредноутов, на Чёрном море операции «Гебена» становились всё более рискованными и почти каждая заканчивалась серьёзными повреждениями корабля. Активность русского флота вытеснила его за пределы Чёрного моря.

6 июля 1916 года энергичный 42-летний вице-адмирал А.В. Колчак сменил на посту командующего Черноморским флотом А.А. Эбергарда.

Спустя три дня, 9 июля, получив данные разведки о выходе в Чёрное море «Бреслау», адмирал Колчак направил свой флот к Босфору. Этот бой для «Бреслау» едва не стал последним – отбиваясь от наседавших русских крейсеров, немцы ставили дымзавесы и отчаянно маневрировали, уклоняясь от 305-мм снарядов «Императрицы Марии». Помог случай – налетевший шквал с дождём скрыл «Бреслау» – «Мидилли» от преследователей.

В конце 1916 года на «Гебене» установили визиры центральной наводки главного и среднего калибров. Угол возвышения орудий увеличили до 22,5°, что давало возможность «Гебену» вести бой на дистанциях до 23 000 м. Одновременно были демонтированы последние четыре 88-мм орудия, ещё оставшиеся на корабле.

Модернизация артиллерийской части была обусловлена вступлением в строй русских черноморских линкоров, имевших более дальнобойные орудия.

В начале июня 1917 г. «Бреслау» после долгого перерыва вышел в Чёрное море. Разруха в хозяйстве России, дезорганизация на транспорте и в войсках создали благоприятную ситуацию для немецких крейсеров. «Бреслау» подошёл к самому устью Дуная, высадил тактический десант и захватил пленных...

На обратном пути немецкий крейсер вступил в артиллерийскую дуэль с русскими крейсерами, а подошедший линкор «Свободная Россия» даже успел выстрелить 9-ю снарядами главного

калибра с дистанции в 120 кабельтовых. Увы, командовавший заградотрядом капитан 1 ранга Иванов не сумел реализовать преимущества – и «Бреслау» проскользнул в Босфор.

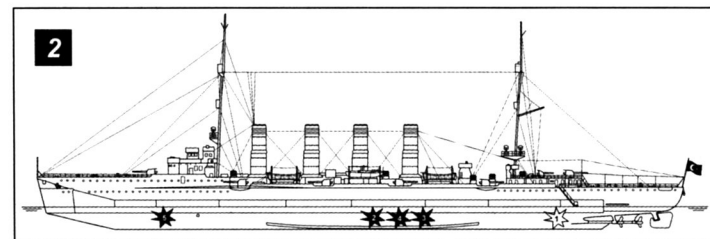
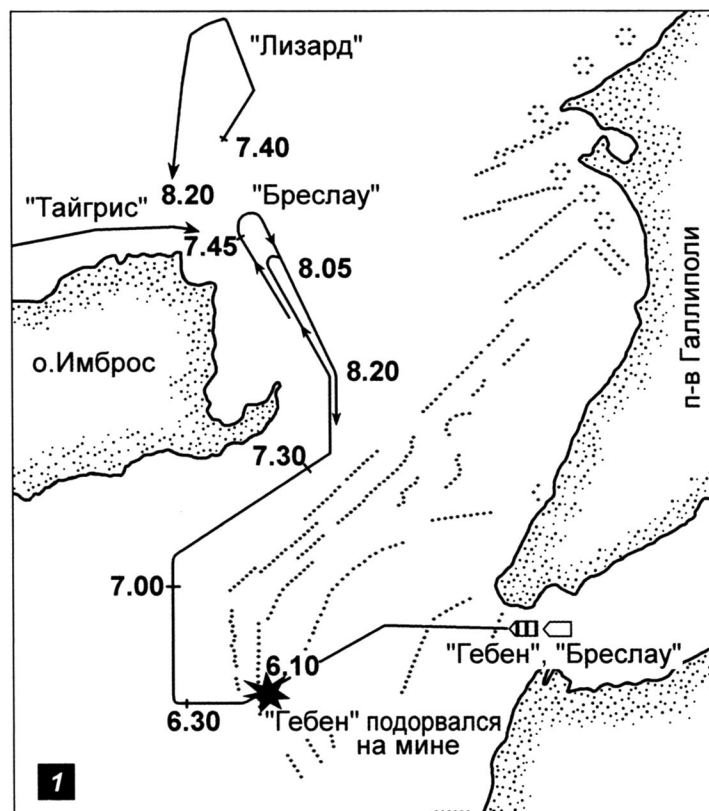
4 сентября 1917 года вице-адмирал Робер-Пашвиц (Rebeur-Paschwitz) сменил вице-адмирала Сушона на посту командира Средиземноморской дивизии и командующего турецким флотом.

1918 год. Последние операции

Перемирие между Советской Россией и Германией 16.12.17 г. вновь изменило расстановку сил на Средиземном море. Теперь Турция, не связанная с охраной черноморских перевозок угля, могла по-настоящему начать морскую войну с Антантой.

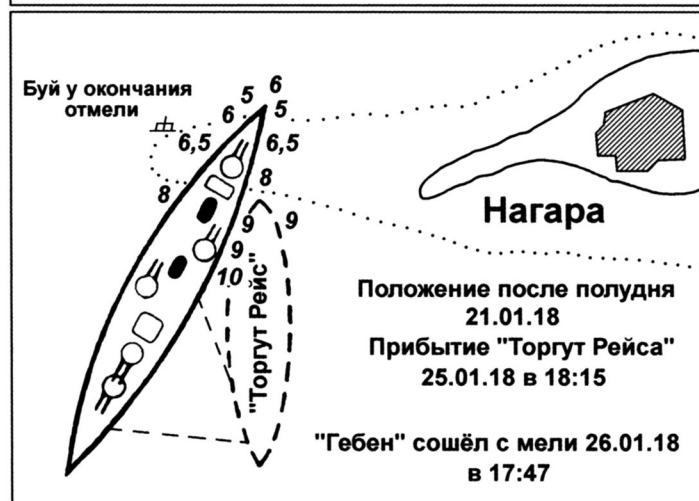
20 января 1918 г. на акваториях Греческого архипелага разыгрались события, в результате которых англичане лишились двух своих мониторов. Со стороны Турции в операции помимо «Гебена» и «Бреслау» участвовали эсминцы «Барса» (Barza), «Нуменихамийет» (Numuneihamiyet), «Самсон» (Samsun) и «Муавинтимилли» (Muavenetimilliyе), а также подводная лодка UC23, направленная к острову Мудрос.

В этот день затемно, в 5 часов утра, «Гебен» и «Бреслау» выскочили из Дарданелл для глубокого рейда в Средиземное море. Предполагалось нанести удар по транспортам



На рис. 1 – начало выхода германских крейсеров «Гебен» и «Бреслау» из Дарданелл 20 января 1918 года

На рис. 2 – места повреждения лёгкого крейсера «Мидилли» на минах во время выхода 20 января 1918 г. В результате повреждений «Мидилли»/«Бреслау» затонул.



Линейный крейсер на мели. Вдоль бортов отмечены глубины, измеренные лотом



Пока «Гебен» сидел на мели, англичане предприняли ряд бомбардировок. В корабль попало только 2 бомбы из 180. Немцы скрупулёзно фиксировали в судовом журнале все разрывы

Антанты, перевозившим несколько дивизий из Салоник в Палестину. В случае удачного стечения обстоятельств горячие головы уже рассматривали возможность совместного удара с австрийским флотом по кораблям Отрантского барража. Союзники, давно уже опасавшиеся такого прорыва, сосредоточили в этом районе значительные силы: в бухте Мудрос острова Лемнос находились два эскадренных броненосца, 6 крейсеров, 12 мониторов и несколько эсминцев; в Кафалонии сосредотачивались семь французских дредноутов, а на более дальних рубежах, в Бриндизи, — пять итальянских. Раньше блокадные силы были ещё больше, но после сокрушительного удара немецкой подлодки U21, потопившей в течение двух суток британский линкор «Трайумф» (Triumph) и линейный крейсер «Маджестик» (Majestic), британское командование убрало новые линейные корабли из этого района. Тем не менее, по всем расчётам любая попытка немецких крейсеров выйти на просторы Средиземного моря была обречена на провал.

В темноте германо-турецкие крейсера выбрались из проливов. Операция для них сразу началась не слишком удачно: в 6.10 «Гебен» подорвался на mine, но повреждения оказались небольшими, и было принято решение операцию продолжить.

Сбросив на месте подрыва буй, крейсера двинулись к о. Имброс. В 7.42 «Гебен» начал обстрел сигнальной башни и радиостанции на м. Кефало, которые были разрушены после четвёртого залпа. Всего по береговым объектам было выпущено 6 или 7 залпов 280-мм снарядами.

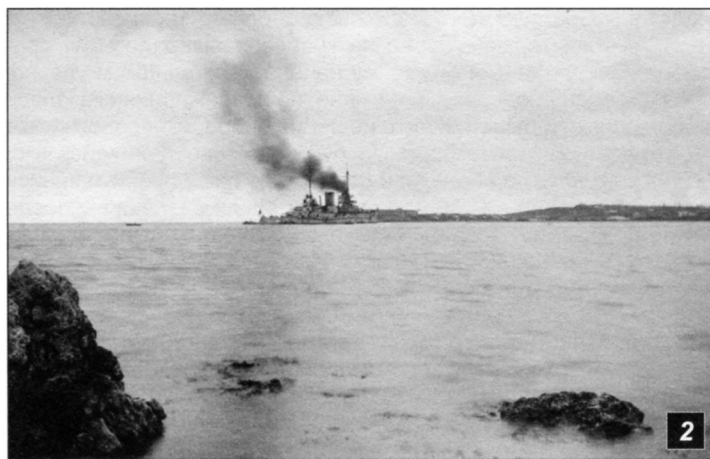
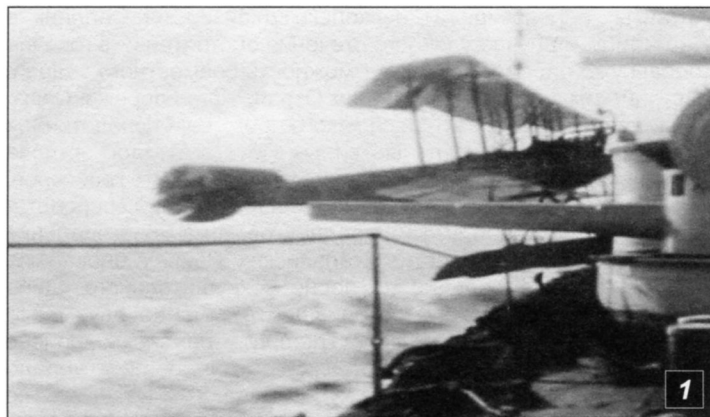
Направленный к бухте Кусу «Бреслау», ведя огонь по дозорному миноносцу «Лайзард» (Lizard), заметил стоявшие на якоре британские мониторы «Рэглан» (Raglan) и М-28. Огонь «Бреслау» поддержал «Гебен», сделав 7 залпов 150-мм орудиями. И хотя дрейфтеры, находившиеся в охранении, попытались поставить дымзавесы, вскоре английские мониторы были уничтожены. С мониторов катерами и дрейфтерами было спасено 132 человека. Сгорело нефтехранилище на берегу острова.

