

Александр **БОЛЬНЫХ**

# XX век ФЛОТА



**ТРАГЕДИЯ ФАТАЛЬНЫХ ОШИБОК**

ВМФ. Подлинная история войны на море

Александр Больных

**XX век флота. Трагедия  
фатальных ошибок**

«Яуза»

2011

## **Больных А. Г.**

XX век флота. Трагедия фатальных ошибок / А. Г. Больных — «Яуза», 2011 — (ВМФ. Подлинная история войны на море)

Главная книга ведущего историка флота. Самый полемический и парадоксальный взгляд на развитие ВМС в XX веке. Опровержение самых расхожих «военно-морских» мифов – например, знаете ли вы, что вопреки рассказам очевидцев японцы в Цусимском сражении стреляли реже, чем русские, а наибольшие потери британскому флоту во время Фолклендской войны нанесли невзорвавшиеся бомбы и ракеты? Говорят, что генералы «всегда готовятся к прошедшей войне», но адмиралы в этом отношении ничуть не лучше – военно-морская тактика в XX столетии постоянно отставала от научно-технической революции. Хотя флот по праву считается самым высокотехнологичным видом вооруженных сил и развивался гораздо быстрее армии и даже авиации (именно моряки первыми начали использовать такие новинки, как скорострельные орудия, радары, ядерные силовые установки и многое другое), тактические взгляды адмиралов слишком часто оказывались покрыты плесенью, что приводило к трагическим последствиям. Большинство морских сражений XX века при ближайшем рассмотрении предстают трагикомедией вопиющей некомпетентности, непростительных промахов и нелепых просчетов. Но эта книга – больше чем простая «работа над ошибками» и анализ упущенных возможностей. Это не только урок истории, но еще и прогноз на будущее.

© Больных А. Г., 2011

© Яуза, 2011

## Содержание

Мифы и рифы истории флота	5
Так оно начиналось	7
Война по законам Мэхена	19
Тупик	32
Конец ознакомительного фрагмента.	45

# Александр Геннадьевич Больных

## XX век флота. Трагедия фатальных ошибок

### Мифы и рифы истории флота

Говорят, что генералы всегда готовятся к прошедшей войне, но адмиралы в этом отношении ничуть от них не отличаются. В эпоху дальнобойных скорострельных орудий они старательно отрабатывают тактику таранного удара. Авиация полностью и безраздельно господствует над полем боя, но адмиралы продолжают требовать новых тяжелых пушек. Ракеты давно доказали, что являются грозным и эффективным оружием, а моряки упрямо цепляются за авиацию, которая даже не рискует появиться над вражескими берегами.

Создается интересный парадокс. С одной стороны, военно-морской флот всегда считался самым высокотехнологичным видом вооруженных сил и развивался гораздо быстрее армии, даже возникшая в XX веке авиация оказалась более консервативной. Моряки первыми начали использовать такие новинки, как скорострельные орудия, радары, ядерные силовые установки и многое другое. Но, с другой, тактические взгляды адмиралов слишком часто оказывались покрытыми плесенью, и это приводило к трагическим последствиям.

Несоответствие оружия и тактики приводит к одной особенности морской войны, которую историки предпочитают по возможности не замечать. Морская война – это очень кровавая война. Лишь на море при взрыве корабля в считанные секунды гибнут сотни людей, и для этого не требуется никакая атомная бомба, очень часто корабль гибнет вместе со всем экипажем.

Более того, научно-техническая революция, происходившая в 1960–1970-х годах, привела к появлению принципиально новых кораблей, но при этом она же фактически уничтожила само понятие морской войны в ее классическом смысле. Ядерный подводный флот, получив баллистические ракеты, превратился в инструмент большой политики и, как следствие, перестал быть видом вооруженных сил.

Практически сразу после окончания Второй мировой войны флот начал заниматься полицейско-карательными задачами, классические морские сражения, казалось бы, остались в прошлом. Но вдруг случилась странная и труднообъяснимая флуктуация, в 1982 году началась Фолклендская война. Интересно, был ли это случайный всплеск, либо все-таки еще сохраняется какая-то, пусть очень небольшая, вероятность очередной **классической** морской войны?

Многие описания морских сражений были сделаны практически сразу после окончания войны и потому грешат множеством неточностей, как мелких, так и крупных. Однако эти ошибки (вольные или невольные) со временем превращаются в гранитные догмы. Мы стараемся, опираясь на сведения, ставшие доступными в последнее время, опровергнуть некоторые из этих расхожих мифов. Ведь неожиданно выясняется, что:

Японцы в Цусимском сражении стреляли РЕЖЕ, чем русские;

Германские подводные лодки в 1917 году нанесли чудовищные потери британскому торговому флоту только потому, что АНГЛИЙСКИЕ адмиралы упрямо отказывались принять меры безопасности;

Во всех ночных боях на Средиземном море в 1940–43 годах англичане НИ РАЗУ не использовали артиллерийский радар, хотя итальянцы уверены в обратном;

Во время Фолклендской войны в 1982 году наибольшие потери британскому флоту нанесли НЕВЗОРВАВШИЕСЯ бомбы и ракеты.

Не меньшими, если не большими нестыковками и лакунами грешат рассказы о кораблестроительных программах. Объяснение простое – в данном случае **слишком много** скрыто под поверхностью, не 90 процентов объема, как у айсберга, а все 99. Особенно это относится к истории развития советского флота. Да, мы имеем объемистые и подробные работы В. Кузина, В. Никольского, С. Павлова, А. Соколова и других. Нет оснований сомневаться в том, что эти добросовестные исследователи писали правду, но я совершенно уверен, что всей правды они либо сами не знали, либо им элементарно не разрешали ее писать. Поэтому к подобным работам следует относиться с долей осторожности.

## Так оно начиналось

XX век флота начался в 1894 году. Не нужно искать здесь какие-то парадоксы или изощренные игры фантазии, нет, это совершенно очевидный факт. Дело в том, что к концу XIX века в результате очередной промышленной революции (мы не будем выяснять, какой по счету) появилось новое поколение кораблей и новые модели орудий. Прежде всего, окончательно ушли в прошлое композитные корабли, имевшие железный набор и деревянную обшивку, более того, прекратилось использование железа как конструкционного материала. Их полностью заменили высокопрочные легированные стали. Уже одно это ставило корабли нового поколения на качественно новый уровень, ведь обычная обшивка, по старым меркам, вполне могла считаться броневым поясом. Резко изменилась сама броня, усовершенствование процессов легирования и закалки позволило значительно повысить ее прочность и, как следствие, снизить толщину бронирования. Полученная экономия веса позволила увеличить площадь бронирования. Появились паровые котлы новых моделей, были значительно усовершенствованы паровые машины, и скорости, ранее считавшиеся предельными, теперь стали самыми обыденными. Орудия новых моделей имели значительно более высокий темп стрельбы. Если ранее конструкторы ставили на орудия огромных калибров, вплоть до 406 мм, стрелявшие три-четыре раза в час, теперь их сменили дальнобойные орудия умеренных калибров. Главный калибр броненосцев был ограничен мистической цифрой – 12 дюймов (305 мм).

Вот на этом моменте нам следует остановиться более подробно. Прогресс артиллерии привел к тому, что зачеркнутой оказалась концепция строительства броненосцев. Броненосцы 1880-х годов были рассчитаны на попадания отдельных **очень** тяжелых снарядов, поэтому броневой пояс был, как правило, коротким и толстым. Он прикрывал машинное отделение и погреба, оставляя оконечности без защиты, но это не считалось особым недостатком. Редкие попадания не грозили особыми неприятностями, тем более что снаряды с черным порохом не вызывали сильных повреждений. Но были сконструированы скорострельные орудия, и оказалось, что снаряды даже скромного калибра 120–152 мм могут представлять смертельную угрозу для старых броненосцев. Кстати, мало кто знает, что на флоте скорострельные орудия появились раньше, чем на вооружении какой-либо из армий. Англичане начали устанавливать их на своих кораблях еще в 1889 году, а французы получили свою знаменитую 75-мм пушку только в 1897 году! Так состоялось первое из великих закрытий – патронные скорострелки зачеркнули цитадельные броненосцы как класс. Однако фраза историков Джека Грина и Алессандро Массиньяни, будто эпоха броненосцев уже завершилась, представляется слишком смелой.

Однако для понимания дальнейшего следует указать, что революция в морской артиллерии оказалась половинчатой. Системы управления огнем, точнее, их полное отсутствие, не позволяли реализовать потенциал новых орудий. Когда современные критики разоблачают недалеких адмиралов, они забывают об одной крошечной, но исключительно важной детали. Усовершенствованные дальнобойные орудия имели механические прицелы, то есть прорезь и мушку. Приведем наглядный пример. Знаменитый автомат Калашникова имеет дальнобойность более 1 км, его прицельная планка даже градуирована на эту дистанцию. Но попробуйте сами попасть хоть во что-нибудь на таком расстоянии! Поэтому не следует удивляться тому, что 25 кабельтовых – то есть 4,5 км – считались предельной дистанцией боя, а процент попаданий был мизерным.

Все это следует иметь в виду, когда мы начнем рассматривать первые войны XX века – Японо-китайскую и Испано-американскую. Мы не будем вдаваться в политическую подоплеку обоих конфликтов, скажем кратко: в обоих случаях произошла схватка молодого, динамич-

ного хищника с дряхлеющей империей, неспособной защитить свои владения, хотя во втором случае дело обстояло не столь просто.

Итак, мы отправляемся на Дальний Восток, где и вспыхнула первая из морских войн XX века. Хотя на суше тоже велись военные действия, но, как и во всех остальных войнах Японии, ее исход зависел от успеха морской войны. Ведь без владения морем Япония не могла высадить войска на материк и снабжать их, но в пользу японцев был один фактор – им достаточно было обеспечить перевозки через Корейский пролив, где они и так обладали безоговорочным господством. У китайского флота просто не было кораблей, способных действовать там.

Хотя население Японии в 1894 году составляло 40 млн человек, а Китая – 370 млн, исход войны был предрешен еще до ее начала. Просто Китай конца XIX века представлял собой весьма специфическое государственное образование. Тем, кто считает, что известный историк Герберт Вильсон в своей знаменитой книге слишком жестко характеризовал внутреннее состояние Китайской империи, мы рекомендуем прочитать книгу В. Семанова «Из жизни императрицы Цыси». И вы увидите, что Вильсон был еще слишком снисходителен к китайцам.

К концу XIX века Япония создала относительно боеспособные армию и флот по европейским образцам. Армию тренировали немецкие инструкторы, а флот, разумеется, английские. Но современный военный флот – вещь очень дорогостоящая, и Япония не сумела построить классический броненосный флот, вынужденно ограничившись приобретением в Европе крейсеров, хотя китайцы сумели-таки построить в Германии пару броненосцев **старой** конструкции. В общем, война на море могла стать более чем интригующей, ведь была заложена основа для длительного спора: что все-таки сильнее – броненосец или отряд крейсеров? И если во времена парусного флота лишь сошедший с ума командир фрегата мог атаковать линейный корабль, то сейчас однозначный ответ на этот вопрос отсутствовал.

Главным преимуществом японского флота было то, что на его кораблях стояли скорострельные орудия Армстронга. И хотя пушки китайских кораблей были заметно крупнее, вес минутного залпа японских кораблей был выше. Но при этом относительная слабость обоих флотов вынуждала противников использовать в ходе боевых действий корабли, которые любой европейский флот считал бы устаревшими и в лучшем случае использовал в качестве блокшивов.

А сейчас самое время перейти к анализу состояния китайского флота. Формально он был многочисленней и сильнее японского, однако был разделен на целых **четыре** отдельных флота, три из которых заняли позицию строгого нейтралитета в начавшейся войне. Да что там флоты! Губернатор провинции Гуандун прямо заявил, что его провинция с Японией не воюет. Увы, выглядевший единым Китай на самом деле оказался просто собранием доменов средневековых феодалов, которых мало волновали дела центрального правительства.

И все-таки японский флот не располагал полноценными броненосцами и в качестве главной ударной силы был вынужден использовать большие бронепалубные крейсера, а вот китайцы имели два броненосца – «Чжень-Юань» и «Дин-Юань», которые напоминали знаменитый «Инфлексибл» своей цитаделью и эшелонным расположением башен в центре корпуса. В Европе такие корабли, водоизмещением 7500 тонн, отнесли бы к броненосцам 2-го класса, на фоне, скажем, «Ройял Соверена» с его 14 000 тонн водоизмещения, они смотрелись не убедительно, но на Дальнем Востоке броненосцы не имели себе равных. Еще одна тонкость: в последнее время некоторые авторы высказывают мнение, что эти корабли не были совсем однотипными. Предполагается, что они должны были вместе образовать тактическую единицу для действий в строю фронта, поэтому на «Дин-Юань» передней была левая башня, а на «Чжень-Юань» – правая. В общем, у китайцев имелись основания называть Бейянский (Северный) флот, а именно он вел Японо-китайскую войну, самым сильным в Азии. Им командовал адмирал Хейхатири Того.



Война началась событием, после которого весь мир узнал о существовании некоего Того Хейхатири, а также Рэнго Кантай – Объединенного Флота. Еще до объявления войны, 25 июля 1894 года, эскадра контр-адмирала Кодзо Цубоя (4 крейсера) атаковала отряд китайских кораблей, перевозивший войска в Корею (1 крейсер, 1 канонерка, 1 посыльное судно). В результате канонерка была потоплена, посыльное судно захвачено, а крейсер «Цзи-Юань» успел удрать в Порт-Артур, пока еще называвшийся Люйшунем. В тот же день крейсер «Нанива» под командованием капитана 1 ранга Того потопил британский пароход «Гао-Шэн» (его также называют «Коушинг»), который перевозил китайских солдат. Оказалось, что «Юнион Джек» не всегда является надежной защитой. Кстати, Япония официально объявила войну только 1 августа.

Командующий японским Объединенным Флотом – Рэнго Кантай – адмирал Юко Ито решил устроить китайцам не то Чесму, не то Синоп. Собрав буквально все, что только могло плавать, 10 августа он направился к главной базе Бейянского флота Вей-Хай-Вею, намереваясь уничтожить противника одним ударом. Однако по пути ему встретился британский пароход, и японский адмирал повернул назад, так как считал секретность важнейшим фактором. Потопить второй подряд британский пароход было бы слишком большой наглостью.

12 сентября Бейянский флот вышел в море, сопровождая транспорты с войсками, которые предполагалось высадить в устье реки Ялу. Практически одновременно японский флот двинулся в Чемульпо, также сопровождая транспорты с войсками. Встреча была неизбежна, хотя японцы, судя по всему, не предполагали ввязываться в серьезное сражение, так как на вспомогательной канонерке «Сайкио Мару» прибыл начальник штаба флота адмирал Кабаяма, которому делать в бою было совершенно нечего.

Командующий китайским флотом адмирал Тинг намеревался разбить японцев в порту Вей-Хай-Вее, и даже если бы ему не удалось одержать победу, он наверняка спутал бы все планы противнику и война приняла бы затяжной характер. Однако вмешались политики, Тинг получил приказ из Пекина крейсировать между Люйшунем и Вей-Хай-Веем (кстати, вольный перевод названия этого порта звучит как «Величественная военно-морская база»), занимаемая сугубо оборонительную позицию. Премудрость «зеленого стола» – кабинетной стратегии – оказалась сильнее военных соображений.

Поэтому, когда утром 17 сентября оба флота встретились, это стало определенной неожиданностью для обоих адмиралов. Японский флот неспешно двигался вдоль берега, а китайский вообще стоял на якоре. Увидев дымы, Тинг приказал немедленно сниматься с якоря. Он построил свой флот строем фронта, исходя из того, что броненосцы при эшелонном расположении башен будут вести наиболее сильный огонь именно по носу, кроме того, большинство китайских крейсеров было спроектировано так, что имело сильный носовой огонь. Поэтому решение Тинга можно считать обоснованным.

Китайский адмирал также имел 3 то ли маленьких броненосца, то ли броненосных крейсера, 5 крейсеров, 2 таможенных крейсера и 2 миноносца. У японцев не было броненосцев, а единственный формально броненосный крейсер «Тиёда» был вооружен всего лишь 120-мм орудиями. Но зато адмирал Ито имел 3 больших и быстроходных бронепалубных крейсера, вооруженных 320-мм орудиями, которые теоретически могли пробивать броню броненосцев, и 4 малых, но быстроходных бронепалубных крейсера. Остальные корабли японского флота даже не заслуживают упоминания в силу нулевой боевой ценности. Главным козырем адмирала Ито, как мы уже писали, были 152-мм и 120-мм скорострельные пушки, которым предстояло дебютировать в бою. Китайские корабли были вооружены более старыми пушками Крупна, стрелявшими чуть ли не вдвое медленнее. Если бы не это, у японцев не было бы никаких шансов. Еще одной особенностью китайского флота следует считать присутствие на кораблях иностранных военных советников, вроде бы даже начальником штаба адмирала Тинга был немец

Ханнекен, но утверждать это с полной уверенностью нельзя. Между прочим, Ханнекена ряд авторов упрямо именуется майором артиллерии.

Перед боем адмирал Тинг приказал однотипным кораблям держаться вместе, все корабли должны были по возможности сражаться носом к неприятелю, а всем капитанам следовало повторять маневры адмирала. Такие расплывчатые приказы Тинг отдал потому, что не верил в подготовку своего флота и сомневался в надежности связи во время боя. Впрочем, кое-какие приготовления к бою были сделаны заранее, например почти все шлюпки были оставлены в Порт-Артуре, чтобы уменьшить число осколков. На кораблях установили траверзы из мешков с песком и с углем. На «Чжень-Юань» помпы работали непрерывно, и вода все время обильно смачивала палубу для предотвращения пожаров.