После этого удачного боя крейсера пошли на юг. В 8.26 англичане атаковали германско-турецкие корабли с воздуха двумя самолётами. Бомбометание было довольно бестолковым и вреда крейсерам не причинило, но в 8.31 «Бреслау», отворачивая от бомб, попал на минное поле и подорвался. Намереваясь взять «Бреслау» на буксир, «Гебен» начал поворачивать влево. В это время с «Бреслау» прокричали в мегафон, что всё пространство между кораблями усыпано минами. Действительно, в прозрачной воде были видны со всех сторон. Однако было уже поздно: в 8.35 «Гебен» подорвался на mine, хотя и этот взрыв ему большого вреда не причинил. Адмиральский корабль задним ходом вышел из опасной зоны, но думать об оказании помощи «Бреслау» больше не приходилось.

С немецким лёгким крейсером дела обстояли гораздо хуже: подорвавшись последовательно на пяти минах, он затонул. Первые два взрыва не внесли паники в ряды немецких моряков — экипаж заделывал пробоины, орудия левого борта вели огонь по эсминцам, орудия правого борта и пулемёты — по двум самолётам. Но вскоре потерявший ход «Бреслау» был снесён на минную банку и через 34 минуты после первых двух подорвался ещё на трёх минах. Капитан отдал приказ покинуть судно, однако экипаж остался на боевых постах, продолжая вести огонь, и разделил судьбу корабля. Через 1,5 часа британские эсминцы Лайзард и «Тайгрес» (Tigress) подняли с воды 162 человека, 208 членов команды погибло — основной причиной гибели было переохлаждение, поскольку температура воды в районе боя составляла лишь +8 градусов.

Оставшись один, «Гебен» повернул в проливы, а турецкие эсминцы сомкнули эскорт вокруг повреждённого флагмана. Но неприятности на этом не кончились: буй, поставленный утром, не был замечен, и в 9.48 крейсер вновь подорвался на той же минной банке. Это был уже третий подрыв на mine. Тем не менее, в 10:30 крейсер своим ходом вошёл в Дарданеллы. Возвращение происходило при непрерывных атаках авиации.

Следующее событие этого похода можно трактовать двояко: в 11.32 из-за ошибки в распознавании стоявших бакенов при проходе через ворота сетевого заграждения «Гебен» выскочил



на 15-узловом ходу на мель у мыса Нагара. Впрочем, возможно, что ошибка капитана-цур-зее Штойцеля была и не столь велика – просто корабль с тремя пробоинами сидел теперь глубже в воде.

Шесть дней севший на грунт линейный крейсер снимали с мели. И каждый день неподвижный корабль подвергался бомбардировкам с воздуха. Всего было сделано 276 налётов и сброшено 180 бомб (15 400 кг), правда, в крейсер попало всего две из них, причинив незначительные разрушения. Одна бомба поразила заднюю трубу, вторая разорвалась в противоторпедной сети левого борта. Ни один человек не был ранен. Все турецкие эсминцы были привлечены для противолодочной обороны неподвижного флагмана.

«Гебен» прочно сидел носом на песчаной банке одной пятой длины своего корпуса. Для изменения дифферентовки было затоплено несколько кормовых отсеков, боеприпасы из носовых погребов перенесли на корму... Защищая флагмана своего флота, к месту аварии в полдень следующего дня подтянулся турецкий линкор «Тургут Рейс» (Turgut Reis, бывший немецкий «Вайсенбург»). Его появление оказалось решающим: по предложению одного турецкого офицера, «Тургут Рейс» поставили на правом крамболе «Гебена» кормом. Вращение винтов старого броненосца постепенно размывало песчаную банку, на которую сел «Гебен». Через 24 часа работы винтов «Тургут Рейса» двум буксирам удалось 26.01.1918 г. стянуть «Гебен» с мели. 27 января крейсер стал на якорь в Константинополе.

Пока шли все эти работы, предпринимали соответствующие шаги и адмиралы Антанты: для завершающего удара в Дарданеллы была направлена английская подводная лодка Е-14. Но когда она прибыла на место, туркам удалось отбуксировать крейсер в Босфор. На обратном пути Е-14 была повреждена глубинной бомбой, вынужденно всплыла. Лодку потопили береговые батареи у Кумкеле. Спасено и взято в плен 7 английских подводников.

Повреждённый «Гебен» вернулся в Чёрное море, правда, по техническому состоянию до апреля он из Константинополя не выходил.

На фото 1 – гидросамолёт-разведчик поднят стрелой на борт «Гебена». На самолёте нанесены германские кресты, но, скорее всего, это турецкий гидросамолёт Gotha WD.2 (или WD.9). Несколько таких самолётов было доставлено крейсером к берегам Крыма после подписания 3 марта 1918 года Брестского мира между большевиками и немцами.

На фото 2 – «Султан Селим Джавус» на севастопольском рейде. Обстановка в Севастополе была неясна. Корабль входил в гавань с расчехлёнными орудиями, но никакая опасность ему уже не угрожала: ядро черноморского флота ушло из Севастополя, а на оставшихся кораблях экипажи разбежались

29 апреля 1918 г. германские войска стремительно приближались к Севастополю. Несмотря на все дипломатические угрозы, Германия опасалась, что Черноморский флот со всеми исправными военными и торговыми судами уйдёт в Новороссийск. Чтобы воспрепятствовать этому, командующий германо-турецким флотом адмирал Робер-Пашвиц (В. Сушон, напомним, к этому времени уже воевал на Балтике) поставил в известность морской генеральный штаб в Берлине, что он намерен с «Гебеном» и крейсером «Гамидие» патрулировать перед Севастополем, причём все выходящие из бухты корабли будут рассматриваться как неприятельские.

(Статус Севастополя к этому времени определить было достаточно сложно. После Брест-Литовского договора Россия обязалась признать договор между Украиной и Германией и заключить мир между Россией и Украинской Народной Республикой. Но 29 апреля Центральную Раду при поддержке немцев сменило правительство гетмана П.П. Скоропадского, в мае немецкие войска оккупировали Крым, потом последовало провозглашение независимости Крыма...)

«30 апреля оба крейсера вышли в море, – пишет г. Лорей, – и в ночь на 1 мая заняли позицию перед Севастополем... Вследствие того, что «Гебен» ещё не пришёл в Севастополь, русский флот на следующий день беспрепятственно прибыл в Новороссийск».

1 мая 1918 г. в 15 часов войска немецких оккупантов заняли Севастополь. 2 мая в 18 часов в Севастопольскую бухту вошли «Гебен» и «Гамидие». Их командирам было ещё не известно, все ли укрепления заняты германскими войсками, в особенности Балаклавские, так что входили они в полной боевой готовности. Сведения, что входной фарватер свободен от мин, они получили от контрреволюционных офицеров.

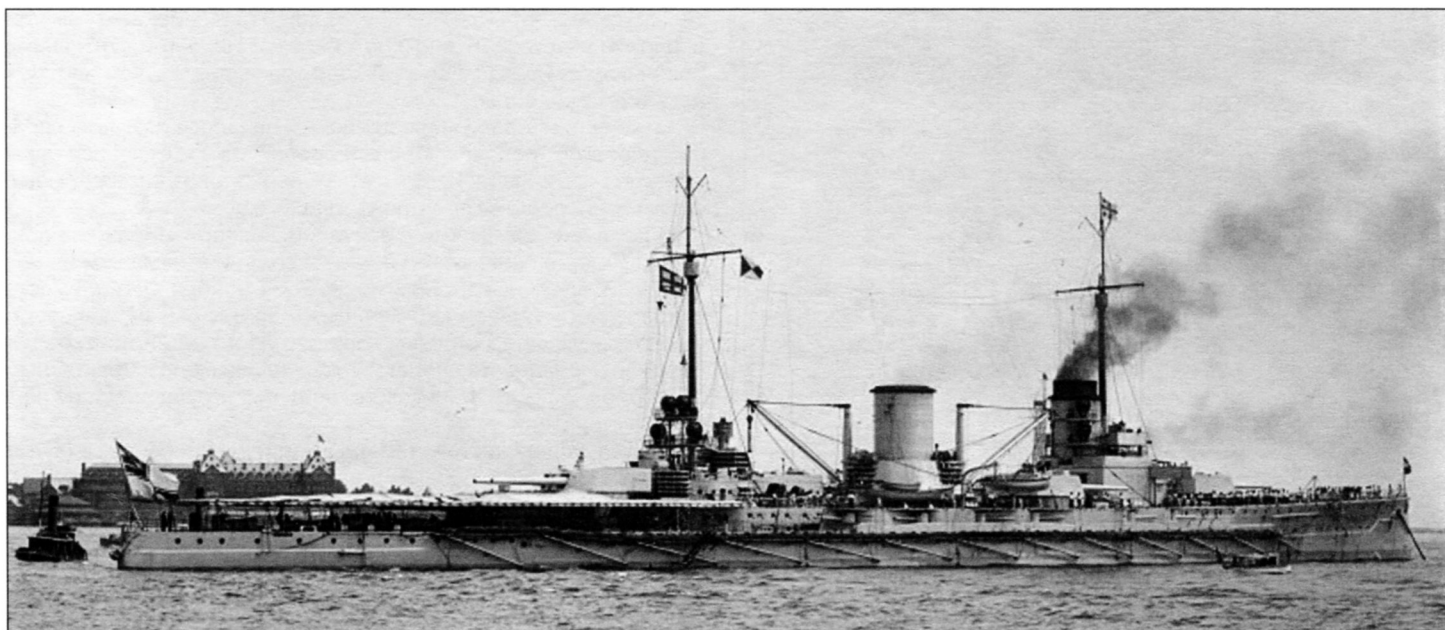
3 мая на всех оставшихся в Севастополе кораблях были спущены украинские и подняты германские флаги.

Вскоре начался неприкрытый организованный грабёж города и порта.

Реквизиция военных и торговых кораблей, верфей и учёт всех запасов военного порта в Севастополе были произведены личным составом «Гебена» и специально прибывшим на этом крейсере особым отрядом офицеров и рядовых всех специальностей. Сохранилось множество документов той поры о методах и масштабах реквизиции. Вот лишь один пример: в июне 1918 г. германская средиземноморская дивизия получила от германского губернатора Севастополя 2 буксира, 1 пароход и 1 быстроходный катер взамен шлюпок, оставленных некогда крейсерами в Мессине... (По сравнению с тем количеством металла, сырьевых запасов, кораблей и судов, которые немцы методично вывозили из Крыма, приведённая выше реквизиция выглядит весьма скромно).

В середине мая корабли разделились: «Гамидие» направился пиратствовать в Азовское море, «Гебен» встал на ремонт в Севастополе. Полученные в прошлых боях повреждения были наскоро заделаны ещё в Константинополе, но капитальный ремонт корабля в Турции представлялся нереальным по причине отсутствия материалов и квалифицированной рабочей силы.

«Гебен» ремонтировался в севастопольском сухом доке, построенном для ремонта новых черноморских дредноутов, один из которых, «Императрица Мария», лежал рядом, перевернутый после внутреннего взрыва. Пока шёл ремонт, немецкие



матросы и офицеры с «Гебена» ездили фотографироваться на перевернутом днище своего поверженного противника. К слову, результаты севастопольского докования оказались очень незначительными – в основном, всё ограничилось чисткой днища от наростов. Ремонт левого переднего минного повреждения был выполнен позже (с 7.08.1918 по 19.10.1918 гг.) с помощью кессона в Константинополе. А другие повреждения вообще не ремонтировались до 1929 – 30 годов.

28 июня 1918 г. германо-турецкая эскадра с «Гебеном» прибыла в Новороссийск. К этому времени корабли черноморской эскадры, базировавшиеся на Новороссийск, по приказу В.И. Ленина были уже затоплены (18 июня). Тем не менее, немцы не ушли с пустыми руками: им удалось увести почти все транспортные и торговые пароходы, находившиеся в порту.

«МОЛЬТКЕ»

До войны и в первые военные годы корабли «Гебен» и «Мольтке», построенные по одному и тому же проекту и в один и тот же год, несли германский флаг в разных морях и практически не встречались в течение всей своей службы на море. «Мольтке» служил в основном на Северном и Балтийском морях.

До начала Первой мировой войны служба «Мольтке» протекала в учениях и дипломатических визитах в зарубежные порты.

С октября 1911 года по 1 апреля 1912-го крейсер проходил приёмо-сдаточные испытания. В частности, в начале ноября «Мольтке» принял участие в учебном походе 1-й разведывательной группы в Каттегат, но из-за штормовой погоды с 3 по 6 ноября 1911 г. он был вынужден отставиваться на якоре у шведского берега в районе Уддевалла. Затем испытания продолжились в Данцигской бухте.

После принятия в состав флота «Мольтке» был определён в специальную дивизию крейсеров для выполнения особого задания. После посещения летом 1911 года американской эскадрой Киль, германскому флоту предстояло нанести ответный визит. 19 мая 1912 года совместно с крейсером «Штетин» (Stetin) линейный крейсер осуществил переход с визитом вежливости в Америку. У берегов США в восточно-американских водах к отряду присоединился германский стационар лёгкий крейсер «Бремен» (Bremen). Этой специальной дивизией крейсеров командовал контр-адмирал Робер-Пашвиц.

3.06.1912 г. крейсер осуществлял «германское представительство» на церемониях по поводу прибытия президента США Тафта. 8 – 9 июня «Мольтке» перешёл в Нью-Йорк. 13 июня «Бремен» отбыл в Балтимор, а «Мольтке» и «Штетин» на-

Этот снимок линейного крейсера «Мольтке» во время официального визита германской эскадры в Нью-Йорк хранится в Библиотеке Конгресса США

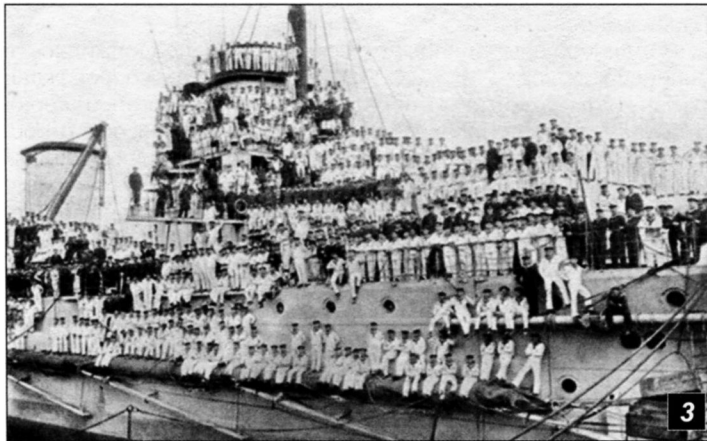
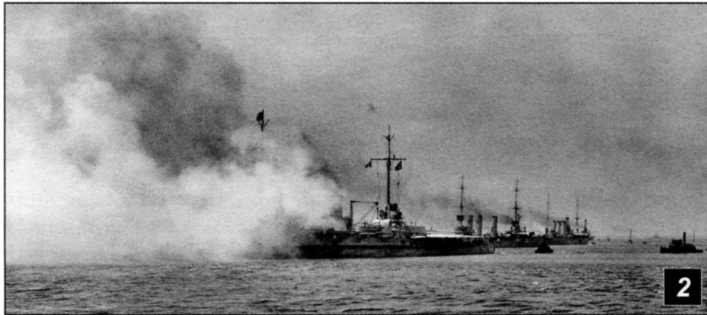
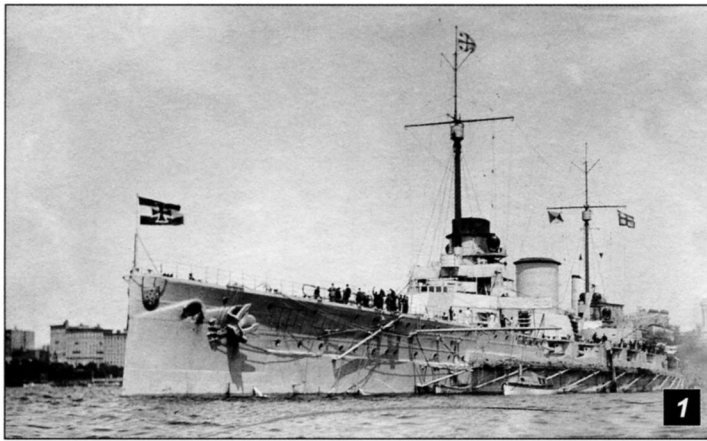
правились назад в Германию. 24.06.1912 г. крейсера возвратились в Киль, на следующий день специальная дивизия была расформирована.

В дальнейшем дипломатические вояжи продолжались в европейских водах. 4 – 6.07.1912 г. «Мольтке» сопровождал в почётном эскорте императорскую яхту «Гогенцоллерн» (Hohenzollern) до Либавы во время встречи кайзера с российским императором Николаем II. Остаётся удивляться, как на фоне всей этой дипломатической шумихи экипажу удавалось выкроить время для боевой подготовки. Тем не менее, 19 сентября 1912 года корабль получил весьма престижный в германском флоте приз за точность стрельбы (старший артиллерийский офицер корветтен-капитан Клиппенбах).

С декабря 1912 г. по февраль 1913 г. «Мольтке» находился на верфях в Вильгельмсхафене. Многочисленные мелкие аварии и поломки требовали определённых ремонтных работ. Безусловно, в этом сказывалось то, что германские корабельщики имели мало опыта в постройке линейных крейсеров. Тем не менее, попытка считать линейный крейсер «Мольтке» кораблём-неудачником выдумана историками флота много позже этих событий. По крайней мере, в кайзеровском флоте «Мольтке» никогда к неудачникам не причисляли.

Командиры «Мольтке»

Чин	Командир	Период
Kapitan zur See	Ernst Ritter von Mann, Edler von Tiechler	сентябрь 1911 г. – январь 1913 г.
Fregattenkapitan/ Kapitan zur See	Magnus von Lewetzow	январь 1913 г. – январь 1916 г.
Kapitan zur See	Johannes von Korpff	январь 1916 г. – сентябрь 1916 г.
Kapitan zur See	Hans Gygas	сентябрь 1916 г. – декабрь 1917 г.
Korvettenkapitan	Hans Humann	замещал должность командира
Korvettenkapitan	Walter Schirmacher	январь 1918 г. – сентябрь 1918 г.
Kapitanleutnant	Wilhelm Crelinger	сдавал крейсер в Скапа-Флоу



На фото 1 – этот снимок линейного крейсера «Мольтке» во время официального визита германской эскадры в Нью-Йорк хранится в Библиотеке Конгресса США

На фото 2 – салют «Мольтке» на Хэмптонском рейде во время визита в США в 1912 году. И хотя это простой салют, кадр даёт прекрасное представление о том, в каких условиях задымлённости велись прицеливание и управление огнём в реальном бою

На фото 3 – экипаж линейного крейсера «Мольтке» во время визита в Нью-Йорк, фото 9 июня 1912 г.

На фото 4 – крейсер «Мольтке» с флагами расцвечивания встречает яхту президента США, 1912 г.

После ремонта 15.07.1913 – 10.08.1913 гг. «Мольтке» вместе с флотом участвовал в походе к берегам Норвегии. Этот выход был неким симбиозом боевой подготовки, визита вежливости и демонстрации силы.

С началом Первой мировой войны началась и боевая служба линейного крейсера. Первый боевой эпизод оказался нехарактерным: 28 июля 1914 года «Мольтке» опоздал на помощь своим крейсерам в Гельголандскую бухту.