Адмирал Ито разделил свой флот на несколько отрядов, которые должны были действовать самостоятельно. Под его собственным командованием находились 3 бронепалубных крейсера типа «Мацусима», малый броненосный крейсер «Тиёда» и 2 памятника Средневековья. Все-таки наличие опыта заменить нельзя ничем, никто из европейских адмиралов даже не подумал бы ставить в одну линию с кораблями, имеющими скорость около 17 узлов, пароходики, которые и 20 лет назад больше 13 узлов не давали, единственно ради увеличения количества вымпелов в линии кордебатании. Быстроходная эскадра адмирала Цубоя состояла из 4 крейсеров, она имела приказ действовать самостоятельно. Некстати появившийся адмирал Кабаяма помимо «Сайкио Мару» получил под командование канонерку «Акаги» и был выведен из общего строя.

10 лет спустя в бою при Цусиме японцы снова используют эту тактику, сформировав отдельную эскадру из броненосных крейсеров, но в тот момент это было любопытное тактическое новшество, до сих пор непреложным постулатом считалось, что флот должен держаться соединенно. Причина проста – при малых скоростях старых кораблей нельзя было рассчитывать на своевременное появление отдельного отряда в нужной точке, однако эскадра Цубоя имела скорость около 19 узлов, о чем ранее даже мечтать было нельзя. Но, как мы уже указали, адмирал Ито мог иметь два быстроходных отряда и полную свободу действий, если отдал Кабаяме «броненосец» «Фусо» и композитный, хотя и броненосный, корвет «Хиэй».

Итак, адмирал Тинг выбрал строй фронта, но дальнейшие события наглядно продемонстрировали все недостатки данного построения. Некоторые авторы утверждают, что это был клин, но на самом деле это была плохая выучка китайских команд. Хотя скорость эскадры была не более 6 узлов, фланги начали отставать, и фронт превратился в полумесяц. При этом Тинг допустил явную ошибку, поставив на фланги самые слабые корабли, чем японцы воспользовались, хотя вряд ли это была заслуга адмирала Ито. Просто так получилось само собой. Японцы следовали строем кильватера, причем эскадра Цубоя, которую часто именуют также летучим отрядом, была выдвинута немного вперед.

Первый выстрел в 12.20 дала правая башня «Дин-Юаня» с дистанции около 6000 метров. Снаряд лег недолетом, но результат все равно оказался потрясающим. Адмирал Тинг получил не то контузию, не то нервное потрясение, и его пришлось унести вниз, в его каюту, где он провалялся около двух часов. Командование принял на себя капитан «Дин-Юаня». Ответный выстрел «Иосино» тоже был недолетом.

Тем временем летучий отряд японцев увеличил скорость до 14 узлов и начал охват правого крыла китайского строя. Это был совершенно очевидный маневр, противодействовать которому строй фронта не может. Китайские броненосцы повернули на два румба вправо, но кто отдал этот приказ – неизвестно, в результате строй китайцев окончательно смешался.

Детально описывать ход сражения нет нужды, это было сделано многими авторами, хотя бы в выпущенной издательством «Яуза» книге «Линкоры в бою». Скажем только, что начало боя очень наглядно продемонстрировало недостатки строя фронта. Летучий отряд просто съел правый фланг китайского строя, и адмирал Тинг ничего не мог противопоставить этому. Но,

с другой стороны, японцам в определенной степени повезло – на правом фланге у китайцев находились крейсера «Чао-Юн» и «Янг-Вей», вооруженные 254-мм орудиями, буквально один такой снаряд – и небронированным японским крейсерам не поздоровилось бы. Кое-кто подвергает эти корабли, сильно напоминающие две склеенные вместе ренделовские канонерки, жестокой критике. Но сами японцы, похоже, думали иначе, ведь в том же самом 1894 году они купили у Чили одностипный крейсер «Эсмеральда». Он получил название «Идзуми», но поучаствовать в войне не успел. Кстати, адмирал Макаров называл крейсера этого типа идеальной боевой машиной.

В то же самое время нельзя преувеличивать значение везения. Дело в том, что Китай в этой войне убедительно доказал: куча кораблей и толпа моряков – это еще никакой не флот и путем воровства можно уничтожить любые вооруженные силы. Ведь половина или больше тяжелых снарядов были заполнены не взрывчаткой, а цементом или угольной пылью! Кстати, в 1962 году в КНР был снят художественный фильм об адмирале Тинге, в котором есть потрясающая сцена: китайский матрос ожесточенно трясет снаряд, из которого летит цементная пыль.

Тем временем разгорелся бой в центре, так как китайские броненосцы подошли вплотную к эскадре Ито и открыли жаркий огонь с минимальной дистанции. В результате рассыпался и японский строй. Ошибочность решений и действий адмирала Ито показывает тот факт, что китайские корабли, державшие скорость 6 узлов или около того, всерьез угрожали японцам таранными ударами. Если бы Ито имел два быстроходных отряда, он мог бы совершенно безопасно для себя расстреливать китайцев сосредоточенным огнем, двигаясь по окружности вокруг этой кучи.

Поведение китайских капитанов заслуживает самого сурового осуждения, крейсер «Цзи-Юань» второй раз бежал с места боя. И если после инцидента с «Гаэ-Шэном» капитана Фонга пощадили, то теперь ему без лишних церемоний отрубили голову. Примеру «Цзи-Юаня» последовал таможенный крейсер «Кванг-Ча», однако ему это не помогло. В Талиенванской бухте он налетел на риф и затонул. Впрочем, не все китайские командиры вели себя так, как эти. Крейсер «Чжи-Юань», получив несколько попаданий и уже имея дифферент на нос, отважно попытался таранить «Иосино». Вероятно, командир крейсера счел положение корабля безнадежным и решил захватить с собой как можно больше врагов. Увы, даже если бы он и не тонул, все равно скорость китайского корабля была слишком мала. Его встретил сосредоточенный огонь всей японской эскадры, выдержать который он не мог. Крейсер внезапно зарылся носом в воду, в воздухе мелькнули вращающиеся винты – и все.

Примерно через полтора часа после начала боя сложилось довольно странное положение. Китайские броненосцы израсходовали запас фугасных снарядов и ничем не могли повредить японцам, а те, по-видимому, разочаровались в эффективности мелких снарядов и тоже не проявляли особой настойчивости. Бой как бы продолжался, хотя оба противника ждали удобного предложения, чтобы его завершить.

Ближе к вечеру адмирал Тинг построил уцелевшие корабли в кильватерную колонну и повел их в Люйшунь, адмирал Ито его не преследовал. Китайцы потерпели полное поражение, они потеряли 2 больших и 3 малых крейсера, 3 корабля были повреждены, причем крейсер «Лай-Юань» фактически был окончательно выведен из строя. Погибли 850 человек, около 500 были ранены. Японцы не потеряли ни одного корабля, хотя 4 серьезно пострадали. У них погибли 90 человек, около 200 были ранены. Тем не менее для поднятия духа Тинг объявил о своей победе и даже заявил, что потопил несколько японских кораблей.

В общем, наступило время попытаться проанализировать результаты сражения и выяснить, действительно ли оно имело такое же значение, как Трафальгар, как намекают отдельные историки. Увы, авторитетный Герберт Вильсон прямо пишет, что европейским флотам это сражение ничего не дало и не могло дать. Броненосец «Ройял Соверен» с водоизмещением 14 500 тонн никак не являлся аналогом крошечного «Дин-Юаня» с его архаичным расположе-

нием башен, а выучка европейских команд в то время стояла на две головы выше и японцев, и китайцев. Строй фронта доказал свою полную неуправляемость и уязвимость. Японцы быстро нащупали его слабое место – фланги и уничтожили их совершенно без труда. Кроме того, сражение слишком быстро превратилось в беспорядочную свалку, подозрительно напоминая бой у Лиссы, имевший место 30 лет назад.

Словом, адмирал Тинг совершил несколько серьезных ошибок, но и адмирал Ито сделал их не меньше. Он упустил возможность полностью уничтожить китайский флот, хотя броненосцы могли и уцелеть. И здесь мы переходим к очень важным изменениям в тактике, которые для своего времени стали революционными. Однако в этом сражении участвовали два слабых восточных флота, поэтому высокомерные европейские адмиралы просто не оценили в полной мере их значимость.

Место главного оружия твердо заняла артиллерия, торпеда превратилась в оружие вспомогательное, а таран безвозвратно ушел в прошлое, хотя при взгляде на французские броненосные крейсера типа «Амираль Шарнэ» или на немецкие крейсера типа «Фрауэнлоб», заложенные пять лет спустя после этого боя (!), этого не скажешь. Появилась необходимость изменить расположение артиллерии, так как бой кильватерных колонн снова стал наиболее вероятным, нужно было усиливать бортовой огонь, а не носовой, считавшийся необходимым для кораблей, сконструированных из расчета на таранную тактику. И здесь даже французы отказались от красиво выглядевших, но непрактичных броненосцев с ромбическим расположением тяжелых орудий, на новых броненосцах типа «Голуа» они перешли к классической схеме: две башни – на носу и на корме. Крейсера могли сохранять старую схему потому, что они предназначались для боя в открытом океане один на один, а не для эскадренного сражения, и важным было обеспечить максимально сильный огонь на **любом** курсовом угле. Поэтому строительство таких крейсеров, как британский «Уорриор», можно считать вполне оправданным.

Во многом победа японцев была обеспечена разделением эскадры на два отдельно маневрирующих, но взаимодействующих отряда, однако не следовало делать из такой тактики фетиш, к чему вскоре пришли те же японцы. Дело в том, что в эпоху флажной сигнализации наладить взаимодействие отрядов было почти невозможно, при Ялу это **относительно** удалось, и то лишь потому, что дистанции боя были минимальными. Когда они увеличились, как это произошло при Цусиме, те же японцы столкнулись с колоссальными трудностями.

Бой стал дебютом скорострельной артиллерии, которая сразу доказала свое полное превосходство над пушками старого образца. Во всяком случае, колебания в выборе между гладкоствольной и нарезной пушкой длились гораздо дольше. Но результаты боя оказались двойственными. С одной стороны, тот же японский крейсер «Мацусима» получил серьезнейшие повреждения в результате попадания **одного** тяжелого снаряда и был вынужден выйти из боя. С другой – попадание-то так и осталось единственным, и ни один корабль не был потоплен тяжелой артиллерией. В отношении погибших китайских крейсеров ничего нельзя сказать с полной определенностью, историки пытаются выдать за факты собственные догадки и умозаключения.

Причин этому было несколько. Прежде всего – несовершенная конструкция башен, для заряжания орудия требовалось развернуть башню в диаметральной плоскости, потом повернуть обратно и заново орудие навести. Поэтому табличный темп стрельбы тяжелых орудий был раз в 10 ниже реальной боевой скорострельности. Ну а про несовершенство прицелов мы уже говорили.

Это бой доказал важнейшее значение бронирования, оба китайских броненосца выдержали большое число попаданий, но гибель не угрожала ни одному из них. Хотя утверждения о 200 попаданиях все-таки следует отнести к разряду сказок, вроде тех же 300 снарядов, попавших в «Орел» при Цусиме. Одновременно выявилась еще одна грозная опасность, подстерегающая даже броненосные корабли, – пожары. На китайских броненосцах горело все: деревянные

палубы, отделка кают, краска, хотя в целом пожары еще не стали **смертельной** опасностью, как это произошло при Цусиме. Кстати, эти же пожары сделали невозможным достоверный анализ полученных попаданий, даже если бы кто-то попытался такой провести.

Важнейшим последствием этого сражения оказалось то, что господство на море полностью перешло в руки японцев. Корабли адмирала Тинга оставались в защищенной гавани Порт-Артура и ремонтировались крайне медленно при наличии только одного дока. Потом, когда возникла угроза захвата порта с суши, эскадра перебралась в Вей-Хай-Вей, где была заблокирована японцами. В феврале 1895 года японские миноносцы провели серию ночных атак и потопили несколько китайских кораблей, в том числе броненосец «Дин-Юань». Нет никаких сомнений, что любая европейская военно-морская база отбила бы подобные кавалерийские наскоки, но Восток имеет свою специфику. Обнаглевшие японцы попытались подавить китайские береговые батареи огнем с кораблей, но быстро отказались от этого, так как в очередной раз подтвердилась старая истина: батарея сильнее корабля, тем более небронированного.

Позднее порт был взят штурмом с суши, остатки китайской эскадры попали в руки японцев, а броненосец «Чжень-Юань», поменяв название на «Тин-эн», принял участие в Русско-японской войне, пусть даже на третьих ролях. Адмирал Тинг предпочел покончить с собой, чтобы не видеть позора. Разумеется, западные журналисты даже из смерти сделали увлекательный триллер. Дескать, адмирал проглотил золотой слиток...

Большой интерес, однако, представляют события, происходившие после битвы, потому что именно тогда японцы отработали тактику, использованную ими при осаде Порт-Артура и нейтрализации артурской эскадры. После сражения китайский флот ушел в Люйшунь, где приступил к ремонту поврежденных кораблей. На следующий день адмирал Ито появился перед портом, вызывая китайцев на бой! Прелестные все-таки были времена, если подобные вещи совершенно серьезно пишут маститые историки! Но адмирал Тинг в море не вышел. Не вышел он и в октябре, когда японцы начали перевозку на материк своей 2-й армии, причем теперь транспорты следовали без всякой охраны. Хороший пример использования господства на море.

Впрочем, еще до высадки японцев Бейянский флот перешел в Вей-Хай-Вей, причем броненосец «Чжень-Юань» наскочил на камень при входе в гавань, и его пришлось снова ремонтировать. Тем временем японцы заняли Люйшунь, как пишут в части книг, ускоренной атакой. Другие книги утверждают, что китайский гарнизон просто разбежался при приближении японцев, и ни штурма, ни боя вообще не было. Но зато все сходятся во мнении, что после занятия города японцы устроили дикую резню гражданского населения.

В январе 1895 года в Китай была отправлена японская 3-я армия, на сей раз транспорты опять шли в сопровождении военных кораблей, а 18 января эскадра адмирала Цубоя в первый раз обстреляла укрепления Вей-Хай-Вей. 20 января японские войска высадились неподалеку от порта, а флот адмирала Ито установил тесную блокаду Вей-Хай-Вей. 30 января японский флот обстрелял береговые укрепления, но ничего серьезного не добился, зато войска на суше успешно занимали один китайский флот за другим. Попытка ночной атаки японских миноносцев сорвалась, так как их обстреляли собственные войска с занятых батарей.

Китайский гарнизон после нескольких стычек бежал из города, бросив собственный флот в полной изоляции. Теперь и на берегу, и на море адмирала Тинга ждали японцы. Отчасти спасало положение то, что острова, прикрывающие вход в бухту, оставались в руках китайцев. Но это зыбкое равновесие не могло длиться бесконечно. В ночь на 4 февраля японские миноносцы повторили атаку, несмотря на сильный шторм и лютый холод – люди просто замерзли на своих боевых постах. Один из миноносцев торпедировал флагманский броненосец «Дин-Юань», который медленно сел на дно. Но так как глубина была небольшой, его башенные орудия продолжали стрелять. На следующую ночь атака была повторена, теперь был торпедирован крейсер «Лай-Юань», который перевернулся и затонул, погубив весь экипаж.

Адмирал Ито в очередной раз попытался завершить дело одним ударом и 7 февраля повел свой флот в атаку. Хотя японским кораблям удалось подавить еще пару батарей на островах, они получили некоторые повреждения. Японцам удалось уничтожить китайские миноносцы, но крупные корабли адмирала Тинга пока еще держались. Войти в гавань японцы не сумели, так как вход был перекрыт боном.

Тинг совершил последнюю отчаянную попытку как-то облегчить свое положение – он приказал броненосцу «Чжень-Юань» обстрелять восстановленные японцами батареи севернее города. Но броненосец получил попадание тяжелого снаряда и тоже сел на дно. Было потоплено еще несколько небольших кораблей.

Положение китайцев стало безнадежным, из Пекина пришло сообщение, что никакие подкрепления посланы не будут и что Тингу следует прорываться в море. Куда?! Адмирал Тинг отправил японцам письмо, пытаясь выговорить приемлемые условия сдачи экипажей и солдат на островных батареях, после чего покончил с собой. То же самое сделали комендант крепости и командир броненосца «Дин-Юань», причем он успел подорвать башни корабля. И если «Чжень-Юань» японцы подняли и отремонтировали, то флагман адмирала Тинга им не достался. Удивительно, но победители действительно отнеслись к пленным очень снисходительно – солдат с островов перевезли на материк и отпустили на все четыре стороны, а служивших в китайском флоте иностранцев также отпустили под честное слово.

Так завершилась история Бейянского флота и морской части Японо-китайской войны. Эпизод получился действительно очень любопытный, так как против одних и тех же береговых батарей поочередно сражались флоты обоих противников, но оба раза победили батареи. И как-то незаметно выяснилось, что даже в порту флот не может чувствовать себя в полной безопасности, хотя лишь во Второй мировой войне он такой безопасности лишился окончательно.

Вскоре после окончания Японо-китайской войны началась война между Соединенными Штатами и Испанией. Началась она со взрыва в порту Гаваны броненосного крейсера «Мэн». Конечно, очень многие историки пытаются доказать, что это коварный президент Мак-Кинли взорвал собственный корабль только ради войны. Но такая выходка была совершенно не в стиле даже самых циничных политиканов XIX века. Не следует современные нравы, точнее, современную безнравственность, механически переносить на события столетней давности. Но этот инцидент пришелся очень кстати и был максимально использован американской пропагандой, которая раздула истерию под лозунгом: «Помни «Мэн»!»

Кстати, странно, что конспирологи не приплели сюда Уильяма Херста с его знаменитой фразой: «Вы обеспечьте фотографии, а я обеспечу войну!» А как бы красиво смотрелось: газетный магнат взрывает корабли своей страны... Беда лишь в том, что в 1898 году Херст был еще никем, так, владелец захудалой газетенки «Нью-Йорк монинг джорнал», и он мог говорить все, что ему вздумается, все равно его никто не слушал. Газетная империя Херста возникла лишь четверть века спустя. И еще одна деталь: американские макрейкеры, несмотря на все свои старания, так и не сумели найти этой телеграммы Херста художнику (не фотографу!) Фредерику Ремингтону.