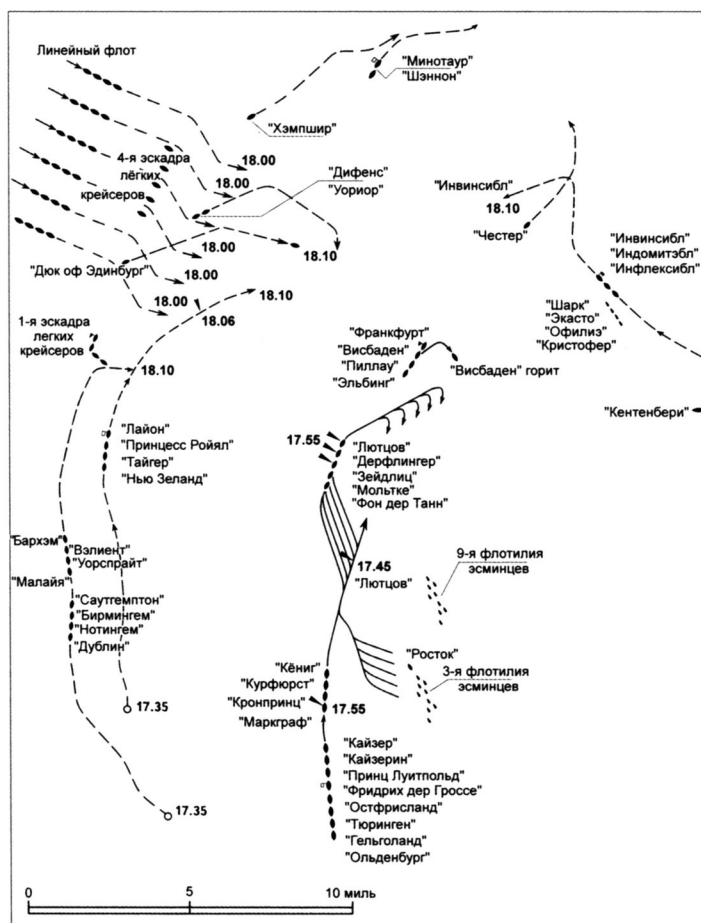
В дальнейшем вместе с эскадрой Хиппера «Мольтке» принимал участие практически во всех сражениях немецких линейных крейсеров в Северном море. 2 – 4 ноября 1914 г. вместе с «Зейдлицом», «Фон дер Танном» и броненосным крейсером «Блюхер» (Blucher) он участвовал в набеге на английское побережье. Правда, эта операция окончилась малоэффективным обстрелом Ярмута и никакого влияния на дальнейший ход боевых действий не имела.

В следующем набеге немецкие линейные крейсера (в том числе и «Мольтке») 15 – 16 декабря 1914 г. обстреляли Хартпул, Скарборо и Уитби. Несмотря на сильную волну, эти обстрелы были проведены немцами весьма результативно.

Ввиду бурного состояния моря Хиппер отослал назад все лёгкие корабли, кроме «Кольберга», и пошёл в просвет между двумя минными полями у Тайна и Хембера, примерно на параллели Уитби. Затем «Зейдлиц», «Мольтке» и «Блюхер» взяли курс на Хартпул. В 8.00 16 декабря наблюдатели с британских эскадренных миноносцев «Дун» (Doon), «Уэвени» (Wavepey), «Тэст» (Test) и «Мой» (Moy), находившихся в дозоре у Хартпула, внезапно увидели три больших корабля, открывших по ним огонь и сразу же захвативших их в вилку, не дав им подойти на дистанцию торпедного залпа. Эскадренным миноносцам не оставалось ничего другого, как уходить. Вслед за этим германские корабли открыли огонь по городу и порту с расстояния 20 кабельтовых, пристреливаясь по британскому лёгкому крейсеру «Петрол» (Patrol), который как раз в это время выходил из гавани, и угрожая уничтожением британской подводной лодки С-9, которая под градом снарядов была вынуждена погрузиться на баре и таким образом укрылась от неприятельских снарядов. Береговая артиллерия, состоявшая из трёх 152-мм орудий, двух на батарее Хью и одного – на Маячной батарее, отвечала довольно успешно и добила восемь попаданий в германские корабли. На «Блюхере» было убито девять человек и ранено двое, на «Зейдлице» – один ранен. Снарядом, попавшим в «Блюхер», было подбито два 88-мм орудия и уничтожено много сложенных у орудия боеприпасов, которые, к счастью для немцев, не взорвались.

В 8.50 германские корабли отошли. От их огня серьёзно пострадал лёгкий крейсер «Петрол», потерявший четверых убитыми и одного раненым. Эскадренный миноносец «Дун» потерял трёх убитыми и шестерых ранеными. На двух батареях, действовавших очень мужественно, от сильного огня противника были убиты девять и ранены двенадцать артиллеристов и пехотинцев. В городе были произведены большие, но ненужные разрушения: семь храмов, десять общественных зданий. Свыше 300 домов получили повреждения. В доках пострадали четыре судна и две механические мастерские. 86 мирных граждан были убиты и 424 ранены; в числе убитых было 15 детей...

24 января 1915 г. «Мольтке» принял участие в неудачно закончившейся для германских крейсеров операции у Даггер-Банки. Этот бой был, по сути, проигран ещё до его начала: англичане читали германские радиogramмы и смогли сосредоточить против немецкой эскадры значительно превосходящие силы. Вместе с тем, ошибочное включение в эскадру линейных крейсеров броненосного крейсера «Блюхер» привело к снижению максимального хода на 2 узла. «Блюхер» в этом бою был потоплен, но в том, что потери «Флота открытого моря» ограничились только этим, немалая заслуга «Мольтке». В самый разгар боя англичане перепутали цели и стреляли по «Блюхеру» и «Зейдлицу», упустив необстрелянным «Мольтке». Точность его огня сразу возросла, и, как результат, английский флагман «Лайон» получил тяжёлые повреждения, а адмирал Битти



Начальная фаза боя главных сил во время Ютландского сражения

лишился связи с эскадрой, что в конечном итоге позволило немцам оторваться от преследования.

В августе 1915 г. «Мольтке» в составе эскадры германских крейсеров появился у Балтийских берегов России. 8 августа крейсера прикрывали тральные силы, пытавшиеся очистить проход в Ирбенский залив.

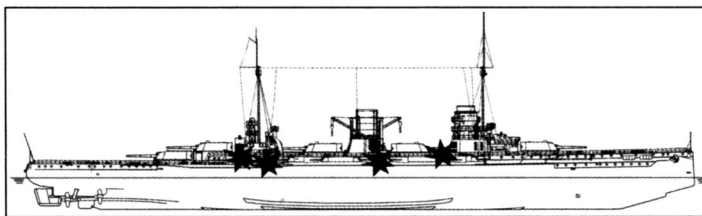
А 10 августа немецкая эскадра сразилась с русскими кораблями и батареями у маяка Уте. Немецкие крейсера вели это сражение вяло, отступая под натиском русских крейсеров. При этом потеря в крейсерах германский флот не понёс.

19 августа 1915 года во время прорыва немецкой эскадры в Рижский залив, в 8.10, подводная лодка Е-1 обнаружила между островами Фарэ и Эзель отряд немецких крейсеров, идущих строем пеленга. Спустя 10 минут с дистанции в 1 кабельтов подлодка выпустила торпеду по головному кораблю, однако та прошла за его кормой и попала в носовую часть следовавшего за ним «Мольтке». Это заставило крейсерский отряд возвратиться в Данциг, конвоируя повреждённый крейсер. (В весьма эмоциональной книге В. Пикуля «Моонзунд» подлодка была названа русской, но увы... – Е-1 была английской субмариной, базировавшейся в русских портах, командовал ею капитан-лейтенант Лоренс).

«МОЛЬТКЕ» В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

В германском и английском флотах в этом бою сошлись достаточно много линейных кораблей, но всю основную тяжесть сражения вынесли на себе именно эскадры линейных крейсеров. При этом технически более подготовленными оказались немецкие корабли, то же относится и к подготовке экипажей. Хотя немалую роль сыграла в этом бою и простая удача.

В Ютландском бою «Мольтке» оказался в самой гуще сражения, он входил в состав первой германской разведывательной группы линейных крейсеров.



В авангардном бою крейсер «Мольтке» стрелял по «Тайгеру», с английской стороны на нём сосредоточили огонь «Тайгер» и «Нью Зиленд», достигнув 4-х попаданий («Тайгер» снарядами 343 мм, «Нью Зиленд» снарядами 305 мм)

Количество снарядов, выпущенных крейсерами первой германской разведывательной группы в Ютландском бою

Наименование корабля	305-мм	280-мм	150-мм
«Лютцов»	280	—	400
«Дерффлингер»	385	—	235
«Зейдлиц»	—	376	450
«Фон дер Танн»	—	170	98
«Мольтке»	—	359	246

Количество попаданий в крейсера первой германской разведывательной группы в Ютландском бою

Наименование корабля	381-мм и 305-мм	102-мм	Торпеды	Убито	Ранено
«Лютцов»	24	—	2 (свои)	111	54
«Дерффлингер»	17	9	—	154	26
«Зейдлиц»	21	3	1	98	50
«Фон дер Танн»	4	—	—	11	25
«Мольтке»	4	—	—	17	22

Бой начался на предельных дистанциях, поскольку английские линейные крейсера имели прицельную дальность стрельбы 115 – 120 кабельтовых, а германские 101 – 109 кабельтовых. Но англичане не пытались сохранить дистанцию, а упорно шли на сближение. Немцы удачно маневрировали и имели преимущество в скорости, их крейсерская эскадра имела ход на 1 – 1,5 узла выше английской. (Это официальные данные, но потому, как вели себя англичане, с какой дистанции открыли огонь, можно предположить, что расстрелянные за годы службы орудия их главного калибра имели досягаемость не более 100 кабельтовых).

В 15.40 Хиппер распределил цели: «Мольтке» должен был вести огонь по линейному крейсеру «Тайгер» (Tiger). В 15.46 распределил цели и адмирал Битти, но из-за ошибки по «Мольтке» стреляли сразу два крейсера – «Тайгер» и «Нью-Зиланд» (New Zealand), оставляя «Дерффлингер» необстрелянным – спустя несколько минут именно этот корабль внес львиную долю в потопление линейного крейсера «Куин Мери» (Queen Mary). Два крейсера, стрелявшие по «Мольтке», сбивали друг друга с прицелки, тогда как германский крейсер показал очень неплохое качество стрельбы: в 15.48 его огнём были временно выведены из строя две башни «Тайгера». Были и ответные попадания: в 15.50 «Мольтке» первым получил попадание среди германских крейсеров в Ютландском бою. 343-мм снаряд прошёл в угольную яму правого борта, взорвал трубу подачи 150-мм артиллерии, пламенем обжёг прислугу и пробил казематную палубу, которая провалилась.

Через 10 минут следующий тяжёлый полубронебойный снаряд попал в кормовую часть корабля, пробил угольную яму и

отделение бортовых коридоров, но исправные поперечные переборки не позволили воде пройти в главные части корабля.

Через минуту следующий снаряд сделал над ватерлинией в 280-мм броне круглую пробоину диаметром около 0,5 м.

Вскоре дистанция боя сократилась до 80 кабельтовых. «Мольтке» как заведённый, каждые 20 – 25 секунд выпускал в англичан артиллерийский залп. После боя англичане отмечали, что независимо от способа управления огнём, применённого на германских кораблях, была заметна быстрота дальномерных измерений и узкие «вилки» между последовательными залпами. Четвёртый снаряд, поразил «Мольтке», разорвавшись в угольной яме, пробил 35,4-мм броню, но броневую палубу ему пробить не удалось. В 16:20 командиром крейсера была осуществлена попытка торпедного поражения британских крейсеров, но выпущенные с «Мольтке» торпеды цели не достигли.

В авангардном бою «Мольтке» потерял 17 матросов убитыми и 23 ранеными (это меньше, чем «Дерффлингер», «Зейдлиц» или «Фон дер Танн»). При этом крейсер выпустил по врагу 359 снарядов главного калибра и 246 150-миллиметровых.

В 19 часов Хиппер перенёс свой флаг на «Мольтке», находившийся в лучшем состоянии, чем остальные немецкие линейные крейсера. Тем не менее, к ночи внутри крейсера поступило 1000 т воды.

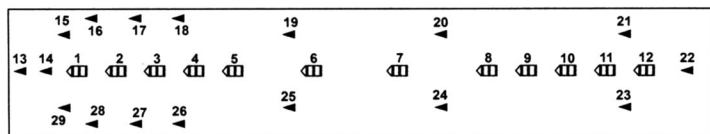
Ютландский бой помимо стратегического результата имел ещё и несколько технических последствий. Одно из них – снятие противоминных сетей с линейных кораблей и крейсеров практически во всех странах (кроме Японии). Что же касается «Мольтке», то он 1 июня самостоятельно, без посторонней помощи дошёл до базы и встал в заводской ремонт, который завершился 30 июля 1916 года.

«МОЛЬТКЕ» ОТ ЮТЛАНДИИ ДО СКАПА-ФЛОУ

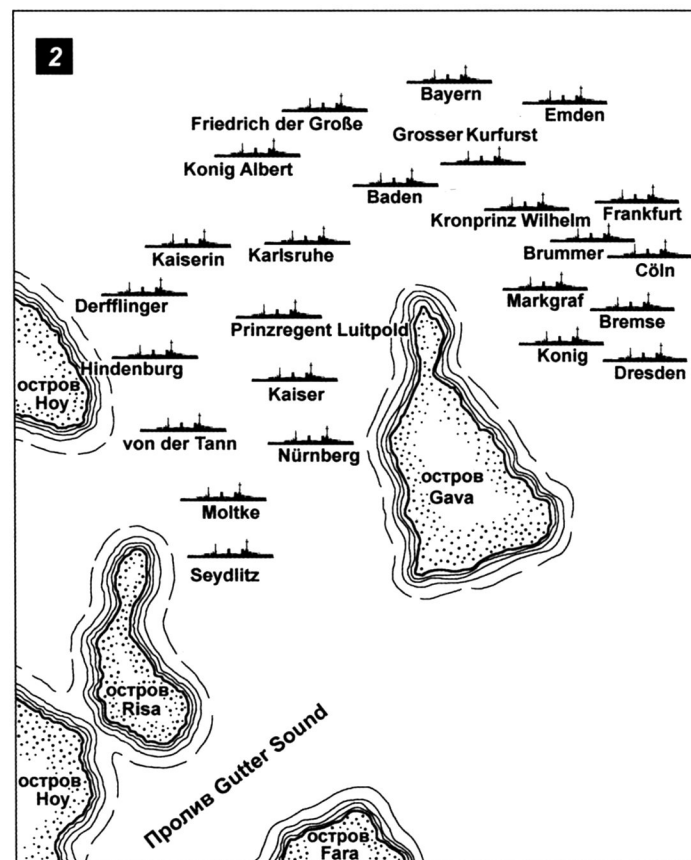
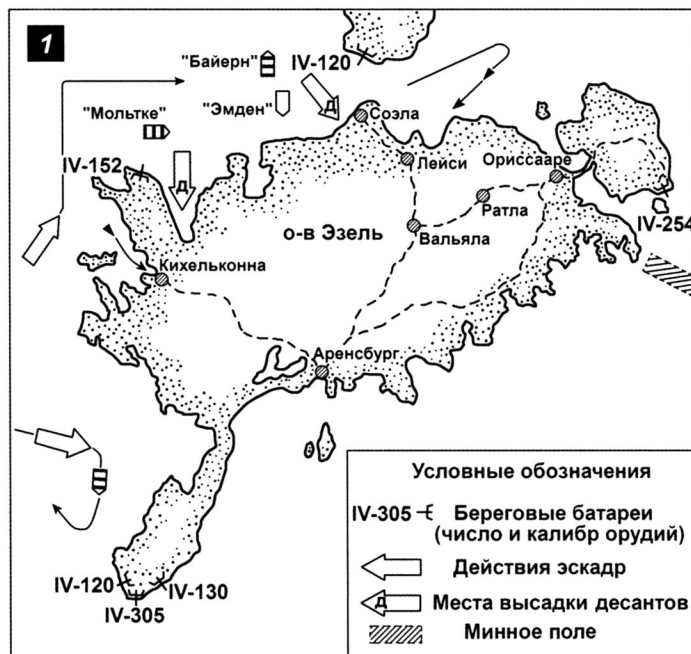
Выход из войны России поставил перед германским флотом новые задачи.

В 1917 г. немецкий флот (в том числе и «Мольтке») предпринял удачную десантную операцию на островах у побережья Эстонии. За ней последовала операция германского флота «Альбион» 29.9 – 6.10 (12 – 19.10) 1917 г., имевшая целью уничтожение русских морских сил в Рижском заливе, захват Моонзундских островов и нанесение последующего удара по Петрограду. К операции привлекалось свыше 300 кораблей и судов (в том числе 10 линкоров), свыше 100 самолётов, морской десант из 25 тысяч человек. Командующий операцией «Альбион», адмирал Эргард Шмидт, держал свой флаг на «Мольтке».

На рассвете 27 сентября к Либаве из Путцига подошли 3-я и 4-я эскадры линейных кораблей и линейный крейсер «Мольтке» – он возглавлял 3-ю эскадру. В первые линии линейный крейсер не выходил, но во время десанта на Эзель в бухте Тага-Лахт (точка «Вейс») попал под обстрел береговых батарей: в 5.30 28 сентября батарея на мысе Хундава открыла огонь, сосредоточив его на «Мольтке» и достигнув накрытия при третьем залпе. Однако силы были явно неравны, и вскоре батарея была подавлена артиллерией линкоров. Для «Мольтке» этот обстрел закончился мелкими повреждениями, сле-

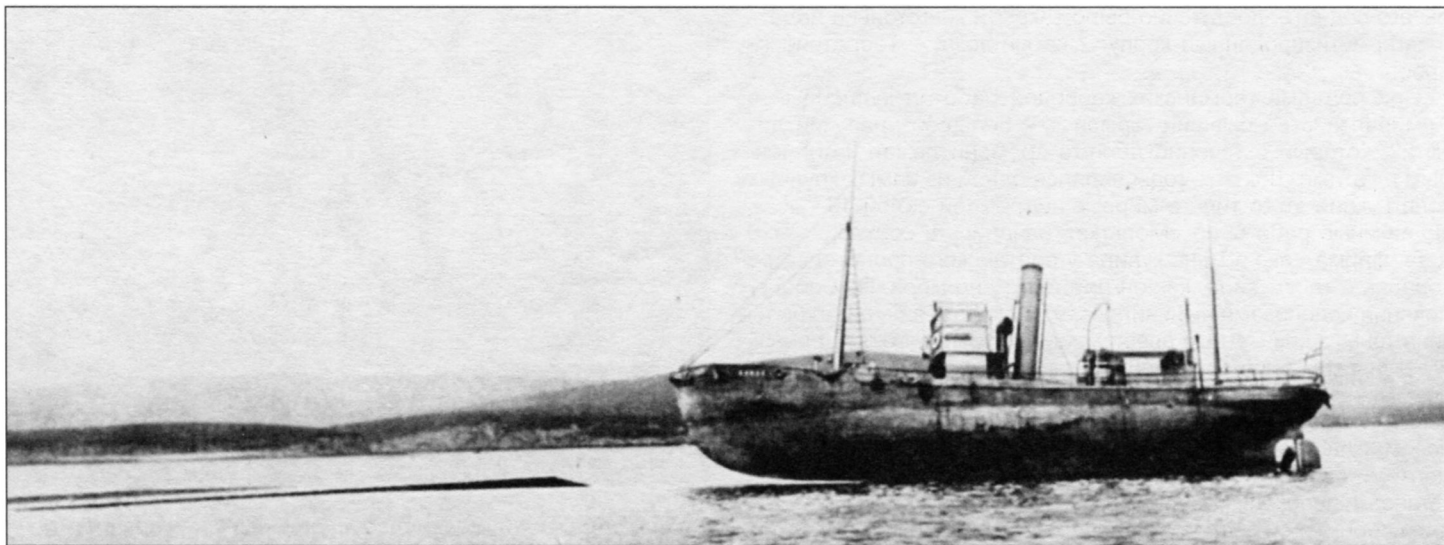


Походный ордер 3-й и 4-й эскадр во время похода к Моонзундским островам (операция «Альбион»): 1 – «Кёниг», 2 – «Байерн», 3 – «Гроссер Курфюрст», 4 – «Кронпринц», 5 – «Маркграф», 6 – «Мольтке», 7 – «Эмден», 8 – «Фридрих дер Гроссе», 9 – «Кёниг Альберт», 10 – «Кайзерин», 11 – «Принц регент Луйтпольд», 12 – «Кайзер», 13 – V180, 14 – V183, 15 – V185, 16 – V181, 17 – S56, 18 – V144, 19 – V43, 20 – V45, 21 – V46, 22 – V74, 23 – S63, 24 – S61, 25 – V69, 26 – S 64, 27 – V82, 28 – V182, 29 – V184



На рис. 1 – участие «Мольтке» в высадке немецкого десанта на о. Эзель 29.09.1917 г.