Как и в предыдущем случае, военные действия на море оказались довольно скоротечными. Например, на Дальнем Востоке все свелось к единственному бою 1 мая 1898 года в Манильской бухте, где эскадра адмирала Дьюи уничтожила отряд испанских кораблей, которым командовал адмирал Монтехо. Снова главным аргументом победителей стали скорострельные орудия, которые доказали, что старые орудия и старые корабли отныне могут лишь обозначить сопротивление, но не более того.

А вот после этого началось самое интересное. Испанцам пришлось решать задачу переброски подкрепления на отдаленные театры, между прочим, впервые в истории. В эпоху парусных флотов это происходило довольно редко. Известия, скажем, из Индийского океана приходили в Европу, когда сама европейская война уже благополучно завершалась, и как-то

реагировать на них уже не имело никакого смысла. Если англичане или французы во время своих бесконечных войн и посылали новые корабли в Вест-Индию, это происходило вне связи с ходом военных действий, просто из предположения, что лишние подкрепления не помешают никогда. Потребовалось изобрести телеграф и паровой двигатель, чтобы Морское министерство получило возможность оперативно реагировать на изменения ситуации.

Кстати, любопытная деталь. Американцы, обладавшие значительным превосходством в силах, даже не попытались перенести военные действия в европейские воды, хотя они явно могли попытаться захватить Канарские острова. Кстати, испанцы очень боялись чего-то подобного. Глядишь, и не появился бы в испанском флоте крейсер «Канариас». Однако американцы и на море, и на суше действовали достаточно вяло. Например, та же эскадра адмирала Дьюи после победы до самого конца войны мирно стояла на якоре, не пытаясь вмешаться в боевые действия между филиппинскими повстанцами и испанскими войсками.

После боя в Манильской бухте, решив восточные проблемы, американцы начали думать, как освободить от испанцев Кубу. Нескромный вопрос, в чью пользу состоится освобождение, никто даже не подумал задавать. На Кубе находилась достаточно большая испанская армия, поэтому требовалось перевезти туда соответствующую американскую армию. Основные постулаты военно-морского искусства требовали установить господство на море, потому что лишь тогда можно спокойно перевозить войска и снабжать их. Пока еще американцы были не настолько самонадеянны, чтобы спорить с европейскими авторитетами, поэтому они энергично принялись за установление этого самого господства, благо силы позволяли. Они сформировали Североатлантическую эскадру контр-адмирала Сэмпсона и «летучую эскадру» командора Шлея.

Испанцы тоже направили к Кубе свою эскадру, это были 4 броненосных крейсера и 3 миноносца адмирала Серверы, которые в момент начала войны находились на островах Зеленого Мыса. Лучшее всего состояние испанского флота характеризует тот факт, что новейший броненосный крейсер «Кристобаль Колон», только что построенный в Италии, вышел в поход, не имея орудий главного калибра. Это вызвало приступ паники в Соединенных Штатах, там всерьез ожидали обстрела Нью-Йорка.

Переход через Атлантику, который для кораблей британского флота представлял скучную рутину, для испанцев оказался серьезной проблемой. Кое-как, но эскадра Серверы добралась сначала до принадлежавшей французам Мартиники, оттуда она отправилась на Кюрасао, который принадлежал Голландии. Это показывает, до какой степени Сервера не представлял, что ему делать.

Узнав об обстреле американцами Пуэрто-Рико, Сервера решил идти на Кубу, но пожелать это было проще, чем исполнить. На кораблях не хватало угля, и Сервера был вынужден идти в Сантьяго-де-Куба, хотя этот порт с его узким выходом больше всего напоминал мышеловку. 19 мая эскадра прибыла к месту своей последней стоянки.

Американцы удосужились организовать блокаду Сантьяго только 27 мая, но уничтожить испанскую эскадру не спешили, прибегнув к ближней блокаде. Все их корабли располагались в непосредственной близости от выхода из порта. Если бы испанские миноносцы находились в исправном состоянии, это могло бы дорого обойтись американцам. Адмирал Сэмпсон имел в своем распоряжении несколько броненосцев, но прорываться в бухту ему не хотелось. Складывалась ситуация, все больше напоминающая борьбу за Порт-Артур. Американцы попытались обстрелять порт с моря, но безуспешно. Провалилась и попытка затопить в горле пролива брандер.

После долгих проволочек в конце июня на Кубе высадился корпус генерала Шафтера и начал наступление на Сантьяго. Промедление объяснялось просто – военная наука требовала сначала захватить господство на море, а присутствие кораблей Серверы формально лишало американцев этого самого господства. Первый штурм Сантьяго провалился, хотя американцы

и кубинские повстанцы имели большое численное преимущество. Растерявшийся Шафтер отправил паническую телеграмму в Вашингтон и одновременно потребовал от адмирала Сэмпсона любой ценой ворваться в гавань и уничтожить испанские корабли. Адмиралу же совсем не удалось прорываться через мины под прицелом береговых батарей.

Американские проблемы решил адмирал Сервера, который решил-таки прорываться в Гавану. Прорыв был назначен на дневное время, хотя с любой стороны выгоднее было делать это ночью. Может, Сервера и не был великим флотоводцем, но в мужестве ему отказать нельзя. Он намеревался на своем флагманском крейсере атаковать ближайший американский корабль, чтобы в это время остальные три крейсера прорвались на запад вдоль берега. Оба миноносца должны были действовать по обстановке.

Как ни странно, прорыв испанцев оказался неожиданным, вероятно, контр-адмирала Сэмпсона убаюкало мирное течение операции. Сам он в этот день отсутствовал на месте событий, отправившись на флагманском броненосце в Сибоней на совещание с генералом Шафтером. Еще один броненосец с двумя малыми крейсерами ушел в Гуантанамо принимать уголь, но все равно перед Сантьяго дежурили 4 броненосца, броненосный крейсер и 2 вспомогательных крейсера.

Здесь приходится указать, что если ранее испанцы помогали противнику, то теперь именно приказы адмирала Сэмпсона дали испанцам шанс на успешный прорыв. Если бы только машины испанских крейсеров находились в исправном состоянии, а в трюмах имелся качественный уголь, они могли уйти от американских кораблей. Сервера намеревался вывести из строя броненосный крейсер «Бруклин» – единственный из американских кораблей, имевший номинальную скорость выше, чем у него. Но на деле получилось, что крейсера с номинальной скоростью 19 узлов не сумели оторваться от броненосцев, когда-то развивавших не более 17 узлов.

Американцы, заметив противника, сначала направились к выходу из порта, а потом повернули на запад, но все маневры выполняли так неудачно, что едва не перетаранили друг друга. Испанские корабли следовали в кильватерной колонне – «Инфанта Мария-Тереза», «Бискайя», «Кристобаль Колон», «Окендо», и замыкали строй миноносцы. Американцы поочередно выбивали один корабль за другим. Здесь следует отметить одну важную деталь, которую часто упускают из вида. Из-за разбросанности американских кораблей бой фактически вели только «Бруклин» и броненосцы «Айова» и «Орегон», то есть половина эскадры. Броненосцы «Индиана» и «Техас» лишь при сем присутствовали.

Первым, естественно, был выведен из строя флагманский крейсер «Инфанта Мария-Тереза». В 09.30 он покинул проход, а уже в 10.30 был вынужден выброситься на берег, чтобы не затонуть. Одна из американских шлюпок выудила из воды адмирала и его сына лейтенанта Серверу. Затем настала очередь концевой «Альмиранте Окендо». Он получил больше всех попаданий, и в 10.22 на нем начался сильный пожар. Он также поспешил выброситься на берег неподалеку от флагмана, и последовавший взрыв погребов едва не расколол корпус крейсера пополам. Потери его экипажа достигли чуть ли не 50 %.

От испанской эскадры остались лишь «Колон», новые машины которого позволили ему несколько оторваться от противника, и «Бискайя», принявшая на себя основной удар американцев. Но и у тех в бою сейчас участвовали только «Бруклин» и «Орегон», «Айова» тоже отстала. «Бруклин» вел огонь практически в упор, сблизившись до 5 кабельтовых, и вскоре положение «Бискайи» стало тяжелым, а когда вокруг начали падать снаряды «Орегона» – просто безнадежным. И все-таки его командир капитан 1 ранга Элате решил попытаться задержать «Бруклин», протаранив его. Правда это или легенда, придуманная испанцами, – сказать сложно, во всяком случае, далеко не все карты это подтверждают. Все кончилось тем, что в 11.05 очередной испанский корабль выбросился на берег, чтобы не затонуть.



Попытка крейсера «Кристобаль Колон» уйти от преследователей закончилась одновременно с качественным углем. Когда в топку полетел третьесортный уголь, принятый в Сантьяго, скорость корабля упала, и американцы догнали его. Дальнейшие действия командира крейсера комментировать не хочется. Он тоже приказал выброститься на берег, хотя в «Колон» попали только три снаряда, из которых два угодили в броневой пояс и никакого вреда не причинили. И чем после этого капитан 1 ранга дон Эмилио Диас Моро отличается от несчастного Фонга? Только тем, что Фонгу отрубили голову за трусость в бою?

В 13.15 с эскадрой Серверы было покончено, «Колон» поднял белый флаг и выбросился на берег в устье реки Тарквино на расстоянии 48 миль от Сантьяго. Если мы вспомним, что испанцы вышли из порта в 09.30, то путем несложных вычислений получим их скорость – чуть менее 13 узлов.

Судьба испанских миноносцев была столь же плачевной. На выходе из порта они столкнулись с вооруженной яхтой «Глостер». Хотя американский корабль имел только 6-фн орудия, а на испанских миноносцах стояли 14-фн, и официально они числились дестроерами, все закончилось довольно быстро. «Плутон» в 10.45 выбросился на берег, «Фурор» затонул в 10.50, унеся с собой половину команды и капитана. Очень поучительный момент – дневная атака миноносцев на тот период представляла собой форменное самоубийство, учитывая ничтожную дальность хода торпед.

Испанцы потерпели сокрушительное поражение, все 6 кораблей эскадры были уничтожены, погибли около 350 человек, 150 были ранены, примерно 1612 попали в плен. Удивительно, но примерно 150 моряков сумели присоединиться к гарнизону Сантьяго. Повреждения американских кораблей были совершенно ничтожны, и в бою погиб только один человек. Однако в Испании адмирал Паскуаль Сервера-и-Топете так и остался символом храбрости, в его честь даже был назван крейсер «Альмиранте Сервера». В других флотах именем адмирала, проигравшего сражение, корабль называли, только если этот адмирал героически погиб в бою.

Анализировать этот бой нет особого смысла, лишь укажем, что процент попаданий у американцев был очень незначителен: из 138 орудий было сделано свыше 7100 выстрелов (по позднейшим сведениям, даже еще на 2000 снарядов больше) и в цель попали только 163 снаряда, т. е. 2,3 %, иными словами, меньше одного попадания на орудие, несмотря на минимальные дистанции. Фактическое отсутствие прицелов не могло не сказаться.

Однако один вывод все-таки следовало сделать – испанские крейсера стали жертвами сильнейших пожаров, следовало что-то срочно предпринять, чтобы уменьшить эту опасность. Во всяком случае, русский флот мог бы избежать серьезнейших неприятностей, но ведь разгромлены были «какие-то испанцы», опыт которых **нам** никак не может пригодиться. Только после Цусимы господа адмиралы наконец-то осознали реальные масштабы этой опасности, ни Ялу, ни Сантьяго их почему-то не впечатлили.

Но если вы думаете, что для мировых флотов главными событиями последних 10 лет XIX века стали эти две войны, вы ошибаетесь. Самое значительное событие имело место в 1890 году, именно тогда вышла в свет книга Альфреда Тайера Мэхена «Влияние морской силы на историю». Значение этой книги для всего последующего развития мировых флотов трудно переоценить. Совсем недаром и адмиралы, и историки называют эту книгу библией морского офицера, во всяком случае, все морские державы свою будущую стратегию строили именно на основе постулатов Мэхена. Следующей знаковой работой стала книга «Влияние морской силы на французскую революцию и империю» (1892 г.).

Собственно, и до Мэхена многие писали историю войны на море, разумеется, лидерами здесь считались англичане. Такие авторы, как Клоуз или Джеймс, подготовили многотомные труды по истории Королевского Флота, однако они лишь живописали события и сражения, не дав никакого анализа и не предлагая программы действия. Именно Мэхен, а не кто-то иной,

обосновал понятие морской мощи государства. Значение его теории настолько велико, что мы просто обязаны кратко привести ее основные постулаты:

1. Море не барьер, а дорога, причем его можно рассматривать и как военную рокаду, и как торговый маршрут.

2. Владение морем решает дело. Владение морем есть тот фундамент, на котором строится империя.

3. Морская мощь – путь к владению морем. По Мэхэну, она состоит в свободе пользования морем и воспреещении пользования им для противника. Обе задачи обеспечиваются сильным флотом, в первую очередь военным, но также и торговым. Становой хребет морской мощи – линейный корабль.

4. Основа морской мощи – на суше. Для создания флота требуется мощная промышленность, для базирования – развитая система баз в стратегически важных пунктах.

5. Оборона своих берегов начинается у берегов противника, то есть Мэхен ратует за агрессивный образ действий флота и подчеркивает глобальный характер войны.

6. Исход войны решается генеральным сражением.

7. Крейсерская война носит второстепенный, вспомогательный характер. Для обеспечения действий крейсеров все равно требуется линейный флот.

Разумеется, эти постулаты немедленно попали под жестокий огонь критиков, самыми яркими из которых были как раз представители Франции – так называемая «Молодая школа». Они пытались доказать, что комбинация легких сил и рейдеров может заменить линкоры. Увы, в конце XIX века, да и много лет спустя, это было совершенно неверно. Ирония судьбы заключается в том, что именно во времена Наполеона Британия превратилась во владычицу морей после победы при Трафальгаре, классическом генеральном сражении. Близко к постулатам «Молодой школы» подходили воззрения адмирала С.О. Макарова, изложенные в книге «Рассуждения по вопросам морской тактики».

Кстати, один из тезисов Мэхена забыли даже его прилежные ученики – англичане. Мэхен писал, что конвой есть не оборонительная мера для обеспечения сохранности торговых судов, а наступательная, средство уничтожения вражеских рейдеров. Увы, та же Великобритания очень дорого заплатила за пренебрежение этим принципом в годы Первой мировой войны.

Достаточно быстро был опровергнут лишь один принцип – решающего значения генерального сражения. Но в XX веке этот принцип не работал уже ни на суше, ни на море. Война стала тотальной, для победы требовалось сокрушить не только военную, но также промышленную и политическую систему противника, а это в одном сражении никак не достигается. Но таких изменений общего характера войны не предвидел никто из военных теоретиков.

Итак, к концу XIX века флот первым из всех видов вооруженных сил подготовился к войнам нового времени. Были созданы новые корабли, появилось новое оружие, была разработана основополагающая теория. И первая из войн XX века, а именно Русско-японская, подтвердила правильность выбранного курса.

## Война по законам Мэхена

Как известно, европейским державам очень не понравились результаты Японо-китайской войны, и совместная военная демонстрация России, Германии и Франции вынудила японцев умерить свои аппетиты. Все-таки любой из европейских флотов в то время мог, не особо напрягаясь, уничтожить японский флот, даже не перебрасывая на Дальний Восток свои главные силы. Однако после этого упомянутые державы превратились во врагов Японской империи, и врагом номер один была выбрана Россия. Это не удивительно, Германия откусила себе небольшой кусочек Китая в районе Циндао, интересы Франции вообще ограничивались южными районами Китая, куда японцы пока еще в принципе дотянуться не могли. Зато Россия явочным порядком оккупировала Маньчжурию и начала зариться на Корею, которую японцы считали своей вотчиной, незаконно отторгнутой хищными соседями. Кстати, Германии старые обиды тоже припомнили довольно быстро. Но война между Японией и Россией стала просто неизбежной, причем в самом ближайшем будущем, при этом государственные умы России сделали буквально все, чтобы начать войну в самых неблагоприятных для себя условиях. Можно долго говорить о запаздывании со строительством флота, об ошибках при проектировании укреплений Порт-Артура, но мы упомянем лишь одну ошибку, имевшую для России самые страшные последствия.

Сразу после окончания войны Россия предоставила Китаю заем на выплату контрибуции Японии. Компрадоры с великокняжескими титулами и генеральскими эполетами не видели дальше собственного носа, маржа здесь и сейчас, много маржи, а то, что эти деньги прямым ходом идут на перевооружение японской армии и строительство нового японского флота, никого не волновало. Вот так и получилось, что корабли адмирала Того, уничтожившие русский флот при Цусиме, были построены на русские деньги.

Во многих отношениях морская часть Русско-японской войны не имеет аналогов. Эта война стала первой и чуть ли не единственной, которая велась в соответствии со строгими канонами военно-морского искусства. В этой войне в последний раз линейный корабль выступил в роли безоговорочного верховного арбитра. Она стала венцом карьеры классического эскадренного броненосца. Ну а Цусимское сражение превратилось в эталон генерального сражения на море. Даже странно, что Альфред Тайер Мэхен не стал ничего писать об этой войне, предоставив это Джулиану Корбетту, Фредерику Джейну и другим, ведь он продолжал свою литературную деятельность до 1910-х годов. С другой стороны, в годы войны появилось много новых понятий, обогативших военно-морскую науку, но пока еще все-таки не выходящих за рамки классических теорий. Однако обо всем по порядку.

Русско-японская война стала чем-то новым и непривычным с самого первого ее дня. Внезапное нападение без объявления войны, судя по всему, вполне соответствовало воззрениям японцев на мораль и нравственность. Впрочем, адмирал Того наверняка не задумывался над этими отвлеченными понятиями, перед ним стояла задача обеспечить безопасность перевозки армии в Корею и Маньчжурию, и Того решил ее с чисто военной прямолинейностью. Правда, при этом он допустил серьезную ошибку, которая, кстати, позволяет разрушить миф о тотальном японском шпионаже. Получив неизвестно откуда сведения, будто три русских броненосца стоят в Дальнем, он отправил половину миноносцев туда. Разумеется, никаких броненосцев эти корабли не нашли. Другой вопрос: а почему они не атаковали ни одно из судов, стоявших в Дальнем? Ведь там находилось изрядное количество транспортов, буксиров и другой мелочи, не столь грозной, как броненосцы, но не менее важной для обеспечения военных действий? Есть основания заподозрить, что именно тогда были заложены основы принципиально ошибочного курса японского морского руководства, откровенно пренебрегавшего борьбой с вра-

жеским торговым флотом и защитой своего собственного. В результате все свелось к повреждению двух русских броненосцев и одного крейсера.

На следующий день Того вместе со всем флотом появился перед Порт-Артуром, намереваясь, по-видимому, развить свой успех. Это решение тоже трудно объяснить: неужели Того рассчитывал, что ослабленный русский флот выйдет в море с единственной целью героически погибнуть в неравном бою?

Артиллерийская дуэль с уцелевшими кораблями русского флота и береговыми батареями завершилась не в пользу японцев. Впрочем, и русским она особых дивидендов не принесла. Кстати, береговая оборона Порт-Артура была далеко не так сильна, как это принято представлять. Если мы посмотрим на табель береговых батарей, то обнаружим, что на них было установлено всего лишь 5 современных орудий калибра 254 мм, доставшееся от китайцев единственное 240-мм орудие и 10 коротких 229-мм орудий, имеющих довольно сомнительную боевую ценность. Со средней артиллерией дела обстояли не лучше: только 15 современных 152-мм пушек Канэ и 18 старых орудий такого же калибра. Зато на батареях берегового фронта стояли 10 мортир калибра 280 мм и 32 мортиры калибра 229 мм. Их ценность при отражении атаки флота была заведомо равна нулю, ведь корабли не стоят на месте, а попасть по движущейся цели из мортиры невозможно. Если бы генерал Стессель и компания догадались перевести хотя бы часть этих орудий на сухопутный фронт, вполне возможно, что история осады выглядела бы иначе.

У нас еще будет возможность поговорить о борьбе кораблей против берега, скажем, 10 лет спустя в Дарданеллах. Пока же ограничимся сухой констатацией факта: японский флот, имевший в начале войны 24 орудия 304-мм, 24 орудия 203-мм и 156 орудий 152-мм только на кораблях 1-го и 2-го боевых отрядов, взломать береговую оборону Порт-Артура не сумел. Впрочем, адмирал Того не особенно и пытался это сделать, ведь военно-морская наука пока еще была твердо уверена, что береговая батарея безусловно сильнее любого броненосца.

В результате вокруг Порт-Артура началась постоянная «малая война», к которой не был готов ни один из противников, ведь до сих пор подобных прецедентов не существовало. Прежде всего, неприятной неожиданностью для русских оказалось то, что японцы прибегли к дальней блокаде, хотя русские адмиралы явно ожидали повторения событий у Сантьяго. Более того, уже после окончания Русско-японской войны появилась знаменитая альтернатива некоего Зеештерна «1906 год. Крушение старого мира», в которой описывалась фантастическая европейская война. И снова британский флот в ней прибег к ближней блокаде германских портов. Старое никак не желало отступать добровольно.

Вернемся, однако, к событиям под Порт-Артуром. Почему мы говорим, что во многом это было новым и непривычным? Ведь во времена Наполеоновских войн британский флот точно так же организовал блокаду французских портов. Но впервые такая блокада сопровождалась постоянными активными действиями легких сил и многочисленными минными постановками. Впервые в морской войне мины заграждения были использованы в таких количествах, и впервые оба флота понесли столь серьезные потери от подрывов на минах. В морской войне появился новый фактор, который ранее не учитывал никто из теоретиков.

Однако в истории этих операций есть несколько смутных моментов, которые остаются не проясненными до сих пор. Например, несмотря на все усилия блокадных сил, русские миноносцы свободно выходили из гавани и проводили поиск японских транспортов и торговых судов с контрабандой, а уже в самом конце осады группа миноносцев беспрепятственно прорвалась в Чифу со знаменами и документами. В осажденную крепость прорывались транспорты с продовольствием. Между прочим, в нашей исторической литературе считается непреложной аксиомой злобная антироссийская позиция Англии, только ленивый не упомянет многочисленные английские транспорты, доставлявшие в Японию военные грузы. Но ведь последним транспортом, прорвавшим блокаду Порт-Артура, был «Кинг Артур», ходивший под

**английским** флагом. А если мы посмотрим на список транспортов с контрабандой, перехваченных японским флотом на подходах к Владивостоку, то и здесь обнаружим, что он на три четверти состоит из английских судов.

Русскому флоту мины доставили все-таки больше неприятностей, чем японцам, хотя японские потери в конце концов оказались выше. Но порт-артурской эскадре пришлось налаживать систематическое траление внешнего рейда и фарватеров, чтобы не оказаться совершенно запертой в гавани. И это также стало новым явлением – **повседневная** деятельность флота ранее просто не рассматривалась. Считались нормальными длительные периоды приятного ничегонеделания, которые завершались ослепительной вспышкой большого сражения. А вот нудная, кропотливая, изнурительная работа, благодаря которой и становилось возможным это самое сражение, ранее не существовала как категория.

Именно из-за незнания, как именно надлежит обращаться с минами, русский флот в самом начале войны понес ощутимые потери. 11 февраля (даты по новому стилю) при поставке мин на собственном заграждении подорвался и затонул минный транспорт «Енисей». Причина – неумелое и неуместное маневрирование командира корабля. Посланный ему на помощь крейсер «Боярин» подорвался на том же заграждении и был брошен командой. Кстати, эпизод с «Боярином» – один из самых позорных в русской военно-морской истории. Крейсер уверенно держался на воде, но командир и команда трусливо бежали, причем они драпанули прямо в Порт-Артур, а не в находящийся поблизости Дальний. Из Дальнего вполне можно было выслать стоящие там буксиры, которые привели бы поврежденный крейсер в порт, и он был бы спасен. На следующий день дрейфующий крейсер был замечен с маяка, и полицмейстер Дальнего вместе с парой городских на катере отправился посмотреть, что же там происходит. Они забрали брошенные в панике винтовки и шлюпочные флаги и спокойно вернулись обратно, потом полицмейстер написал официальный рапорт и отправил телеграмму в Порт-Артур. Только после этого командование эскадры отправило корабли на поиск «Боярина», но из Порт-Артура, а не из Дальнего.

Командир крейсера капитан 2 ранга Сарычев подготовил насквозь лживый рапорт, который, однако, вполне устроил флотское начальство. «Журналы, деньги, отчетность, карты и книги, шифр и опознательные сигналы были взяты с собой и при отчете будут представлены в штаб Вашего Превосходительства. Перед съездом последних людей я приказал спустить все флаги, что и было исполнено штурманским офицером и старшим сигнальщиком. Поведение команды и офицеров считаю выше похвалы, тем более что, будучи так глубоко виноват во всем происшедшем из за недостаточной осторожности при проходе столь опасным местом, считаю себя недостойным хвалить порученную мне команду и офицеров, так как ими долг их был исполнен безукоризненно». Как мы видим, полицмейстер обнаружил нечто противоположное. За доблесть, проявленную при потоплении собственного крейсера, Сарычева не только не отдали под суд, но и позволили благополучно завершить карьеру генерал-майором по Адмиралтейству. При таком старшем командном составе у русского флота, конечно же, не было никаких шансов выиграть войну.

Следующим любопытным событием стали попытки японцев закупорить выход из гавани Порт-Артура с помощью брандеров. Это не была оригинальная идея, такую же попытку совершили американцы в Сантьяго. Японцы подготовились гораздо основательнее, однако успеха так и не имели.

Кстати, к 1905 году понятие «брандер» сильно изменилось. Если раньше это было наштапигованное всякими горючими материалами маленькое суденышко, предназначенное для того, чтобы сцепиться с линейным кораблем противника и вместе с ним сгореть, то теперь это был довольно большой пароход, каковой предполагалось затопить на выходном фарватере гавани, чтобы закупорить находящиеся там вражеские корабли. Правда, время от времени кого-нибудь

посещала светлая идея набить пароход банками с керосином, чтобы он разлился по поверхности и загорелся, но до проверки этой теории не дошло.

Первая попытка использовать современный брандер была сделана американцами, как мы уже писали, их примеру последовали японцы, но также неудачно. В Первую мировую войну англичане попытались закупорить бельгийские порты Остенде и Зеебрюгге, где базировались немецкие подводные лодки, – и снова неудача. При этом в качестве брандеров они использовали уже не торгашей, а старые бронепалубные крейсера. За всю Вторую мировую войну вроде никто не пытался проделать подобное, хотя Уинстона Черчилля и посетила светлая идея – затопить линкор «Барэм» на входе в Триполи, но командующий Средиземноморским флотом адмирал Каннингхэм послал сэра Уинстона подальше, причем, бродят слухи, совершенно не выбирая выражений.

Зато в самом конце войны этот прием широко использовали немцы, правда, они заваливали выходы из портов, которые были вынуждены оставлять, и не рвались в захваченные союзниками. На выходе из гавани затопливалось все, что можно было туда дотащить, даже сбрасывали в воду паровозы, чтобы затруднить подход к причалам.

Но мы отвлеклись. Адмирал Того убедился, что русский флот совсем не рвется в бой, он решил избавиться от постоянной угрозы и запечатать выход из Порт-Артура, благо география была на его стороне. Японцы совершили не одну, а целых три попытки – 24 февраля, 27 марта и 2 мая 1904 года. Все три сорвались по одной и той же причине: неадекватные средства связи и недостаточное штурманское обеспечение операции.

Для первой попытки было выделено пять пароходов. Предполагалось, что они постараются прокрасться под берегом в тени высоких гор Ляотешаня, подальше от смертельно опасной батареи Электрического утеса. Но это требовало безукоризненной работы штурманов, обеспечить которую не удалось. В результате три парохода сели на камни у Ляотешаня, но два все-таки сумели дойти до прохода. Однако огнем русских батарей пароходы были повреждены, потеряли управление и сели на камни справа и слева от прохода. Сопровождавшие их миноносцы 14-го боевого отряда сумели подобрать почти все экипажи брандеров, хотя потери, разумеется, были. Брандеры были укомплектованы добровольцами, хотя в ряде советских изданий утверждается обратное. Интересно, что люди вызывались для *кесситай*, то есть для безнадежного дела...

Но русские смотрели на события не менее мрачно. Капитан 1 ранга Бубнов сухо констатировал: «Если проход остался свободен, то это надо приписать только случаю». Чтобы застраховаться от таких случайностей, 25 февраля 1904 года под личным наблюдением адмирала Макарова были затоплены пароходы «Хайлар» и «Харбин», а 28 февраля – «Шилка» и «Эдуард Бари».

Прибывшая после рассвета японская эскадра с разочарованием обнаружила, что проход не закупорен, и после короткой перестрелки с русскими кораблями, дежурившими на рейде, удалилась. Нужно было изобретать что-то новое, и 10 марта японцы испробовали перекидную стрельбу через Ляотешань по кораблям, стоящим в гавани. Особых результатов они не добились, но это решение подтолкнуло русских укрепить уязвимый участок берегового фронта.

Вскоре после этого была предпринята вторая попытка заграждения прохода, для которой было выделено 4 транспорта. Кстати, по меркам 1905 года, пароходы водоизмещением 4000 тонн были довольно крупными. Теперь японцы решили идти, что называется, напролом – курс был проложен со стороны моря прямо в проход. На этот раз противодействие было более активным, брандеры были атакованы миноносцами «Решительный» и «Сильный», хотя это было сделано с большим опозданием. Вместо того чтобы перехватить брандеры на подходах к фарватеру, миноносцы торпедировали их уже в момент постановки на якорь. Три парохода выбросились на берег под Золотой горой, а вот четвертый затонул прямо в проходе у Тигрового хвоста, причем взрыв торпеды «Решительного» только развернул его поперек фарватера.

Русским опять помог слепой случай: случайный гудок сирены «Сильного» капитаны брандеров приняли за приказ повернуть вправо. Вот где японцам пригодился бы уоки-токи!

Разочарованный двумя неудачными попытками, адмирал Того решил совершить третью попытку, выделив гораздо больше сил. Ради изоляции артурской эскадры он был готов пожертвовать уже 12 пароходами. Особую важность операция приобретала потому, что готовилась высадка 2-й армии в Бицзиво и русские могли ей помешать. Как мы видим, в общей сложности для заградительных операций японцы выделили в сумме 21 крупный пароход, что было более чем щедро, учитывая скромные ресурсы Японии. Если предыдущие две операции проходили по плану, хоть и завершились неудачей, третья почти с самого начала пошла наперекосяк. Начавшийся шторм спутал японцам карты, командовавший операцией капитан 2 ранга Хаяси отменил ее, но – вот она, связь! – 8 пароходов приказа не получили и продолжали двигаться дальше, причем они потеряли друг друга из вида. Ни одному из них не удалось добраться до цели, в этой операции большинство пароходов затонуло на большой глубине. Этому способствовало то, что русские раскачались-таки поставить плавучий бон, преграждающий подходы к фарватеру. Как пикантный анекдот можно упомянуть версию А. Широкограда: «Несмотря на это, брандер «Микава Мару» на всех парах влетел на внутренний рейд и, бросив якорь на середине фарватера, взорвал себя и затонул».

А сейчас следует поговорить о том, что русские историки старательно обходят стороной. Дело в том, что оборона прохода была организована совершенно неправильно. Брандвахты стояли буквально в самом проходе, а не перед ним, и никак не могли перехватить брандеры. Фактически это была еще одна слабая береговая батарея, не более того. Их следовало выдвинуть вперед, к бону, и прикрыть противоторпедными сетями, но этого не сделали. Далее, даже официальная русская история подтверждает, что береговым батареям не удалось потопить ни одного брандера при первой и второй атаках. События третьей атаки обе стороны описывают путано, японцы утверждают, что снова ни один пароход не был потоплен русскими, но с учетом мест их потопления, которые зафиксированы точно, имеются все основания усомниться в этом. Однако английские историки подтверждают версию русских и пишут, что несколько брандеров подорвались на минах. Но в целом попытка приспособить метод давно прошедших дней к современным реалиям провалилась.

Гораздо больше успеха обеим сторонам принесло использование нового оружия – якорных мин. Формально их применяли уже давно, но реальную пользу они принесли впервые. Конечно, еще в 1855 году, во время Крымской войны, три английских корабля подорвались на минах в Финском заливе, но их повреждения были незначительны. Первым кораблем, погибшем на минах, стал американский монитор «Кейро», это произошло в 1862 году. Однако все историки дружно пишут, что только после Русско-японской войны моряки осознали, какое опасное оружие появилось в их распоряжении.

О масштабах минных постановок можно судить хотя бы по тому факту, что только в ходе осады Порт-Артура русский флот поставил около 1150 мин, а японский – 1300 мин. Хотя минировались воды вокруг Ляодунского полуострова, подавляющее большинство мин было поставлено на пяточке внешнего рейда Порт-Артура. Именно минная война стала одним из аспектов той самой повседневной боевой деятельности флота. Это заслуживает уважения еще потому, что окончательно техника постановки мин (якорь-тележка) была отработана уже после войны. И русские, и японцы постоянно подновляли и усиливали свои заграждения, но русским при этом еще приходилось и бороться с минной опасностью.

Для этого была организована специальная партия траления – невероятная коллекция разномасштабных суденышек и катеров, которая совершила 198 выходов. При этом были обеспечены выходы эскадры в море, выходы отдельных кораблей и отрядов для обстрела японских позиций на берегу. Хотя русские понесли серьезные потери от мин, подавляющее большинство подрывов происходило при возвращении в порт. Самым ярким примером здесь является взрыв бро-

неносца «Петропавловск». Именно в этот период в боевых условиях был испытан трал Шульца, и именно после этой войны адмиралы задумались о создании специализированных тральщиков, хотя гордые британцы продолжали с презрением отзываться об «оружии слабых». Данные о количестве уничтоженных мин разнятся очень сильно. Самую большую цифру приводит, разумеется, командир партии траления контр-адмирал Лощинский.

Однако, как выясняется при беспристрастном анализе, русский флот не был готов к минной войне. Если вычесть из общего количества поставленных мин те, что прибыли на Дальний Восток на борту минных транспортов «Амур» и «Енисей», окажется, что запасы главной базы – Порт-Артура – были просто ничтожными. Но даже того, что было поставлено, хватило для нанесения японцам серьезного ущерба. Японский флот потерял на русских минах 2 броненосца, бронепалубный крейсер, 4 канонерки, 2 истребителя и 2 миноносца. Повреждения получили еще 1 броненосец, 2 крейсера и 3 миноносца. Если бы только заряд русских мин был больше, часть этих кораблей также отправилась бы на дно. В то же самое время русский флот потерял 1 броненосец, 1 канонерку, 2 истребителя. Записывать в актив японцам подорвавшиеся на собственных минах крейсер «Боярин» и минный транспорт «Енисей» было бы нелогично. Подрывались на минах, но уцелели 2 броненосца, причем «Севастополь» дважды, 1 крейсер, 4 истребителя, причем 3 истребителя так и не были отремонтированы. Под Владивостоком подорвался броненосный крейсер «Громобой».