На рис. 2 – по условиям Компьенского перемирия 11.11.1918 г. весь германский флот должен был быть интернирован до подписания мирного договора в нейтральных портах. По требованию англичан флот из 74 вымпелов под командованием адмирала Людвиг фон Ройтера перебазировался в Скапа-Флоу. Адмирал Ройтер справедливо полагал, что рано или поздно англичане захватят его корабли. 21.06.1919 г. в 10:30 утра Ройтер дал условный сигнал на открытие кингстонов. Корабли затонули на своих якорных стоянках, показанных на схеме



На фото сверху – 23 июня 1919 г. китобойное судно Rampe в Скапа-Флоу «село на мель», наскочив на корпус затопленного линейного крейсера «Мольтке». Снимок сделан в момент отлива, с приливом китобойца сняли с «мели»

На фото справа – 1927 г., поднятый со дна Скапа-Флоу перевернутый «Мольтке» готовят для буксировки на разборку в Росайт (один из основных британских утилизационных доков в Шотландии, на берегу залива Ферт-оф-Форт)

довавшие же впереди линкоры «Байерн» (Bayern) и «Гроссер Кюрфюрст» (Grosser Kurfurst) повреждены были достаточно серьезно, подорвавшись на русских минах... Кстати, дредноуты во время этой операции шли под флагом адмирала Сушона.

Острова обороняли 116 русских кораблей и судов, 30 самолётов и 12-тысячный гарнизон. Оборону возглавляли большевистские организации, солдатские и матросские комитеты Балтийского флота. В боях с превосходящими силами противника экипажи отдельных кораблей и гарнизоны батарей проявили героизм, уничтожив 16 кораблей и судов, и ещё 16 немецких кораблей было повреждено (в том числе 3 линкора). Прорыв германского флота к Петрограду не состоялся. Вместе с тем анархия, вызванная революционным разложением русской армии и флота, заранее предопределила исход сражения. С потерей Моонзунда судьба Латвии и Эстонии была предreshена. Немецкий флот стал полным хозяином Рижского залива.

Полгода спустя, во время последнего выхода германского флота в апреле 1918 г. командующий флотом адмирал Шеер решил вывести значительные немецкие силы для нападения на скандинавский конвой Антанты. Успех похода был невозможен без соблюдения строжайшей секретности, поэтому командирам кораблей запретили пользоваться радио. Но получилось так, что радиомолчание был нарушено, и нарушил его именно «Мольтке». 29 апреля, на второй день операции, на корабле сломалась турбина и был потерян один из гребных винтов. (У Макса Шварте в его исследовании Der Grosse Krieg подчеркивается, что потеря винта произошла не по причине аварии, а потому, что крейсер наскочил на британскую мину к западу от Ставангера). Приняв две тысячи тонн воды, дальше идти «Мольтке» не смог. После некоторых колебаний капитан-цур-зее Ганс Гигас, командир «Мольтке», решил воспользоваться радио, чтобы известить об этом адмирала...

Англичане, бывшие всё время начеку, изменили курс конвоя и предупредили командира находившейся в этом квадрате подводной лодки E-42. В результате Шеер проскочил мимо конвоя, а «Мольтке» во время буксировки был атакован подводкой E-42 и получил торпеду в самую середину корпуса. Линейный крейсер остался на плаву, но лишь для того, чтобы несколькими месяцами позже разделить бесславную капитуляцию вместе с другими кораблями немецкого флота. 24.11.1918 г. крейсер



вместе с другими кораблями «Флота открытого моря» был интернирован в Скапа-Флоу.

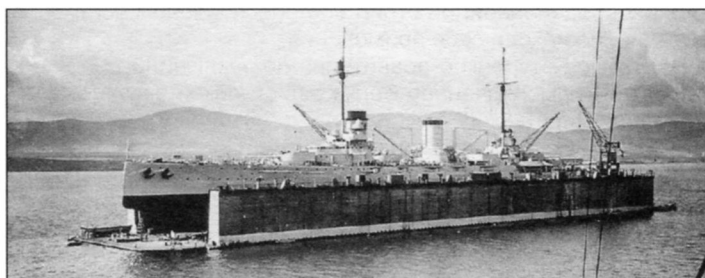
СУДОПОДЪЁМ В СКАПА-ФЛОУ

21 июня 1919 г. в Скапа-Флоу немецкие корабли были затоплены своими командами.

«Вопрос о подъёме этих кораблей полностью отпадает, – общалось в 1919 г. в официальной комиссии Адмиралтейства, а поскольку они не мешают судоходству, нет смысла даже взрывать их. Пусть лежат и ржавеют там, где и затонули...»

Однако англичанин Эдвард Кокс – торговец металлоломом, воспринял обилие высокосортного металла, покоящегося на дне Скапа-Флоу, как вызов его изобретательности и предприимчивости.

Среди множества кораблей, поднятых Коксом со дна Скапа-Флоу, оказались четыре линейных крейсера, и первым из них стал «Мольтке». Корабль лежал на грунте вверх днищем, и что-



1928 г., линейный крейсер «Явуз» в плавучем доке в Мраморном море на верфи Гельчук

бы его поднять, достаточно было закрыть кингстоны и подать в загерметизированный корпус сжатый воздух. Теоретически просто, но...

При подъёме германских кораблей работал купленный в Адмиралтействе бывший германский большой плавучий док № 23, который в течение долгого времени лежал затопленным в Гатаме. Док в те годы являлся одной из самых крупных конструкций этого типа в мире, с подъёмной силой 40 тыс. т. Подъёмные работы на «Мольтке» начались в сентябре 1926 года. Фирма Кокс и Данс купила у британского правительства корабль в таком виде, как он лежал на дне моря. При обследовании водолазами выяснилось, что у корабля были открыты кингстоны, а клинкетные двери машинного отделения удалены. В результате пришлось устанавливать несколько водонепроницаемых переборок, чтобы неровно лежавший на дне затопленный крейсер с приподнятой носовой частью не всплывал только носом. Спасательные работы задержались многочисленными мелкими авариями суровой зимой 1927 года. Наконец, после установки необходимых переборок и воздушных башен-шлюзов для свободного доступа в перевёрнутый корпус, в результате сложной судоподъёмной операции, длившейся двое суток (9 – 10 июня 1927 г.), крейсер всплыл, как и было рассчитано, вверх днищем. «Мольтке» в перевёрнутом положении был доставлен на остров Кава. На этой временной стоянке днище подремонтировали, и к концу зимы «Мольтке» отбуксировали в Ляйнес. Перевёрнутый корабль оставили у берега на глубине 19 м, и во время отлива примерно 7 метров перевёрнутого гиганта выступало над поверхностью.

В таком положении намного легче было снимать машины. Эдвард Кокс предложил снять часть обшивки в носовой части для облегчения доступа внутрь корпуса. Для демонтажа машин в днище прорезали несколько 6-футовых квадратных отверстий. Всего из корпуса извлекли 1700 т стали, много чугуна и пудлингового железа, 312 т меди, бронзы, марганцевой бронзы, оружейного металла и 200 т брони (с высоким содержанием никеля и хрома).

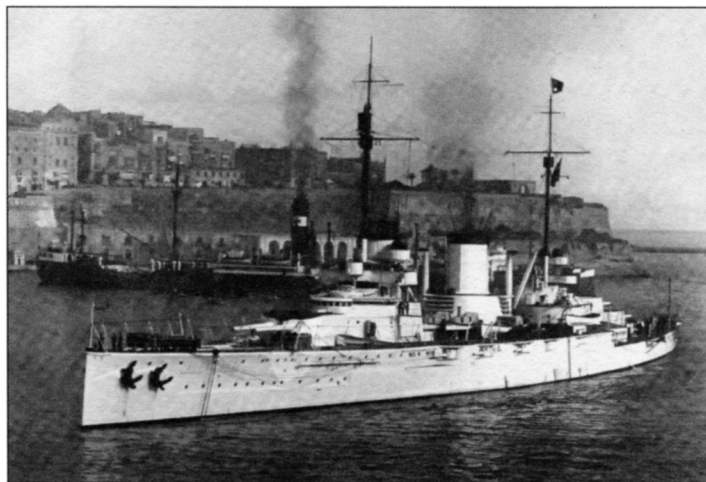
Разборка продолжалась, хотя и задерживалась небольшими приливами и недостатком площади, потому решено было отбуксировать «Мольтке» в Росайт. 18 мая 1928 г. три буксира повели его в перевёрнутом положении на слом. При этом «Мольтке» едва не затонул из-за препирательства двух лоцманов – чуть не врезавшись в центральный устой Фортского моста. Видя, что буксиры пройдут по одну сторону устоев, а крейсер – по другую, руководитель буксировки приказал обрубить концы. Таким способом «Мольтке» удалось протащить под мостом...

В 1929 г. корабль был разобран в Росайте.

«ГЕБЕН». И ЕЩЁ 42 ГОДА В СТРОЮ

После заключения 1 ноября перемирия между Турцией и странами Антанты немецкая команда сошла с корабля. 2 ноября вице-адмирал Робер-Пашвиц спустил свой флаг на «Гебене», а немецкая часть экипажа направилась на пароходе в Одессу. Антанта потребовала передачи ей линейного крейсера для интернирования либо разборки на металл в случае его плохого технического состояния. Однако в результате вмешательства Кемаль-Паши выдачи корабля удалось избежать. Девять лет судьба изрядно повреждённого «Гебена» оставалась неопределённой, он стоял в небоеспособном состоянии в Стении, не находя себе применения.