Еще одним новшеством в военно-морской науке оказалось постоянное перемещение японского флота с одной передовой базы на другую. Сначала броненосцы адмирала Того перешли из Сасэбо в Асан, потом они перебрались в Пин-Ян, и, наконец, была создана временная база на островах Эллиот, примерно в 100 милях от Порт-Артура. Это позволило японскому командующему оперативно реагировать на любые действия русских, что явилось для них совершенной неожиданностью. Все довоенные расчеты русское командование строило на том, что японский флот будет по-прежнему базироваться на Сасэбо. Но каждый раз противник встречал артурскую эскадру чуть ли не сразу после выхода из порта, и это ломало любые планы. Кстати, мало кто знает, что японцы воспользовались существовавшей ранее на этих островах русской угольной станцией, базой ее назвать было совершенно невозможно – деревянный причал и кучка сараев на берегу.

Именно наличие этой передовой базы позволило японцам постоянно держать свои патрули на внешнем рейде Порт-Артура. Однако наблюдение было каким-то не слишком бдительным, в первый период осады русские миноносцы почти беспрепятственно совершали вылазки на разведку, хотя чаще всего это кончалось неприятностями. Именно во время таких вылазок были потоплены «Стерегающий» и «Страшный», а гибель последнего миноносца косвенным образом послужила причиной гибели броненосца «Петропавловск» и адмирала Макарова.

К сожалению, один из таких выходов доказал, что эпизод с «Боярином» не был случайностью. 25 мая во время боев на Кинжоусском перешейке группа из 10 русских истребителей под командованием капитана 2 ранга Елисеева совершила вылазку к острову Мерчисон, где рассчитывала найти японские канонерки. Однако, «усмотрев свет прожекторов», русский отряд постарался избежать встречи с грозным противником, хотя этот противник был как раз тем, для уничтожения которого были посланы миноносцы. Елисеев мастерски уклонился от встречи с 4 древними японскими канонерками, самой новой из которых уже стукнуло 15 лет. Но на этом история отнюдь не закончилась. В 01.10 флагманский миноносец «Внимательный» вылетел на камни острова Мерчисон. Попытки снять миноносца с мели успехом не увенчались, и тогда Елисеев приказал «Выносливому» торпедировать его. Не потрудившись убедиться в исполнении приказа, Елисеев поспешно ушел, удовлетворившись рапортом командира «Выносливого». Каково же было изумление моряков, когда спустя пару дней они узнали, что солдаты в соседних китайских деревнях обнаружили большое количество продуктов, матросскую и офицерскую форму, электрические лампочки, провода, приемный аппарат радио-



телеграфа и даже Андреевский флаг! Все это было снято с «Внимательного», причем, судя по тому, что крупа и мука не были подмочены, миноносец даже не затонул. Правда, найти корабль помешал разыгравшийся затем шторм. Приходится еще раз повторить: имея таких офицеров, рассчитывать на выигрыш войны невозможно. И это при том, что Елисеев считался одним из лучших командиров миноносцев в Порт-Артуре.

Вообще в актив себе русские могут занести лишь одно столкновение с японскими дозорами. 10 марта отряд капитана 2 ранга Матусевича столкнулся с 4 японскими истребителями. Жестокий бой на минимальных дистанциях привел к тому, что корабли обоих противников получили ряд повреждений, хотя ни один не был потоплен. И русские, и японцы объявили о своей победе. Но самое скверное заключалось в том, что в этот же самый день, 10 марта, другой отряд русских миноносцев столкнулся с японцами, и при этом был потоплен «Стерегающий», так что в целом этот день был для русского флота неудачным.

Вся эта малая война отнюдь не противоречила постулатам Мэхена, хотя и не была предусмотрена в его трудах. Однако, по мнению командующих обоими флотами, она ни на шаг не приближала их к конечной победе. Хотя японцы беспрепятственно осуществляли перевозки войск и припасов в Корею, они не могли чувствовать себя спокойно, пока артурская эскадра представляла собой боеспособный отряд. Более того, после гибели двух броненосцев на минах адмирал Того уступал русским в кораблях этого класса. И никакие вычисления самых авторитетных теоретиков, вроде Фредерика Джейна, приводивших разнообразные боевые коэффициенты, не могли поколебать общего убеждения: русская эскадра **сильнее**. Поэтому Того желал генерального сражения, чтобы устранить эту потенциальную угрозу. Положение русских было ничуть не лучше. К началу лета гавань Порт-Артура попала под обстрел осадной артиллерии, и хотя пока это были легкие, по морским меркам, 120-мм орудия, спокойная жизнь кончилась. Дальше можно было ожидать лишь ухудшения ситуации.

И вот, несмотря на откровенное нежелание временного начальника эскадры адмирала Витгефта, получив прямой приказ императора Николая II, артурская эскадра вышла в море. 10 августа 1904 года в Желтом море состоялось сражение, фактически решившее исход войны. Альфред Тайер Мэхен был бы рад – все происходило именно так, как он предписывал, точнее, почти так.

Японские дозоры, обнаружив выход русской эскадры, известили адмирала Того, и он двинулся навстречу ей. Кстати, здесь следует отметить одну очень важную тонкость, которую категорически не желают замечать русские историки. Японцы неоднократно и успешно пользовались радиосвязью для передачи важнейших сообщений, а вот русский флот в этом замечен не был. Вместо этого нам рассказывают сладкие сказки о том, как еще до начала войны крейсер «Варяг», стоя в Чемульпо, связывался по радио с Владивостоком. Только почему мы не видим **ни единого** примера использования радио во время войны? Говорить о том, как два истребителя, прорвавшиеся после Цусимы во Владивосток, стоя возле острова Русский, вызывали угольщики, давайте не будем, это просто несерьезно.

Но и адмирал Того, имея на руках фактически все козыри, не сумел использовать их в полной мере. В районе боя находились 4 броненосца и 4 броненосных крейсера японцев, однако командующий не сумел сосредоточить силы, поэтому броненосные крейсера «Асама» и «Якумо» участвовали в бою лишь эпизодически. Основную тяжесть боя вынесли на себе 6 броненосных кораблей 1-го боевого отряда, но, как выяснилось, этого было более чем достаточно.

Вообще Того в этом бою действовал нервно и нерешительно, предпочитая перестрелку на дальних дистанциях. Его попытки организовать «crossing-T», предписанный канонами военно-морской науки, оказались неудачными и приводили только к кратковременной перестрелке на контркурсах. Подробное описание боя вы можете найти в книге «Линкоры в бою», здесь мы ограничимся лишь кратким анализом результатов.

То, что в ходе сражения не был потоплен ни один корабль, не должно вводить нас в заблуждение. Если у японцев серьезно пострадал только флагманский броненосец «Микаса», то у русских пострадали практически все корабли, особенно тяжелыми были повреждения «Цесаревича» и «Пересвета». Более того, «Пересвета» от гибели спас лишь практически полный штиль, стоявший на море. Вообще состояние этих двух броненосцев было таким, что о походе во Владивосток следовало забыть немедленно. Поэтому оптимизм большинства авторов, которые называли это сражение чуть ли не победой русского флота, представляется чрезмерным. Если бы над адмиралом Того не висела необходимость беречь корабли для встречи с готовящейся на Балтике Второй Тихоокеанской эскадрой, итог сражения был бы гораздо более плачевным для русских. Гораздо ближе к истине те, кто называет сражение в Желтом море недо-Цусимой, а не недо-победой.

Но если материальные результаты сражения еще можно оспаривать, его стратегические последствия совершенно однозначны – катастрофа. Первая Тихоокеанская эскадра прекратила свое существование, как организованная боевая сила, больше она не представляла никакой угрозы для японцев, хотя адмирал Того и был вынужден держать свои корабли по-прежнему на передовой базе. Кстати, повреждения, полученные в бою, были отремонтированы там же, что дает нам основания усомниться: так ли уж серьезно пострадал «Микаса», ведь никто даже не подумал ставить броненосец в док. Вместо эскадры остался некий невнятный отряд броненосцев, лишившийся самых боеспособных крейсеров, мало что осталось от отряда миноносцев. Если это не поражение, то что? И самое главное – окончательно был сломлен дух старших офицеров, которые отныне боялись моря как чумы.

Впрочем, не все с этим согласны. Например, известный британский историк Джулиан Корбетт позволил себе высокомерный пассаж в адрес японцев: «В британском флоте длительный опыт создал убеждение, что вряд ли возможно какими-либо стратегическими соображениями оправдать неспособность захватить или уничтожить замеченного противника. Если какие-либо новые свидетельства могут укрепить это убеждение, их в изобилии поставляют два только что упомянутых нерешительных сражения. Можно допустить, что сложное положение японского флота, уступавшего противнику и не имевшего резервов, во многом оправдывало такую осторожность, которую продемонстрировали оба адмирала. Тем не менее подобная осторожность, оправдана она или нет, повлекла за собой неизбежные последствия и быстро доказала японцам, что две их победы не более чем мелкие стратегические успехи, которые оставили все их проблемы неразрешенными».

Но в том-то и дело, что все проблемы японцев были разрешены! Уцелевшие русские корабли, как писал древний историк, «не сохранили мужества ни для боя, ни даже для бегства». И хотя эскадра адмирала Того продолжала дежурить под Порт-Артуром, отныне это дежурство свелось к мирному сну на стоянке у островов Эллиот.

Кстати, а о каком втором бое писал сэр Джулиан? Конечно же, о бое броненосных крейсеров возле Ульсана, который поставил точку в деятельности Владивостокского отряда. А ведь именно она была единственным светлым пятном в истории Русско-японской войны, и можно согласиться с Владимиром Семеновым, который утверждал, что если адмирал Иессен не принес новых лавров русскому флоту, то он и не уронил его чести.

История отряда известна в основном тремя примечательными эпизодами: походом в Тихий океан, уничтожением японских транспортов с тяжелыми осадными орудиями и боем под Ульсаном. Расскажем обо всех по порядку, так как первые два прекрасно вписываются в изложенную Мэхеном доктрину крейсерской войны, тем более что русские корабли и были спроектированы для действий в открытом океане. Высокобортные корабли имели неплохую мореходность и неплохую дальность плавания, но все-таки при их описании не следует употреблять превосходные степени. Дело в том, что существовали гораздо более совершенные варианты океанских броненосных крейсеров – британские «Кресси» и «Дрейки». Противосто-

ящие Владивостокскому отряду японские броненосные крейсера – «Асама» и все остальные – можно скорее назвать дешевым вариантом «линкора для бедных», чем океанским кораблем. Неважная мореходность делала для них охоту за вражескими рейдерами в открытом океане чем-то из области несбыточных мечтаний.

Первый поход отряда в Японское море начался с замены командира – вместо адмирала Штакельберга был назначен капитан 1 ранга Рейценштейн. Итогом стало потопление небольшого японского парохода. Следующий поход был совершен уже под командованием адмирала Иессена – к Гензану. Для этого океанские рейдеры явно не требовались, но добычей крейсеров стал еще один японский транспорт. К сожалению, в мае 1904 года отряд потерял крейсер «Богатырь», который сел на камни мыса Брюса и более до конца войны в море не выходил. Японцы вполне могли уничтожить его, однако мифическая система тотального шпионажа дала сбой. Японцы почему-то уверили себя, что русский крейсер так и останется на камнях навечно.

Новый поход к Цусимскому проливу был проведен под командованием адмирала Безобразова. Он был назначен начальником отряда броненосцев, но в Порт-Артур так и не попал. Японская официальная история кратко сообщает, что 15 июня были потоплены транспорты «Хитати Мару» и «Идзуми Мару», а также поврежден транспорт «Садо Мару». Но это вынужденная краткость, ведь иначе пришлось бы признать, что из-за легкомыслия собственных адмиралов на дно пошли 18 гаубиц калибра 280 мм, которые были отправлены к Порт-Артуру, и около 1000 солдат резервного гвардейского полка. Пассивность русского флота привела к тому, что японцы начали пренебрегать элементарными мерами безопасности и поплатились за это. В момент нападения рядом с транспортами оказался лишь маленький крейсер «Цусима», который сделать, конечно же, ничего не мог. Адмирал Камимура со своими броненосными крейсерами находился слишком далеко и помочь транспортам не мог. Впрочем, легкомыслие проявили и русские: они не удостоверились, что «Садо Мару» затонул, хотя и без того потери японцев оказались велики. Им оставалось утешаться лишь проявлением нестигаемого самурайского духа – полковник Сути, командовавший батальоном, торжественно сжег знамя и совершил харакири. Хоть какое-то утешение...

На русских крейсерах слушали радиопереговоры японцев, и адмирал Безобразов правильно решил, что Камимура находится не слишком далеко. Так как «Рюрик» не мог развивать большую скорость, он решил обмануть японцев и пошел во Владивосток не прямо, а склонился к берегам Японии. Тем временем погода ухудшилась, и это помогло русским. Камимура дошел до острова Окиносима, не обнаружил никого и ничего и прекратил погоню.

Этот рейд можно считать очень успешным в том плане, что он отсрочил падение Порт-Артура, страшные гаубицы появились там лишь осенью. Кстати, японцы тоже снимали их с береговых укреплений Токийского залива, не одни только русские совершали странные поступки. Следующий рейд к Гензану едва не привел к столкновению с Камимурой, но встреча произошла в вечернее время, и русские крейсера благополучно избежали неравного боя.

Следующий рейд русские крейсера совершили в Тихий океан, причем снова под флагом Иессена. Адмирал Безобразов слишком сильно сомневался в успехе похода, и его пришлось заменить Иессеном, который был временно отстранен от дел после аварии «Богатыря». 17 июля крейсера вышли в море, а 19-го прошли через Сангарский пролив. Помешать им японцы не могли – вся оборона пролива в этот момент состояла из 2 древних канонерок и 3 крошечных миноносцев водоизмещением 50 тонн. Прорвавшись в океан, русские приступили к действиям в прибрежных водах Японии. Они потопили несколько транспортов, причем не только японских, но и английских, пароходы «Арабия» и «Калхас» были взяты в качестве призов. Вроде бы успех, но, с другой стороны, уничтоженный груз не представлял собой исключительной ценности, чаще всего это были железнодорожные рельсы. Кстати, это подтверждает, что крейсерская война в то время просто не могла быть особо эффективной, список стратегических грузов

был слишком коротким, а вдобавок ни один из них не был жизненно важным, как, скажем, алюминий в годы Второй мировой войны.

И все-таки этот рейд произвел впечатление разорвавшейся бомбы. Резко подскочили суммы страховки, сократилось судоходство. В то же самое время не следует всерьез относиться к сказке о том, как возмущенные японские судовладельцы сожгли дом адмирала Камимуры. Кстати, а где в это время был он сам? Действия Камимуры, точнее, бездействие, в этот период объяснить довольно сложно. Он болтался возле южного входа в Цусимский пролив и, кажется, ожидал от Иессена попытки прорваться в Порт-Артур, хотя такой поступок был бы совершенно бессмысленным.

На обратной дороге русские крейсера столкнулись с неожиданной проблемой. Погода ухудшилась, все затянул густой туман, и эскадра просто не могла найти вход в Сангарский пролив. Проболтавшись некоторое время в океане, крейсера сумели-таки увидеть горы вокруг пролива и протиснулись в него. Поход продолжался 16 суток, и корабли практически израсходовали весь запас угля. Как-то совершенно неожиданно для адмиралов обнаружилось, что действовать по-прежнему рейдеры уже не могут. Это раньше знаменитые парусники, вроде «Алабамы», использовавшие паровую машину только в качестве вспомогательного двигателя, могли не думать об угле. Теперь к организации крейсерства следовало подходить более основательно, и немцы, готовясь к новой войне, это учли, создавая свою знаменитую систему этапов.

Ни одно счастье не длится вечно, и вскоре Владивостокскому отряду пришлось в этом убедиться. Когда артурская эскадра пошла на прорыв, вечером 11 августа крейсерский отряд получил приказ выйти ей навстречу. Приказ есть приказ, адмирал Иессен повел едва успевших отдохнуть моряков на юг к Цусимскому проливу. Но когда крейсера уже находились в море, выяснилось, что поход бесполезен, артурская эскадра потерпела поражение, частично рассеялась по нейтральным портам, частично вернулась обратно. Вот когда следовало бы связаться с Иессеном по радио и вернуть его обратно, вот где пригодились бы те самые «200 миль радиосвязи», не будь они чистой воды липой.

На рассвете 14 августа крейсера вышли на параллель Фузана, где они уже бывали, но на этот раз японцы подготовились гораздо лучше. В 04.50 отряды Камимуры и Иессена заметили друг друга, и соответствующую радиogramму Камимуры приняли все находящиеся поблизости дозорные крейсера – 5 единиц. Так что, даже если бы Иессен разминулся с японскими броненосными крейсерами, он наверняка налетел бы на одного из дозорных, но если не везет, так не везет сразу и капитально, ведь японцы находились к северу от русской эскадры и перекрывали ей путь во Владивосток. Впрочем, на самом деле японцы пытались подкараулить потерянные ими крейсера «Новик» и «Аскольд».

А вот дальше начали происходить не вполне понятные вещи, причем русские и японские описания резко разнятся. Русские утверждают, что бой начался в 05.18, японцы – что в 05.23, это не слишком существенно. Зато расхождение в дистанциях уже более серьезно, русские утверждают, что она превышала 60 кабельтовых, а вот по японским данным, едва достигала 46 кабельтовых, что выглядит гораздо более реально.

Бой развивался по классическим канонам – артиллерийская дуэль на параллельных курсах, в этом плане бой возле Ульсана выглядит самым «классическим» из всех морских сражений этой войны. Японцы имели некоторое превосходство в скорости и постепенно обгоняли русскую эскадру. И вот здесь возникает один из многих непонятных моментов. Если смотреть на бумажные характеристики, японцы имели заметное преимущество в скорости, но также хорошо известно, что их крейсера могли развить номинальные 20 узлов лишь в самых идеальных условиях. С другой стороны, и машины русских крейсеров находились далеко не в идеальном состоянии, особенно страдал этим «Рюрик», а тут еще утром из-за аварии на «России» вышли из строя 4 котла, поэтому в любом случае Камимура должен был иметь превосходство

в 2 или более узла. Но каждый раз, когда ему требовалось догнать русскую эскадру, это происходило мучительно медленно.

И все-таки к 05.52 японцы оказались точно на траверзе русских, сократив дистанцию до 27 кабельтовых. Их превосходство в артиллерии начало сказываться, к тому же теперь японцы оказались прямо напротив восходящего солнца, которое мешало русским целиться. Адмирал Иессен сначала повернул на юго-восток, как бы намереваясь пройти Цусимским проливом, но в 06.00 резко повернул вправо, описал петлю и пошел на северо-запад, рассчитывая проскочить под кормой у японцев. Камимура отреагировал на этот поворот с опозданием и повернул влево. Эскадры оказались на расходящихся курсах, дистанция увеличилась до 50 кабельтовых, и японцы временно прекратили огонь. Но именно в этот момент шедший концевым «Иватэ» получил попадание, которое могло стать роковым. 203-мм снаряд взорвался в носовом каземате верхней палубы, одновременно сдетонировал снаряд в орудии. Каземат был полностью разрушен, часть брони полетела за борт. Вышел из строя каземат палубой ниже, а стоявшее наверху 12-фн орудие просто исчезло вместе с расчетом. Вышло из строя еще одно 152-мм орудие, погибли 32 человека, 43 были ранены.

В 06.23 бой возобновился, и почти сразу «Рюрик» получил роковое попадание, которое повредило рулевое управление, с этого момента крейсер то и дело терял управление. Вдобавок он начал постепенно отставать от головных крейсеров. Стрельба обеих сторон была хаотичной и неуправляемой, что бы ни пытались писать историки. Даже в официальных японских работах признается, что «Идзумо» – флагманский корабль! – стрелял одновременно по всем трем русским крейсерам. То, что у японцев попадания получили все корабли, указывает на отсутствие организации огня у русской эскадры.

Дальнейшие события не представляют особого интереса. Русская эскадра дважды пыталась вернуться к «Рюрику», видимо, адмирал Иессен надеялся, что тот сумеет справиться со своими трудностями, но это было напрасно. «Рюрик» получал все больше и больше новых попаданий и вскоре окончательно потерял боеспособность. Но все-таки он отвлекал на себя внимание адмирала Камимуры. Японский командир, по-видимому, решил наверняка уничтожить хотя бы один из русских крейсеров и временами почти прекращал стрелять по кораблям Иессена. Например, около 08.00 он вообще приказал сосредоточить весь огонь на поврежденном крейсере, и лишь возвращение «России» и «Громобоя» вынудило японцев снова обстрелять их.

В 08.20 адмирал Иессен понял тщетность своих попыток, к тому же и два других крейсера получили заметные повреждения, поэтому он окончательно повернул на север к Владивостоку. Японцы, увлекшиеся добиванием «Рюрика», находились у него на правой раковине и не могли помешать прорыву. Камимура направился следом за ним, однако он не мог – или не хотел? – сокращать дистанцию. Как мы видим, этот японский адмирал проявил такую же осторожность, как и адмирал Того в бою в Желтом море, хотя на этом отрезке сражения он имел двойное превосходство в кораблях и чуть ли не четверное в артиллерии. К 09.45 японцы сумели сократить расстояние до 27 кабельтовых, но тут же, словно испугавшись собственной смелости, сбросили ход, и в 10.00 дистанция снова возросла до 37 кабельтовых.

«Бой был затяжным (около 5 часов). Во время погони все расчеты получили приказ стрелять медленно и тщательно наводить орудия. Но в 10.00 адмиралу Камимуре сообщили, что на «Идзумо» кончаются боеприпасы. Видя, что скорость противника совершенно не снижается, хотя его огонь заметно ослабел, адмирал решил использовать оставшиеся боеприпасы для потопления «Рюрика», чтобы точно не допустить его спасения», – сообщает японская «Конфиденциальная история». На самом деле к этому времени «Идзумо» израсходовал лишь половину боезапаса: 2255 снарядов 203-мм, 1085 снарядов 152-мм и 910 снарядов 12-фн. Еще одним фактором, повлиявшим на решение японского адмирала, было то, что он не знал о результатах

боя эскадры Того и вполне мог ожидать столкновения с артурской эскадрой, причем в самое ближайшее время.

Все это время «Рюрик» пытались добить подошедшие крейсера «Нанива» и «Така-тихо», которые предусмотрительно держались на дистанции 35 кабельтовых. Но это не спасло их от пары случайных попаданий, хотя «Рюрику», разумеется, пришлось гораздо хуже. Оба этих крейсера выпустили в общей сложности более 650 152-мм снарядов. Примерно в 10.20 «Рюрик» затонул, тихая погода позволила японцам спасти практически всех уцелевших моряков.

Еще одним доказательством неадекватности старшего командного состава русского флота является соотношение потерь на «России» и «Громобое». Более новый и гораздо лучше бронированный «Громобой» потерял вдвое больше людей просто потому, что капитан 1 ранга Дабич приказал расчетам мелкокалиберных орудий, заведомо бесполезных в сложившихся условиях, находиться на боевых постах. Более того, он приказал убитых заменять новыми матросами, что влекло за собой новые потери.

И еще один странный нюанс. Уже сто лет по страницам книг гуляет рассказ о том, что на русских кораблях при стрельбе на дальних дистанциях выходили из строя палубные орудия – сгибались и ломались зубья подъемных дуг и шестерен. Но никто не потрудился сопоставить реальные дистанции боя с предельными. Бой возле Ульсана проходил в основном на дистанциях 30–35 кабельтовых, пару раз дистанция ненадолго сокращалась до 25 кабельтовых, пару раз увеличивалась до 45. Эти значения далеки от предельной дальности 152-мм орудий Канэ, о каких предельных углах возвышения может вообще идти речь? Но, похоже, предположение, что знаменитый Обуховский завод поставлял на флот откровенный брак, не устраивает никого.

«После гибели «Рюрика» активная боевая служба Владивостокского отряда практически прекратилась», – грустно пишет один из историков. Но не прекратились попытки вести крейсерскую войну, хотя теперь это было возложено на вспомогательные крейсера. Результат получился отвратительным – не добившись ничего серьезного, эти корабли своими действиями сумели испортить отношения России со многими европейскими державами. Кстати, если посмотреть справочники, то неожиданно выяснится, что японцы, не пытаясь официально начать крейсерскую войну, тем не менее наловили больше транспортов с контрабандой, чем русские. Особенно урожайным для них был район Владивостока.

И теперь нам осталось рассказать лишь о главном, как принято считать, событии Русско-японской войны на море – Цусимском сражении. Формально все выглядит так, будто оно действительно что-то решило и на что-то повлияло. Но давайте смотреть фактам в лицо. К маю 1905 года война на суше практически завершилась. В феврале в сражении при Мукдене русская армия была наголову разгромлена и попросту развалилась, превратившись в неорганизованную толпу. Счет дезертиров шел на десятки тысяч, поэтому совершенно неудивительно, что новый главнокомандующий генерал Линевич занял позицию строгого нейтралитета. Он окопался на сыпингайских позициях на почтительном удалении от японцев, которые далее Мукдена и не пошли. Япония и так в войне на суше добилась всего, чего желала и даже более того. Подозреваю, что, начиная войну, японцы даже не мечтали захватить всю Маньчжурию, скорее всего, их планы не распространялись далее Кореи и Ляодунского полуострова.

А что на море? Еще до падения Порт-Артура тяжелые гаубицы уничтожили все уцелевшие корабли артурской эскадры, поэтому далее адмирал Того вполне мог позволить себе бо́льшую степень риска, чем ранее, хотя это совсем не означало, что он готов действовать очертя голову. Тем более что японский командующий наверняка трезво оценивал ситуацию. Что могла изменить победа в общей стратегической ситуации? Совершенно ничего. Победа русских? Давайте не будем заниматься беспочвенными фантазиями. Любители альтернатив обожают потрещать языками на эту тему, но существует один аргумент, который опровергнуть

не в состоянии никто. За все время войны артиллерией и торпедами – главным оружием кораблей – русские сумели потопить лишь несколько поганых номерных миноносцев, причем для их подсчета нам хватит пальцев одной руки. Ни одного корабля крупнее! Так о какой победе вы там бормочете?

Само сражение превратилось в серию перестрелок между броненосными эскадрами, в этом виновата погода – на море стоял довольно плотный туман, и видимость колебалась между плохой и отвратительной. Довольно быстро выяснилось, что недо-линкоры адмирала Камимуры ничуть не уступают старым броненосцам русских. Адмирал Того учел опыт сражения в Желтом море, когда из попыток сделать «crossing-T» не получилось ничего хорошего, и заменил это систематическим нажимом на голову русской колонны, что оказалось гораздо более эффективным.

В этом бою зачаточное развитие систем связи обернулось против японцев. Они выбрали независимое маневрирование броненосных отрядов, однако тот же самый туман привел к тому, что в разгар сражения крейсера Камимуры оторвались от броненосцев Того, и всю вторую половину дня 27 мая японские броненосцы сражались без поддержки. Японцы в ходе войны неоднократно и успешно использовали радиосвязь, в отличие от русских, но имелась одна важная особенность – нет ни единого примера использования раций в бою. В спокойной обстановке, для связи между отрядами или разведчиками – сколько угодно, а в бою нет! Вот на следующий день стальную петлю на горле отряда Небогатова японцы затянули именно благодаря своим рациям, а подозвать Камимуру к себе адмирал Того не сумел.

В общем, у японцев получилось идеальное генеральное сражение по своим результатам, но действия отдельных отрядов были далеки от идеала. Это была не столько победа японцев, сколько поражение русских. За более подробными описаниями сражения мы отсылаем вас к сборнику «Цусима. Величайшая трагедия русского флота», выпущенному издательством «Яуза».

Каковы же были итоги морской войны образца 1905 года? Альфред Тайер Мэхен мог бы порадоваться. Линейный корабль показал себя истинным владыкой морей, исход войны был решен генеральными сражениями. На чертежных досках уже появились контуры новых, еще более мощных кораблей – дредноутов. Главным аргументом в сражении осталась артиллерия, корабельные торпеды, которых страшно боялись оба противника, оказались не слишком эффективными. Крейсерская война, как и предсказывал Мэхен, не оказала серьезного влияния на ход военных действий, хотя и потрепала нервы японцам.

Но в то же время на безоблачном горизонте славного царствования линейного корабля появились первые облачка. Выяснилось, что подлое невидимое оружие – морская мина – может серьезно стеснить действия флота. Потребовалось также организовывать и налаживать повседневную деятельность флота: вылазки миноносцев, разведку, траление, постановку собственных минных заграждений... Адмиралы к такому не привыкли, они жаждали великолепной вспышки, крупного сражения, славы Трафальгара, – а тут траление на землеотвозных шаландах. И все-таки будущее флота виделось им великолепным. Тем более ужасным оказались разочарования Великой Войны.

## Тупик

Споры о том, где и как родился «Дредноут», представляются довольно беспредметными, как метко сказали братья Стругацкие: «Стаи идей бессмысленно носились в воздухе». Поэтому лучше примем как данность: эти корабли строили многие страны, причем начали делать это почти одновременно. Не следует преувеличивать значение самого «Дредноута», хотя и не нужно его преуменьшать. Внешне все выглядело идеально для сторонников Мэхена: началась лихорадочная гонка морских вооружений, причем она имела настолько специфический характер, что сразу получила полуофициальное название «дредноутной гонки».

Но сводить все к лихорадочному строительству одних только дредноутов было бы неверно. Военное кораблестроение за 9 лет, отделяющих Русско-японскую войну от Первой мировой, претерпело столько изменений, что справедливо будет поговорить об этом немного подробнее. Этот период с полным основанием можно назвать эпохой революционных потрясений.

Собственно, сам «Дредноут» вряд ли можно назвать революционным в полной степени, его проект содержал новые элементы, но не являлся полным разрывом с прошлым. Прежде всего это относится к концепции «all-big-gun», практически все ведущие флоты постепенно к ней приближались, наиболее логичным этот путь выглядел у самих англичан. Вооружение стандартного броненосца сначала было усилено 234-мм орудиями («Кинг Эдуард VII»), потом с броненосца исчезла вся средняя артиллерия, и появился второй тяжелый калибр (пока еще все те же 234 мм, «Лорд Нельсон»), и только после этого родился монокалиберный «Дредноут». Абсолютно по такому же пути следовали японцы с одной лишь разницей – вторым тяжелым калибром у них были 254 мм. А вот остальные страны хотя и усиливали вооружение своих броненосцев, но делали это за счет увеличения калибра **средней** артиллерии, устанавливая, как правило, 203-мм орудия. Странно выглядит позиция немцев, которые ограничились 170-мм орудиями, но в рамках концепции ограничения водоизмещения это решение выглядит довольно логично. Кстати, именно Германия совершила действительно революционный скачок – между «Шлезингом» и «Нассау» действительно лежит пропасть. Даже появление возвышенных башен главного калибра не стало полной неожиданностью, если вспомнить любопытные архитектурные конструкции, украшавшие американские броненосцы, скажем, «Вирджинию». Появление турбин на тяжелых кораблях тоже можно было предсказать заранее, ведь эксперименты начались еще в прошлом веке, и в составе Королевского Флота числились не только эсминцы с турбинами, но и крейсер «Аметист».

В этом плане более революционным выглядит проект британских линкоров «Куин Элизабет», ведь на них произошел отказ от угля, использовавшегося в качестве топлива более полувека. Революционным было и появление 381-мм орудий, но не само по себе, а потому, что с этого момента был окончательно нарушен принцип эквивалентности артиллерии и брони. Говоря проще, броня должна выдерживать попадания снарядов тех орудий, которыми вооружен этот корабль. Ни один из линкоров Первой мировой войны не был рассчитан на попадания 381-мм снарядов на реальных дистанциях боя, то же самое можно сказать о 406-мм снарядах и линкорах Второй мировой, про 456-мм орудия вообще лучше промолчать. Апофеозом этой разбалансировки стали линейные крейсера, выродившиеся в конце концов в совершенно безумные проекты, вроде «Корейджеса» с его 381-мм орудиями и 76-мм броней или американского «Лексингтона» (406-мм и 178-мм соответственно).

Ничуть не меньшие потрясения ждали и почтенный класс крейсеров, но эти потрясения стали во многом следствием структурной перестройки британского флота, затеянной адмиралом Фишером. Если вспомнить дислокацию британского флота на 1905 год, то мы обнаружим довольно сильную эскадру Китайской станции (до 6 броненосцев), сильный Средиземномор-



ский флот на Мальте (кстати, традиционно самый сильный из британских флотов) и довольно сильный Флот Канала (в смысле – Ла-Манша). Адмирал Фишер, исходя из новых военно-политических реалий и старого принципа «кто хочет быть сильным везде, не будет сильным нигде», решил базировать все линейные корабли исключительно на английские порты. Он также отправил на слом огромное число старых небольших крейсеров, ранее демонстрировавших британский флаг по всему миру, утверждая, что они не сумеют ни сражаться, ни удрать от серьезного противника. Кстати, судьба крейсера «Пегасус», потопленного более новым «Кёнигсбергом», это блестяще доказала.

Но главным последствием реформ стало другое – Англия отказалась от строительства океанских крейсеров! Неслыханно! Защиту святая святых – британской торговли – поручили наиболее крупным кораблям из уцелевших после побоища, учиненного Фишером. Резко оборвалась линия защитников торговли – британских броненосных крейсеров – «Кресси», «Дрейк», «Кент», «Девоншир»... А далее ничего. Британские верфи переключаются на строительство небольших по размерам эскадренных крейсеров, призванных служить разведчиками при линейных эскадрах и лидерами флотилий эсминцев. Их ограниченная дальность плавания загодя отсекала всякую возможность океанского крейсерства. Но при этом англичане вводят две новые черты. Начиная с крейсеров типа «Аретуза» **обязательным** становится наличие броневого пояса на любом корабле класса крейсеров, собственно, «Аретузы» сначала так и назывались – «малый броненосный крейсер». А позднее, после некоторых колебаний и поисков, крейсера вслед за линкорами становятся монокалиберными и линейным расположением, такими микродредноутами. Самое любопытное, что рискованный шаг Фишера оказался правильным: единственной страной, которая продолжала строительство крейсеров в этот период, была Германия, но ее корабли тоже не годились для океанских рейдов. Поэтому, если британским защитникам торговли и предстояла встреча с каким-либо противником, это мог быть только вспомогательный крейсер, а для его уничтожения вполне хватало и устаревшего «Гиацинта».

Революционные изменения в конструкции эсминцев произошли лишь в самом конце войны, когда появились знаменитые британские «V и W», корабли, которые определили облик эсминцев всего мира на ближайшие четверть века. Подводные лодки, «подлое и чертовски неанглийское оружие», оружием стали далеко не сразу. Качественные изменения начали происходить лишь в конце 1915 года, а до того все еще оставалось загадкой: подводная лодка опаснее для противника или для собственного экипажа? Рассказывать о других классах кораблей, появившихся уже в годы войны, мы не будем, потому что это займет слишком много места. Мы лишь упомянем, что появились специальные эскортные корабли, ориентированные на борьбу с подводными лодками, специализированные тральщики, гидроавианосцы. Англичане, не зная, куда деть тяжелые орудия, снятые с устаревших кораблей, увлеклись строительством мониторов. Но все эти корабли не повлияли на ход морской войны, которая, как казалось адмиралам в 1914 году, будет по-прежнему развиваться по вечным и неизменным законам, установленным Мэхеном. Увы, разочарование пришло очень быстро, оказалось жестоким и полным. Катастрофу поочередно потерпели три кита тогдашнего военно-морского искусства – крейсерская война, классическая война с генеральным сражением линейных сил и даже новорожденная подводная война.