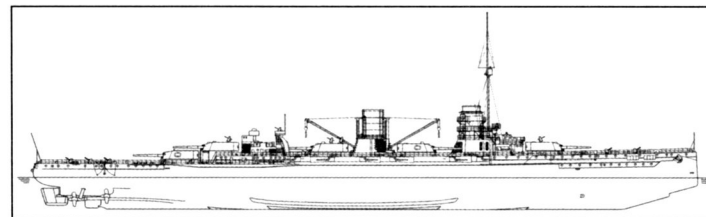
В 1925 году турецкое правительство заключило договор с немецкой фирмой Флендер-Верке о постройке плавучего дока грузоподъёмностью 25 тыс. тонн. Его установили в Измите, куда 20.12.26 был отбуксирован «Явуз Селим». С 1919 по 1926 г. корабль был исключён из списка действующего флота. В 1926 – 1930 гг. линейный крейсер капитально отремонтировали в Измите с помощью французской фирмы Penhoet St Nazaire: на крейсере заменили часть механизмов, увеличили угол возвышения орудий. В 1929 году на корабле была установлена новая французская система управления огнём. На ходовых испытаниях 17.03.30 во время 4-часового пробега бывший «Гебен» развил скорость 27,1 узла. Под именем «Джавуз



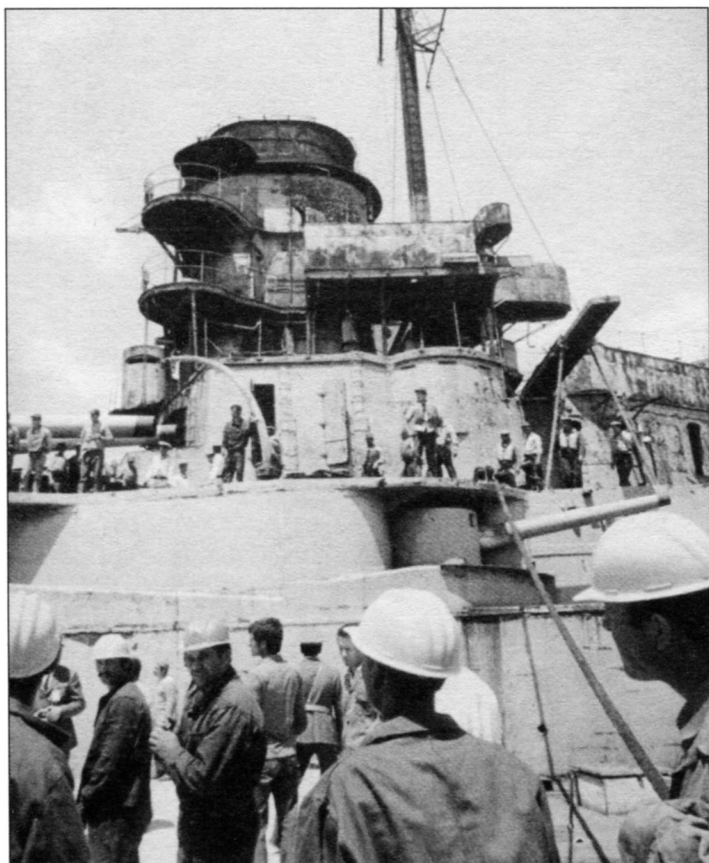
Визит отремонтированного турецкого крейсера «Явуз» на Мальту в 1936 г. Грот-мачта ещё не демонтирована (её снимут в годы Второй мировой войны, чтобы улучшить сектора обстрела зенитных автоматов). Обратите внимание: у «Гебена» по левому борту два носовых якоря, по правому – один



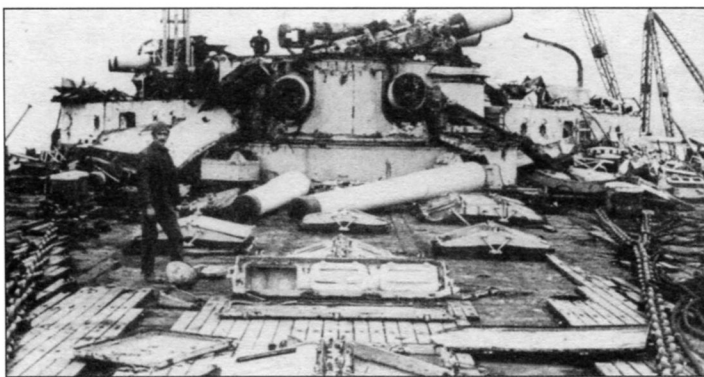
7 июня 1963 г., последний торжественный спуск флага на линейном крейсере «Явуз» («Гебен»), дальше – расформирование и утилизация корабля



Линейный крейсер «Явуз» в 1946 году: снята вторая мачта, увеличено количество зенитной артиллерии



Начало разборки «Гебена»: сняты тали, леерные ограждения и прожектора, в остальном передняя труба и надстройка крейсера выглядят вполне целыми

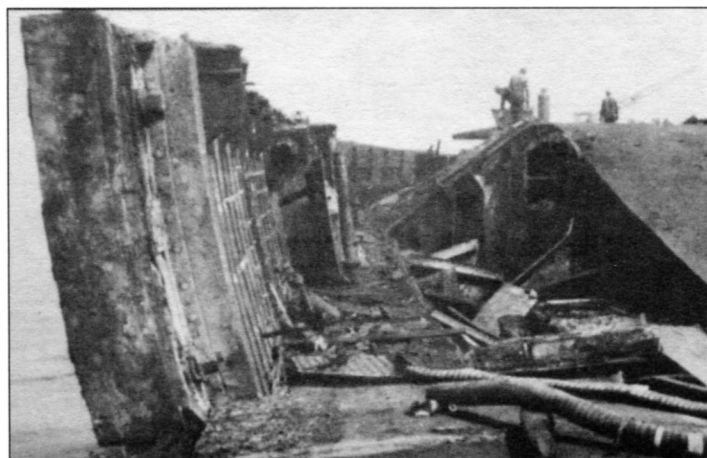


Разборка «Гебена» на металлолом компанией М.К.Е.К. Разобрать у пирса палубные надстройки и порезать стволы пушек оказалось не очень сложно. Сложнее было разобрать корпус, поскольку в Турции не оказалось дока подходящего размера

Селим» он снова вступил в строй турецкого флота. В 1936 г. название было изменено на «Явуз» (Yavuz).

Данные после модернизации в 1936 г.:

водоизмещение – 23 100 т, мощность двигателей – 52 000 л.с. (в форсированном режиме 80 000 л.с.), турбины Parsons, 24 котла Shultz-Tornycroft, 4 винта, запасы топлива: уголь – 3100 т, нефть 200 т, скорость 27,1 узла, дальность плавания 5300 миль (при 10 узл. скорости) или 2370 миль (23 узл.), вооружение – 5×280/50-мм (изменение системы подвески орудий увеличило углы наклона – от –5,5 до 16°, что обеспечило увеличенную до 19,1 мили дальность стрельбы), 10×150/45-мм (после модернизации дальность стрельбы возросла до 16,8 мили), 4×88/45-мм

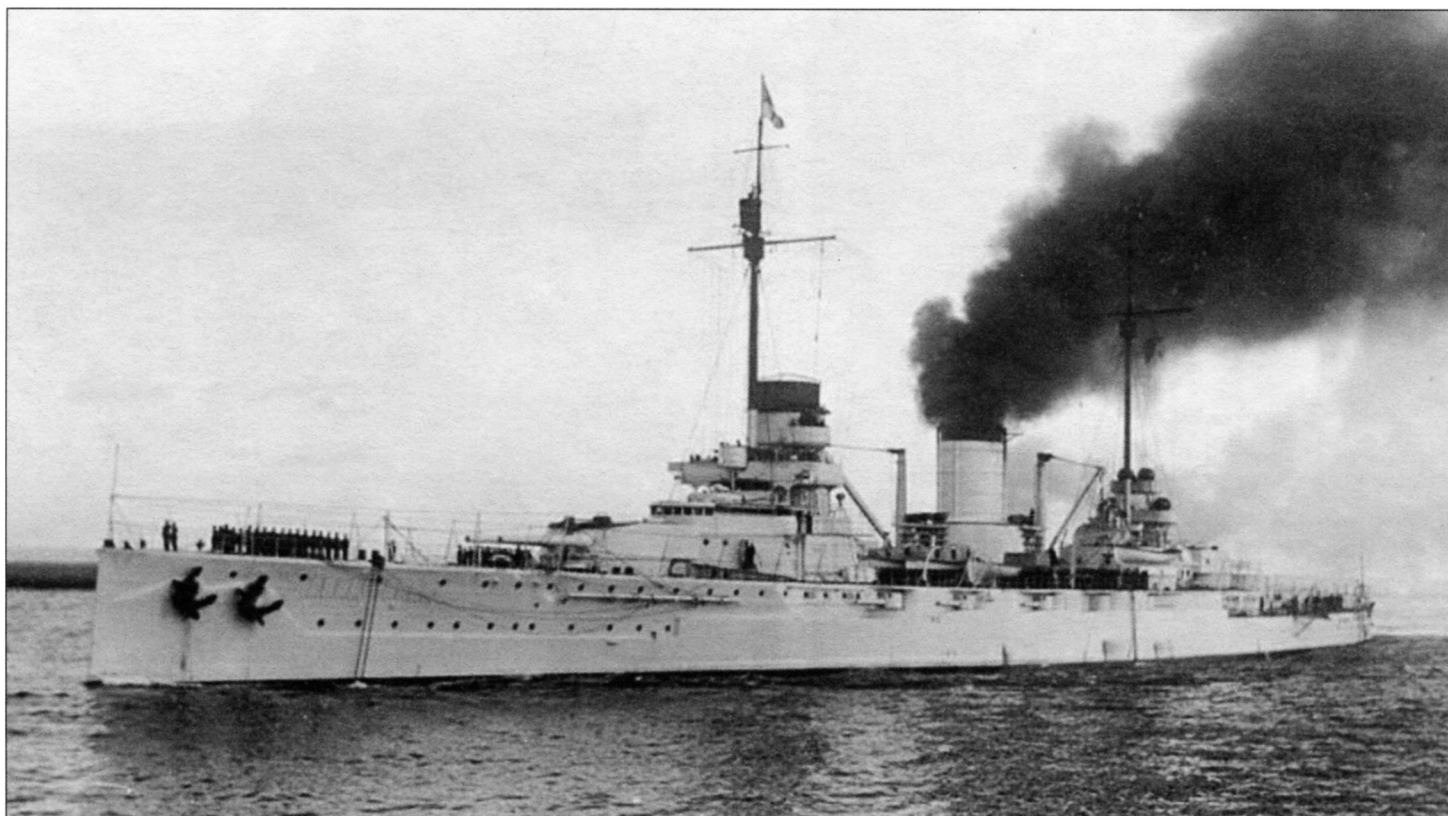


Последний этап утилизации – разборка корпуса «Гебена». На снимках видно, что расформирование шло не в доке, а «в бассейне» – на специально осушенной отмели

универсальные орудия, 12 – 40/45-мм авт., 4 пул., 2 торпедных аппарата (подводные), бронирование: верхняя палуба – 40 мм, главная палуба – 76 мм, башни главного калибра – 230 мм, борт – 95 – 270 – 95 мм, средняя артиллерия – 27 мм, боевая рубка: крыша – 76 мм, стенки – 254 мм; экипаж 1300 чел.

В начале марта 1937 г. советские крейсера «Красный Кавказ» и «Червона Украина» под командованием командира бригады И.С. Юмашева вышли в так называемый круговой поход: предполагалось обогнуть всё побережье Чёрного моря и возвратиться в Севастополь. Над Чёрным морем расположился глубокий циклон, и погода в ближайшие дни не предвещала ничего хорошего. Корабли вышли из Севастопольской бухты и взяли курс на Босфор. Ночью 5-го марта эскадра, оставив справа по борту ворота Босфора, повернула к Анатолийскому побережью Турции. Пройдя мыс Эммин, в 16.30 корабли обнаружили на горизонте дымы неизвестных судов. Не прошло и часа, как турецкий линейный крейсер «Явуз» в сопровождении трёх миноносцев оказался на траверзе «Красного Кавказа». Пройдя ещё некоторое время прежним курсом, турецкий отряд резко повернул на северо-восток и быстро скрылся за горизонтом.