Первые месяцы войны получились богатыми на события, причем происходили эти события буквально по всему простору мирового океана – от Японского моря до Гельголандской бухты. Однако бурное начало оказалось обманчивым, и вскоре налетевший шквал сменился мертвым штилем. Кое-какие события стали результатом того, что адмирал Тирпиц и командование немецкого флота почему-то считали обязательным для себя демонстрировать имперский флаг повсюду, где только можно, а где нельзя – так просто обязательно.

Прежде всего это относится к приключениям Kreuzergeschwader – эскадры адмирала фон Шпее. После реформы Фишера у англичан в Китае осталась лишь пара устаревших кораблей, ничуть не больше имели французы в Индокитае, однако немцы держали в Циндао довольно новые броненосные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Осенью 1914 года планировалось вернуть их домой и всерьез рассматривалась возможность замены новейшим линейным крейсером «Мольтке». Если судить по тому, как развивались события, это вполне могло создать англичанам серьезные проблемы.

Еще до начала войны адмирал Шпее поспешил покинуть Циндао, так как резонно опасался быть заблокированным там превосходящими силами союзников. Относительно позиции Японии никто не заблуждался, хотя японцы и промедлили с объявлением войны две недели. Шпее собрал к себе все отдельные стационары, находившиеся в различных портах Тихого океана, но самое странное, что при этом он не задумывался о ведении крейсерской войны. Единственное, чего желал Шпее, – по возможности незаметно прорваться обратно в Германию. С другой стороны, где-то это было справедливо: британское судоходство в центральной части Тихого океана не отличается особой интенсивностью. Но командир крейсера «Эмден» капитан 1 ранга фон Мюллер настоял на том, чтобы его корабль все-таки был направлен в Индийский океан для действий против английских торговых судов, но об этом позднее.

Англичане не пытались всерьез охотиться за крейсерами Шпее, лишь австралийский флот, который занимался оккупацией германских владений на юге Тихого океана, на всякий случай подключил к операциям линейный крейсер «Аустралия» – даром, что ли, доминион потратил деньги на его строительство. Сам Шпее по дороге обстрелял какой-то там французский порт, но на том все и закончилось. Главные события развернулись, когда эскадра Шпее прибыла к берегам Чили. До сих пор британское Адмиралтейство не обращало на нее особого внимания, но совсем не отреагировать было нельзя. Поэтому на охоту за Шпее отправили собранную с бору по сосенке крейсерскую эскадру адмирала Крэдока – пара старых кораблей, спешно укомплектованных резервистами. Результат получился катастрофическим – поражение в бою у Коронеля 1 ноября 1914 года, которое кое-кто сгоряча даже сравнил с «Тсу-Симой».

Лишь после этого эскадрой Шпее решили заняться всерьез, и в Южную Атлантику из состава Флота Метрополии были отправлены линейные крейсера «Инвинзибл» и «Инфлексибл». Существует расхожая легенда о том, что крейсера мчались на юг сломя голову, хотя на самом деле это было спокойное плавание, мало отличающееся от выставочных вояжей мирного времени. Кроме них, в Карибское море был направлен линейный крейсер «Принцесс Ройял». Так в первый и единственный раз немецким крейсерам удалось добиться дробления главных сил британского флота, но это ни в коем случае не их заслуга, а следствие ошибок Адмиралтейства. Если бы Крэдок получил выделенные ему броненосец «Канопус» и броненосный крейсер «Дифенс», поход адмирала Шпее закончился бы гораздо раньше, а Флот Метрополии не оказался бы в щекотливом положении в связи с нехваткой линейных крейсеров.

Но в любом случае все это не затянулось. Уже 8 декабря адмирал Шпее решил атаковать Порт-Стэнли на Фолклендских островах, куда буквально накануне прибыли линейные крейсера под командованием адмирала Стэрди. Это избавило англичан от нудных поисков в открытом океане, добыча сама пришла к ним в руки. Всерьез анализировать этот бой не имеет никакого смысла, сражались корабли разных поколений, и удивительным является лишь то, сколько времени провозились англичане. Плохая подготовка артиллеристов и полнейшая бездарность адмирала Стэрди как тактика сыграли свою роль. Однако один момент все-таки следует отметить – это дуэли «Нюрнберга» и «Кента», а также «Корнуолла» и «Лейпцига». В свое время броненосные крейсера типа «Кент» критиковали буквально все, кому только не лень, кричали даже, что их конструктор Уайт просто забыл о существовании пушек. Но никто не желал вспоминать, что проектировались они совсем не как аналог японских «Асам», которые являлись

«линкорами для бедных», «Кенты» были защитниками торговли. Их потенциальными жертвами предполагались корабли вроде французского «Гишена», а для борьбы с ними «Кенты» подходили **идеально**. Вот и в этом сражении эти броненосные крейсера доказали, что могут без всяких проблем истреблять мелкие бронепалубные корабли.

Сейчас, наверное, будет уместно рассказать о судьбе остальных немецких рейдеров, волей случая оказавшихся к началу войны в заграничных водах. Дело в том, что немецкое морское командование продемонстрировало странное сочетание предусмотрительности и крайнего легкомыслия. Еще в мирное время была создана так называемая Etappendienst – система этапов, а если точнее, система снабжения рейдеров. Но при этом даже в период стремительного нарастания напряженности в море не был послан ни один корабль для действий на британских коммуникациях, адмирал Тирпиц удовольствовался теми, что оказались там, выполняя прежние задания.

«Карлсруэ» оказался в потенциально перспективном районе Карибского моря, но, как мы знаем, его карьера завершилась очень быстро несчастным случаем. Пару раз он встречался с британскими крейсерами, но легко от них уходил, так как был на 15 лет моложе. «Кёнигсберг», действовавший у берегов Восточной Африки, отличился тем, что потопил древний британский крейсер «Пегасус» и захватил один транспорт. На этом его карьера рейдера закончилась, так как англичане загнали его в устье реки Руфиджи. Конечно, с уничтожением «Кёнигсберга» они провозились непозволительно долго, но при этом британский флот практически ничем не рисковал. Для блокады выделялись старые корабли, которым в европейских водах делать было совершенно нечего. Конечно, крейсера «Дартмут» и «Веймут» были относительно новыми, но эта первая серия знаменитых городов, лишенная бортовой брони, в составе Гранд Флита так и не появилась. То есть и с этим рейдером боролись корабли второй и третьей линий. А потом Адмиралтейство прислало доставшиеся ему даром бронированные речные канонерки, строившиеся в Англии по заказу Бразилии, и с «Кёнигсбергом» было покончено.

Особняком стоит история знаменитого «Эмдена». Действительно, этот крейсер нанес союзникам больше вреда, чем все остальные немецкие рейдеры, вместе взятые. Однако никто не хочет замечать простой вещи: крейсерство «Эмдена» так и осталось **единичным** примером, между прочим, точно так же, как ранее знаменитая «Алабама». Да, «Эмден» отловил 24 транспорта, из которых 16 были британскими, потопил русский крейсер «Жемчуг» и французский миноносец «Муске» и наделал переполоха в Бенгальском заливе. Но даже после обстрела Мадраса жизнь там не прекратилась и транспорты не стали задерживаться в портах. Если же мы посмотрим, какие корабли отрядили союзники на охоту за «Эмденом», все сразу становится на свои места – не слишком-то им был нужен этот докучливый крейсер; «Хэмпшир», «Тикума», «Якумо», «Жемчуг» – все это были реликты прошлого. Разве что «Ярмут» можно отнести к сравнительно новым кораблям, но и только. Да и попался «Эмден» по чистой случайности, крейсер «Сидней» сопровождал конвой и просто сделал по дороге небольшой крюк в сторону. Действия вспомогательных крейсеров вообще никакого интереса у англичан не вызвали. Практически все перехваченные корабли стали жертвами случайного стечения обстоятельств.

Сейчас, наверное, самое время поговорить о концепции крейсерской войны. Дело в том, что эта доктрина представляется довольно сомнительной. Ее творцов вдохновляли цифры потерь торговых флотов, но никто не счел необходимым задуматься над простым вопросом: а насколько ощутимы были эти потери для государства? Повлияли они хоть как-то на экономику и производство? Самый наглядный пример – это действия знаменитого Джона Пола Джонса. Ну захватил он фрегат «Серапис», сжег чье-то там поместье... Это хоть как-то повлияло на действия британской армии в Северной Америке? Самой Великобритании стало хоть на секунду хуже? Разумеется, **нет!** Конкретным купцам и арматорам становилось хуже, но ни государство, ни его вооруженные силы не замечали усилий пиратов, каперов и приватиоров. Разумеется, нет правил без исключений, и вы, безусловно, вспомнили последствия, которые

имели действия английского флота против золотых и серебряных флотов Испании. Но дело в том, что по своим последствиям эти удары должны быть отнесены не к крейсерской войне, а к экономической блокаде. Это совершенно разные вещи, примерно как разведка боем и генеральное наступление. Гибель золотых галеонов означала удар по экономике самой Испании, а не по благосостоянию пары купцов. Ни о чем подобном господа адмиралы не задумывались, впрочем, винить их не следует, в те времена само понятие «экономика» было незнакомо подавляющему большинству «серьезных, компетентных, ответственных товарищей». Поэтому и борьба с вражеской экономикой и промышленностью и сражение на жизненно важных коммуникациях подменялись бессмысленной охотой за транспортом на задворках великой империи.

Именно поэтому мы даже не станем описывать подвиги «Мёве», «Вольфа», «Зееадлера». Если британское Адмиралтейство их не замечало, почему мы должны уделить им больше внимания? В общем, Первая мировая война нанесла сокрушительный удар доктрине крейсерской войны, но стараниями адмирала Редера, написавшего целых два тома труда «*Kreuzerkrieg*», об этом как-то забыли, в первую очередь сами немцы. Иначе в следующей войне они не попытались бы снова реализовать ее.

Но вернемся в европейские воды, где разыгрались главные события, оказавшиеся даже еще более странными и неожиданными, хотя началось все в традиционном стиле. Во всяком случае, англичане собирались воевать всерьез. Из лучших кораблей был сформирован Гранд Флит – Великий Флот, который был переведен на север Шотландии в Скапа Флоу, откуда удобнее всего было перекрыть выход в Атлантику, хотя немецкий Флот Открытого Моря туда и не собирался.

Первые выходы в море немецких легких сил спровоцировали ответную реакцию, Адмиралтейство приняло план командующего Гарвичскими силами commodore Тэрвитта, который намеревался нанести удар по немецким патрулям в Гельголандской бухте, однако внесло свои поправки. К операции были привлечены Эскадра линейных крейсеров адмирала Битти и 1-я эскадра легких крейсеров commodore Гуденафа, однако никто не потрудился известить об этом Тэрвитта. Хуже того, в бухте было развернуто несколько британских подводных лодок, которые не подозревали о готовящейся вылазке. В общем, Адмиралтейство старательно подготовило почву для будущей катастрофы, и можно только удивляться, почему она не случилась.

Рано утром корабли Тэрвитта (легкий крейсер «Аретуза» и 16 эсминцев) атаковали немецкие дозоры. Те сообщили о появлении англичан, и немецкое командование приказало своим легким крейсерам идти на помощь. А далее сложилась картина, более характерная для боев на суше. Постепенно в бой включались отряды то с одной, то с другой стороны, шло поэтапное наращивание сил. Главной причиной этого была типичная для Северного моря погода: плотный туман и отвратительная видимость.

Исход сражения окончательно определился в тот момент, когда адмирал Битти решил идти в бухту со своими линейными крейсерами. «Прав ли я, забираясь в это осиное гнездо с тяжелыми кораблями? Если я потеряю хоть один, это станет страшным ударом для страны», – спросил он у своего флаг-капитана. «Конечно, мы должны идти», – без колебаний ответил капитан 1 ранга Четфилд, хотя есть подозрения, что Битти лишь искал дополнительное обоснование уже принятому решению. Он всегда отличался склонностью к необоснованному риску.

В 11.35 британские линейные крейсера бросились на помощь своим легким силам. После этого у немцев не оставалось иного выбора, как поспешно выйти из боя, но те корабли, которые сделать это не сумели, тяжело поплавились. В результате немцы потеряли легкие крейсера «Кёльн», «Ариадне», «Майнц» и эсминец V-187. У англичан несколько кораблей были повреждены, но ни один не затонул.

После гибели V-187 британский эсминец «Дифендер» спустил шлюпки, чтобы спасти его команду. Но тут в районе боя появился немецкий крейсер «Штеттин», и «Дифендеру»

пришлось поспешно уходить, бросив шлюпки. Однако сразу после этого из воды поднялся перископ британской подводной лодки Е-4, и спастись пришлось уже немецкому крейсеру. Лодка поднялась на поверхность и забрала на борт англичан. Командир лодки указал немцам курс к берегу, вежливо попрощался и погрузился. Почему мы рассказываем об этом, казалось бы, незначительном эпизоде? Да потому, что скоро произошло событие, заставившее забыть о рыцарских методах ведения войны.

22 сентября 1914 года германская подводная лодка U-9 заметила группу кораблей британской 7-й эскадры крейсеров, которая патрулировала в Северном море. Это были три старых броненосных крейсера типа «Кресси», которые к тому времени имели очень ограниченную боевую ценность. Крейсера следовали малым ходом, не совершая никаких маневров, то есть представляли собой идеальную мишень, чем и воспользовался Отто Веддинген, командовавший лодкой. В 06.20 с дистанции 500 метров он выпустил торпеду по ближайшему кораблю, которым оказался «Абукир», она попала в правый борт крейсера. Англичане не заметили ни лодки, ни торпеды и решили, что «Абукир» налетел на мину. Его командир приказал двум остальным крейсерам идти на помощь. Через 25 минут «Абукир» перевернулся и вскоре затонул, а «Хог» и «Кресси» занялись спасением команды.

Веддинген воспользовался подарком и с дистанции 300 метров выпустил две торпеды в «Хог». После залпа лодку выбросило на поверхность, и она была замечена. «Хог» даже успел открыть по ней огонь, но тут торпеды попали в цель, и через 10 минут перевернулся второй крейсер. Но если гибель двух кораблей еще можно объяснить неожиданностью и невнимательностью, то гибель «Кресси» была следствием откровенной глупости командира. Заметив лодку и даже попытавшись ее таранить, он приказал вернуться назад, спустить шлюпки и спасти команды «Абукира» и «Хога».

Кончилось это тем, чем только и могло закончиться: Веддинген торпедировал третий крейсер, превратившись в национального героя Германии. Подошедшие корабли сумели спасти часть людей, но потери оказались чудовищными, погибло 1459 человек. Статья артикула 1653 года, до сих пор почитавшегося библией Королевского Флота, гласила: «Если корабль поврежден настолько, что ему грозит опасность быть уничтоженным или взятым в плен, ближайший к нему, наименее занятый противником корабль должен оказать немедленную и посильную помощь и содействие». Однако после событий 22 сентября пришлось забыть о благородстве. «Это наставление является развитием принципа, отныне являющегося статьей боевого устава, по которому отныне поврежденные в эскадренном бою корабли предоставляются собственной участи». Так на глазах рушились рыцарские обычаи войны.

Впрочем, к счастью для англичан, все атаки подводных лодок до сих пор были не более чем печальным стечением обстоятельств. Их успех объяснялся лишь полной неготовностью британского флота к борьбе с подводной опасностью. До конца года англичане потеряли еще несколько старых крейсеров, а 1 января был потоплен броненосец «Формидебл». Объяснения командира 5-й эскадры линкоров, в которую входил этот корабль, звучат как детский лепет: «Ни одна вражеская лодка не была замечена в Ла-Манше с тех пор, как я принял командование. Я даже не представлял, что эти воды «засорены» подводными лодками». Эскадра шла прямым курсом с малой скоростью при ярком лунном свете. За адмиральскую глупость своими жизнями заплатили 547 человек. Но, как вы видите, жертвой подводной атаки снова стал устаревший корабль.

А что в это время делали главные силы Гранд Флита и Флота Открытого Моря? Да совершенно ничего. Немцы достаточно быстро поняли, что вылазка англичан в Гельголандскую бухту была не более чем случайным эпизодом и что британский флот намерен ограничиться дальней блокадой германских портов, а сам более не будет предпринимать никаких активных действий. Надо было как-то выманить противника в море, и немцы нашли самый подходящий для себя вариант – они решили начать обстрелы английских городов. Первой жертвой был

выбран Ярмут, который крейсера адмирала Хиппера обстреляли 3 ноября 1914 года. Непосредственной реакции это не вызвало, но напуганное Адмиралтейство передвинуло на юг в Кромарти линейные крейсера адмирала Битти. Почему-то Их Лордства решили, что этот набег является прологом к большой операции, чуть ли не высадке на берегах Альбиона.

16 декабря набег повторился. Командование немецкого флота после боя у Фолклендов узнало, что два линейных крейсера ушли, и решило воспользоваться ослаблением сил Гранд Флита. На этот раз позади линейных крейсеров Хиппера шли германские линкоры, немцы рассчитывали поймать в ловушку английские корабли, если те выйдут им навстречу. Британская радиоразведка, знаменитая Комната 40, заранее предупредила Адмиралтейство, и командующий Гранд Флитом адмирал Джеллико получил приказ отправить на помощь Битти 2-ю эскадру линкоров адмирала Уоррендера – 6 самых сильных кораблей Королевского Флота, хотя этого было явно мало. И все-таки Битти вышел в море. Адмиралтейство невольно подыграло немцам, однако против всех сыграла фигура, более могущественная, чем все адмиралы, вместе взятые, – природа. На Северное море снова опустился плотный туман.

В результате пара стычек между кораблями охраны Битти и Хиппера так и осталась парой стычек, никто ничего толком не понял. Британские корабли проскочили мимо крейсеров Хиппера и оказались совсем рядом с главными силами адмирала Ингенюля. Когда после войны сличили прокладки, то выяснилось, что Уоррендер и Ингенюль разошлись всего в 10 милях, но из-за тумана никто никого не увидел. Уоррендеру **очень** крупно повезло. Тем временем Хиппер обстрелял Уитби, Скарборо и Хартлпул. Узнав об этом, Битти повернул назад, надеясь перехватить немцев. Опять же совершенно случайно, вышедшие в море английские отряды образовали сеть, внутри которой находились линейные крейсера Хиппера, но теперь соотношение сил было уже обратным, превосходство имели англичане.