Турция во Второй мировой войне сохраняла нейтралитет, и «Гебен» не принимал участия в развернувшихся боевых сражениях. Тем не менее, одним своим присутствием он нанёс



В 1946 году американская эскадра посетила Стамбул. В центре – американский линкор «Миссури», справа – флагман турецкого флота линкор «Явуз»

весьма ощутимый ущерб советскому флоту. Многие командиры флота после войны в своих мемуарах высказывали мысль о неправильном распределении советских ВМС: на закрытом черноморско-азовском бассейне СССР обладал могучим флотом – линейным кораблём, 5 крейсерами, 16 эсминцами и лидерами, и множеством других кораблей, тогда как на открытом, чрезвычайно важном северном театре флот был крайне слаб. Вот туда бы черноморские крейсера и линкор!... На Чёрном море флоту СССР противостоял флот Румынии – 4 эсминца, 3 миноносца, 1 подводная лодка, 2 вспомогательных крейсера... Что же вынуждало держать на Чёрном море линейный корабль и крейсера? Судя по всему – «Гебен». Сталин ценил линейные крейсера, возможно, больше любых других классов кораблей, и призрак активности «Гебена» в Первую мировую был причиной такого распределения кораблей по флотам. Это легко отследить

Линейный крейсер «Явуз» после ремонта в середине 1930-х гг.

по датам – в 1926 году «Гебен» стал на ремонт, который должен был завершиться в 1930 году, и вот в 1929 – 1930 годах с Балтики на Чёрное море переходят линкор «Парижская Коммуна» («Севастополь») и лёгкий крейсер «Профинтерн»...

В 1938 году корабль ещё раз модернизировали. С 1941 года он имел следующее вооружение: 2×5 – 280-мм; 10 – 150-мм; 4 – 88-мм, 12 – 40-мм и 6 – 20-мм зенитных орудий; 4 – 500-мм торпедных аппарата.

В 1941 году демонтировали кормовую мачту, чтобы обеспечить достаточный сектор в горизонтальной плоскости для стрельбы зенитных орудий.

Над Европой отгремела вторая мировая война. В 1946 г. скончался адмирал В. Сушон. А крейсер «Гебен» всё продолжал свою службу. В течение всех этих лет он являлся флагманом турецкого флота и входил в состав соединений НАТО. В 1948 г. линейный крейсер стал стационаром в Измите, где «Явуз» прослужил до 1960 г. (с 1950 г. – в резерве), продемонстрировав рекордное долголетие для кораблей этого класса – 48 лет! В 1963 г. правительство ФРГ обратилось с просьбой продать крейсер для использования его в качестве музея, решение вопроса затянулось на шесть лет, но в 1969 г. ФРГ получила отказ.

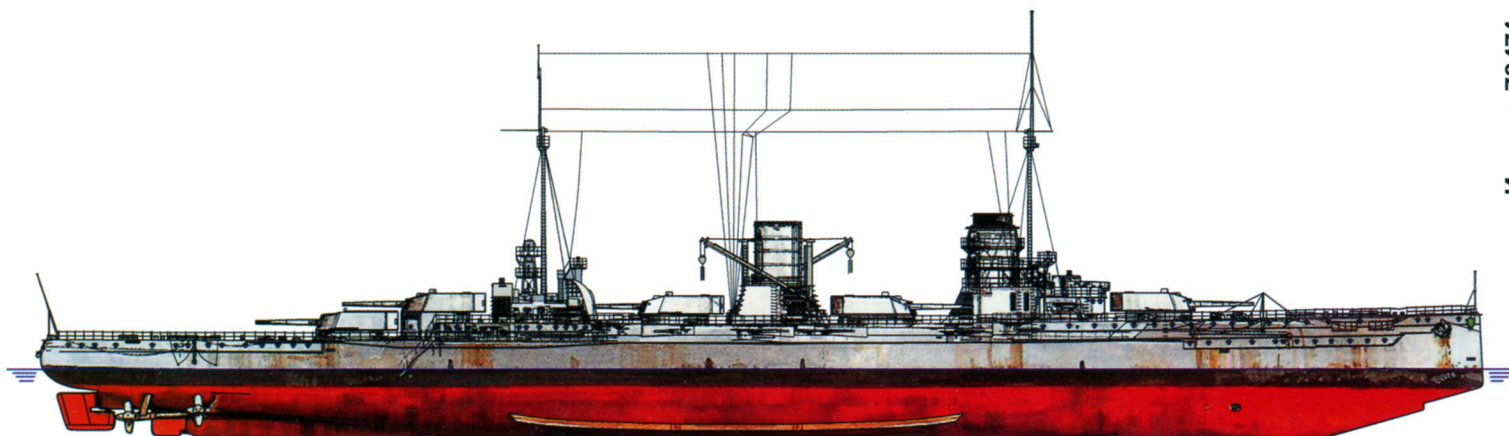
7 июня 1963 г. в присутствии командующего турецким флотом адмирала Фрата и военно-морского атташе ФРГ фрегаттен-капитана фон Робертуса состоялся последний торжественный спуск флага. Крейсер был исключён из состава флота и передан на разборку государственному военно-промышленному концерну М.К.Е.К. Согласно контракту, разборка должна была завершиться в августе 1974 года, но на прощание «Гебен», в который уже раз, не поместился ни в один из доков. Только к 1976 г. корабль полностью демонтировали.

В своё время начальник штаба Гениш говорил об Августе фон Гебене: «Мудрый в совете, исполненный мужества, ответственности, энергичный в поступках, он, по совершении удачного дела, скромно и даже почти застенчиво старался оставаться в тени». Вам судить, насколько корабль был похож на своего крёстного отца.

*Турецкий линейный крейсер «Явус» после
ремонта на якорной стоянке в Босфоре, 1931 г.
компьютерная раскраска подлинной фотографии*

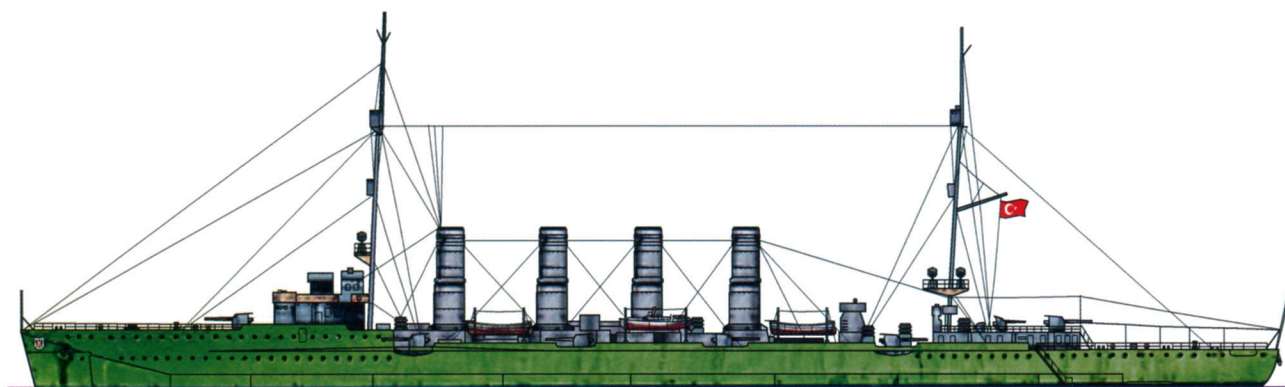
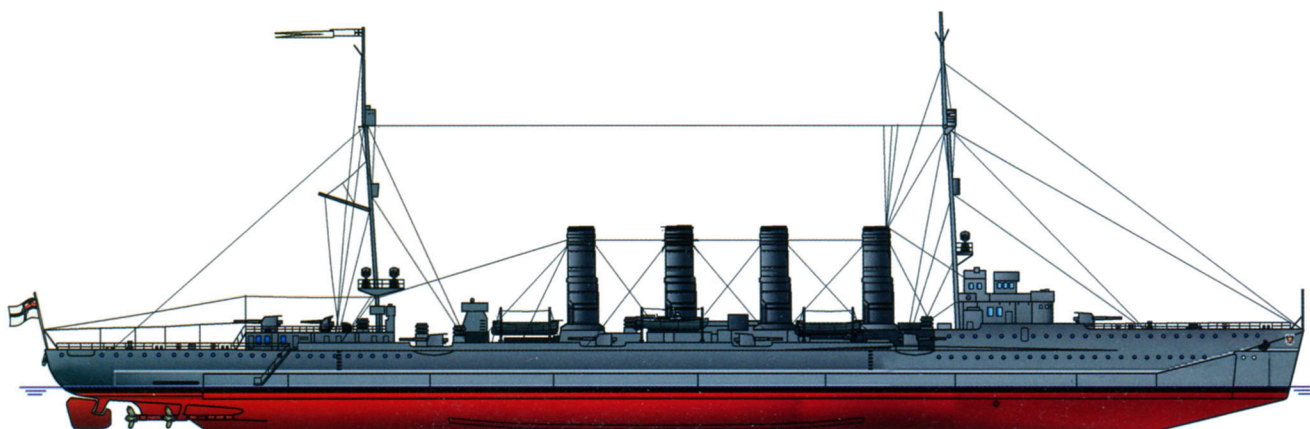


*Один из винтов линейного крейсера «Явус»
установлен на постаменте при входе в Турецкий
военно-морской музей в Стамбуле*



«Султан Селим Джавус» («Гебен») в 1916 г. Корабль по-прежнему окрашен в традиционные германские цвета, но, несмотря на все усилия немецкого экипажа, на снимках часто видны потёки ржавчины – сказывалось долгое отсутствие докового ремонта

В годы Второй мировой войны, примерно с 1940 по 1946 гг., «Явуз» (бывший «Гебен») был окрашен по традиционной схеме трёхцветного камуфляжа



Постоянный спутник «Гебена» – лёгкий крейсер «Бреслау». Сверху – стандартная окраска корабля в период довоенной службы в Средиземноморской дивизии (1912 – 1914 гг.), снизу – крейсер «Мидилли» (бывший «Бреслау»), перекрашенный в Турции в годы Первой мировой войны