Но проклятый туман и проклятая бездумная дисциплина, которой отличались адмиралы всех стран в начале XX века, сделали свое дело. Британские крейсера, шедшие в охране кораблей Битти, заметили немецкое охранение и даже открыли огонь, но приказ адмирала «Легким крейсерам занять свое место в строю и следить за неприятелем» вынудил их прекратить бой. Вскоре после этого линкор «Орион», флагман Уоррендера, тоже заметил немецкий легкий крейсер. Командир линкора приказал навести орудия и запросил у адмирала разрешение открыть огонь. Но тот ответил: «Нет, пока мы не получим разрешение адмирала». В результате немцы выскользнули из капкана.

Итоги этой операции обе стороны оценили совершенно одинаково. Адмирал Тирпиц с горечью писал: «6 декабря фон Ингенюль держал в руках судьбу Германии. Я внутренне киплю, когда думаю об этом». Ему вторил Черчилль: «Мы могли захватить колоссальный приз – германские линейные крейсера, потеря которых решающим образом ослабила бы германский флот». Но это только эмоции. Мы должны помнить, что немецкие корабли были тихоходнее английских, лишь 4 линкора типа «Кайзер» могли состязаться в скорости с кораблями Уоррендера, поэтому тот имел все шансы оторваться от противника. Вдобавок британские линкоры были вооружены 343-мм орудиями, снаряды которых были гораздо тяжелее немецких. А вот англичане действительно помиловали Хиппера в тот момент, когда он уже поднялся на эшафот.

В общем, немцы своего добились – Адмиралтейство подверглось жестокой критике за то, что допустило подобное зверство, а крейсера Хиппера заработали прозвище «детоубийцы». Во время войны практически все армии допускали эксцессы по отношению к гражданскому населению, но немцы первыми прибегли к сознательному террору, и не нужно обвинять адмирала Хиппера. Он лишь использовал опыт армии, вспомните знаменитые пожары Лувена.

Следующий выход в море крейсеров Хиппера состоялся в конце января 1915 года, целью вылазки должны были стать британские патрули и рыболовные суда на Доггер-банке. Кстати, оцените милые наивные нравы начала века: британские рыбаки ловят селедок чуть ли не у

самых берегов Германии, не озадачиваясь такими мелкими проблемами, как война. Как всегда Комната 40 доказала свой класс, и англичане вывели в море чуть ли не весь свой флот. Кстати, Комната 40 оказалась чуть ли не единственным подразделением Адмиралтейства, работа которого в течение всей войны не вызвала нареканий. Адмирал Битти вышел в море через 15 минут после немцев, но крейсера commodora Тэрвитта сделали это на 15 минут раньше противника. В результате утром 23 января состоялась первая встреча германских и британских линейных крейсеров.

Бой с самого начала превратился в утомительную погоню, и успех ее предопределила ошибка адмирала Хиппера, который взял с собой броненосный крейсер «Блюхер». Корабль сам по себе неплохой, однако в компании линейных крейсеров он смотрелся совершенно неуместно. В 09.00 флагман Битти «Лайон» дал первый залп с дистанции 10 миль. Это была неслыханная ранее дистанция, вдобавок корабли Битти в этот момент шли со скоростью 27 узлов, ничего подобного до войны они не отрабатывали, поэтому нет ничего удивительного в постоянных промахах. Немцы начали отвечать лишь через 15 минут, причем именно в это время «Блюхер» получил первое попадание, за которым последовали новые. Сразу выяснилось, что старые корабли не рассчитаны на попадания новых тяжелых снарядов. На «Блюхере» начались пожары, часть башен вышла из строя, снизилась скорость. Хиппер пока еще не хотел бросать его и тоже снизил скорость. Это позволило англичанам сомкнуть растянувшийся за время погони строй, но эскадренная организация огня в соединениях Битти всю войну была поставлена из рук вон плохо. Поэтому обстрелять все немецкие корабли он так и не сумел.

И все-таки в 09.30 немецкий флагман «Зейдлиц» получил попадание, о котором любят поговорить все историки без исключения. Один снаряд вывел из строя обе кормовые башни, пожар перекинулся на погреба, но взрыва не последовало. Битти приказал было своим эсминцам атаковать противника, но тут выяснилось, что эсминцы просто не могут это сделать. Они превосходят в скорости линейные крейсера всего на пару узлов, и, чтобы преодолеть 8 миль, отделяющих их от противника, им потребуется 4 часа.

После 10.00 «Лайон» и «Блюхер» получили еще по несколько попаданий, для «Блюхера» они стали смертным приговором, а у адмирала Битти украли блестящую победу. И снова приходится винить слабое развитие средств связи. «Лайон» потерял скорость и начал отставать от эскадры, адмирал приказал продолжать погоню, но это пришлось сделать флажным сигналом. Связисты напутали, и в результате британские линейные крейсера прекратили преследование, занявшись истреблением «Блюхера». Вдобавок повторилась прежняя история – бездумное исполнение заведомо ошибочного приказа, младший флагман британской эскадры даже не усомнился в том, что ему надлежит делать. В результате флагман Битти уныло потащился обратно в базу на буксире «Индомитебла».

После этого боя наступила пауза длиной более года. Собственно, это и стало лучшим доказательством, что оба противника оказались в тупике. Великобритания и Германия создали колоссальные по размерам флоты, убили на это совершенно фантастические суммы, а теперь не знали, что с ними делать. Ну, если у Англии еще было хоть какое-то обоснование существования чудовищного Гранд Флита – он помогал сохранять желательный status quo, то аргументов, оправдывающих существование Флота Открытого Моря, на ум просто не приходит. Германия уже начала испытывать нехватку определенных видов сырья (вот она, разница между крейсерской войной и блокадой!), но все линкоры, вместе взятые, не могли разорвать затягивающуюся все туже петлю. У немцев имелся, кажется, единственный вариант осмысленных действий: нанести удар по крейсерским патрулям, перекрывающим северные подходы к Германии (прорываться к южным патрулям через Ла-Манш было, разумеется, форменным безумием). Для такой операции как раз подходили линейные крейсера, обладавшие достаточной дальностью плавания и высокой скоростью. Они без труда передавали бы британские вспомогательные крейсера, дежурившие в море. Конечно, на обратном пути их наверняка ждала бы

встреча с кораблями Гранд Флита, но ведь и без того эти встречи происходили в результате каждого выхода. Но этого не случилось.

Прошло более года, за это время дважды сменились командующие Флотом Открытого Моря, в январе 1916 года его возглавил сторонник более активных действий адмирал Шеер. Уже 10 февраля состоялось «второе сражение на Доггер-банке» – германские эсминцы потопили британский шлюп «Арабис», который занимался тральными работами. 25 апреля немецкие линейные крейсера совершили набег на Лоустофт и Ярмут, хотя Гранд Флит и вышел в море, шторм помешал ему перехватить немцев. Адмирал Джеллико просто вынужден был реагировать на выпады немцев под давлением общественного мнения, хотя результаты немецких обстрелов были ничтожными.

И все-таки, когда в конце мая Шеер запланировал обстрел Сандерленда, Джеллико вывел в море весь флот. Затяжка времени привела к тому, что соотношение сил стало крайне неблагоприятным для немцев, и встреча с британским флотом была для них смертельным риском, особенно если учесть работу Комнаты 40. Кстати, в этом плане заслуживает всяческого осуждения легкомыслие германского командования. Нам сообщают, что оно «максимально ограничило радиообмен накануне операции», и никто не задумался над простым вопросом: а зачем вообще нужен был радиообмен, если все корабли стоят в гавани? Разве нельзя ограничиться телеграфом, как это сделали американцы перед Мидуэем, сведя радиообмен **к нулю**? В результате, как стало уже обычным, британские корабли вышли в море раньше немецких. 28 дредноутов, 9 линейных крейсеров, 8 броненосных и 26 легких крейсеров, 78 эсминцев против 16 дредноутов, 5 линейных крейсеров, 6 броненосцев, 11 легких крейсеров и 62 эсминцев – превосходство очень убедительное. К тому же у англичан имелось еще одно преимущество – в составе Гранд Флита имелись линкоры, вооруженные 381-мм орудиями. Ни один немецкий корабль не мог выдержать попадания их снарядов, требовалось совсем немного – попасть. А вот с этим у англичан дело обстояло неважно.

Описывать ход Ютландского боя 31 мая 1916 года нет особой необходимости, ему посвящено много книг, поэтому можно ограничиться подведением итогов. Скажем лишь, что англичане не сумели воспользоваться своим количественным и качественным превосходством. Уровень боевой подготовки английских моряков оказался недостаточно высоким, если же говорить о высшем командном составе, то после этого сражения три четверти британских адмиралов можно было отправить в отставку без права ношения мундира и пенсии. Впрочем, немецкие адмиралы показали себя немногим лучше. Англичане потеряли 14 кораблей общим водоизмещением 115 025 тонн и 6784 человека убитыми, ранеными и пленными. Немецкие потери составили 11 кораблей общим водоизмещением 61 180 тонн и 3058 человек, то есть оказались примерно вдвое меньше, но это совершенно не повлияло на ход войны. Еще одна мрачная особенность Ютландского боя, на которую редко обращают внимание. Из общего числа потерь англичане потеряли убитыми 90 %, немцы – 83 %, такое соотношение между убитыми и ранеными было совершенно неслыханным для сражений на суше. Мы уже говорили, что морская война – это кровавая война.

В ходе сражения выяснилось еще несколько неприятных деталей. Имеющиеся средства связи в очередной раз подтвердили свою неэффективность. В условиях современного динамичного боя, когда скорости кораблей по сравнению с Русско-японской войной увеличились вдвое, а дистанции втрое, в распоряжении адмиралов остались все те же самые сигнальные флаги, к которым добавились еще прожектора. Радиосвязь пока еще оставалась средством связи между различными отрядами, но не внутри них. Действительно, с помощью искрового передатчика и азбуки Морзе много не накомандуешь, во всяком случае, Битти и Хиппер, Джеллико и Шеер ими не пользовались. В результате оба флота в ходе боя развалились на отдельные эскадры и дивизионы, собрать которые командующие сумели только утром 1 июня. Донесения разведчиков, которые вынужденно передавались по радио, часто были обрывочными и



путаными, во многом именно этим объясняются неуверенные действия адмирала Джеллико. Именно отсутствие надежной радиосвязи привело к тому, что эсминцы Шеера фактически не участвовали в бою, массированная ночная торпедная атака, которой так боялся Джеллико, не состоялась.

Выяснилось также, что теперь адмирал просто не в состоянии контролировать действия флота, состоящего из сотни кораблей, но ведь самое скверное – они все равно пытались это сделать. Объективно требовалось предоставлять больше инициативы младшим флагманам, но командующие не были готовы дать эту свободу, а подчиненные еще меньше были готовы эту самую свободу действий взять. Им всю жизнь вколачивали в голову один принцип: следовать в кильватерной струе адмирала, поэтому не следовало удивляться фразам типа «Командующий обязан видеть все, ждем приказа командующего» в тот самый момент, когда самостоятельное решение могло принести полную победу.

В общем, генеральное сражение двух сильнейших в мире флотов вылилось в нерешительную стычку авангардов и вялую кратковременную перестрелку главных сил. Но это отсутствие результатов стало катастрофой для немцев, ведь именно им требовалось ломать ситуацию в свою пользу. «Разве вопли немцев и махание флагами принесли им столь необходимые медь, резину, хлопок? Ни одного фунта. Разве мясо и масло в Берлине подешевели? Ни на один пфенниг».

После этого Флот Открытого Моря еще попытался пару раз наведаться к английским берегам, но англичане вообще перестали реагировать на эти мелкие провокации. И перед немцами снова во весь рост встал проклятый вопрос: что делать дальше? Выше военно-политическое руководство Германии разочаровалось в своем линейном флоте, после долгих споров с участием кайзера Вильгельма II, канцлера Бетман-Гольвега, представителей командования армии и флота было решено перейти к неограниченной подводной войне как последнему средству достижения победы. Что из этого получилось, мы увидим позднее.

Немцы, кроме всего прочего, иногда упоминают еще один странный результат несостоявшегося морского Армагеддона. Линейный флот был вынужден отдать для комплектации команд подводных лодок лучших офицеров и матросов, которых пришлось заменить неведомо кем. После этого за работу принялись всяческие агитаторы, к лету на кораблях Флота Открытого Моря начал действовать некий Союз моряков, штаб которого находился на «Фридрихе дер Гроссе» – флагмане Шеера в Ютландском сражении. Ну и в конце концов флот превратился в источник революционной заразы...

Первая мировая война характерна не только «крахом рутинной государственной мудрости», как выражался один из основоположников, но и крахом рутинной военной мудрости. Армия попыталась вырваться из тупика, в который попала, начав использовать танки и авиацию – совершенно новые системы оружия, не вписывавшиеся в традиционные представления. Флот, что для него совершенно нетипично, на какое-то время оказался в роли отстающего. Но к 1918 году даже самому последнему из адмиралов стало понятно: так больше воевать нельзя, нужно было искать выход из тупика. И его предложил человек, от которого вряд ли можно было ждать новаций, – адмирал сэр Дэвид Битти, который к этому времени превратился в командующего Гранд Флитом. Он тоже предложил перевести морскую войну в новое измерение. Битти намеревался за четверть века до Пёрл-Харбора провести **массированную атаку авианосных торпедоносцев** против германских линкоров, стоящих на рейде Яде. Началась подготовка этой операции, но, к сожалению, война закончилась чуть раньше. А ведь если бы операция состоялась, вся дальнейшая история войны на море носила бы совершенно иной характер, авианосец мог стать главным кораблем гораздо раньше.

Принято считать, что в годы Первой мировой войны действия германских подводных лодок едва не поставили Англию на колени, и если бы не вмешательство Соединенных Штатов... Это заявление представляется нам несколько слишком смелым, когда речь идет о таком

сложном и многообразном процессе, как мировая война, нельзя вычленять один отдельно взятый элемент и пытаться рассматривать его «в безвоздушном пространстве». Соединенные Штаты обязаны были вступить в войну на стороне Антанты, а неуклюжие действия Германии, вроде инцидентов с «Лузитанией» и «Арабиком» и депеши Циммермана, лишь ускорили это.

Как ни странно, подводная война началась не в 1914 году, сначала господам адмиралам даже в голову не приходило, что подводную лодку можно использовать против торговых судов. Впрочем, ТТХ первых подводных лодок были таковы, что ни для каких иных целей, кроме береговой обороны, они не были пригодны. И все-таки в 1914 году подводные лодки сумели потопить несколько второстепенных военных кораблей, а 20 октября 1914 года подводная лодка U-17 остановила, осмотрела и потопила маленький английский пароход «Глитра», который шел в Ставангер с грузом угля и стального проката. За этой сценой наблюдал норвежский миноносец «Хай», однако он не вмешался, так как все происходило за пределами норвежских территориальных вод. Но к февралю 1915 года немецкие лодки потопили всего 19 транспортов.

Вообще-то первыми о морской блокаде объявили англичане в ноябре 1914 года, заявив, что любое судно, которое попытается войти в Северное море, сделает это на свой страх и риск. Крейсеров у Англии хватало, и предупреждение следовало воспринимать всерьез. Прорвать кольцо блокады, как мы уже говорили, немцы даже не пытались. Вместо этого они после некоторого промедления объявили воды, прилегающие к Британским островам, военной зоной. 4 февраля 1915 года командующий Флотом Открытого Моря адмирал фон Поль дословно повторил английское заявление: любое нейтральное судно, входящее в военную зону, делает это на свой страх и риск.

Однако пока еще немцы не располагали достаточным количеством подводных лодок для организации настоящей блокады Англии, зато их хватило, чтобы устроить пару крупных международных скандалов. 7 мая 1915 года у берегов Ирландии подводной лодкой U-30 был торпедирован и потоплен лайнер «Лузитания», шедший из Америки. Из 1959 человек на борту погибли 1198, из них 128 американцев. Попытки немцев оправдаться лишь еще больше взбесили англичан и американцев, немецких подводников объявили палачами и убийцами, и это было совершенно справедливо. Потопление «Лузитании» стоит в ряду тех событий, которые начали ломать систему моральных ценностей человечества, ибо после такого становится **дозволено все**, даже печи Освенцима. Кстати, командира U-30 Вальтера Швигера его собственные сослуживцы называли патологическим трусом, именно такие люди находят особое удовольствие в убийстве беспомощных жертв. Ведь еще в феврале 1915 года он преднамеренно атаковал госпитальное судно «Астуриас», прекрасно видя красные кресты на бортах. Такого не позволяли себе даже гитлеровские подводники. Хотя президент США Вудро Вильсон попытался не допустить чрезмерного разрастания скандала, события начали развиваться сами собой. Государственный секретарь США Роберт Лансинг передал немцам подряд три ноты: 13 мая, 9 июня, 21 июля. В германских верхах разгорелись склоки, политики требовали ограничить размах подводной войны, исключить из списка целей пассажирские суда. Адмиралы утверждали, что тогда лучше вообще прекратить подводную войну. После потопления 28 августа лайнера «Арабик», на котором также погибли американцы, немцы отступили. 18 сентября немецкие подводные лодки получили приказ прекратить действия против торговых судов. В ноябре масла в огонь подлило потопление итальянского парохода «Анкона», на котором снова погибли американцы.

Но положение англичан было не менее сложным. С одной стороны, потери пока еще не стали слишком тяжелыми, с другой – они уже вызывали тревогу. И самое главное, Королевский Флот пока не располагал никакими средствами борьбы с подводными лодками. Вооружение торговых судов, появление судов-ловушек, Дуврский пролив перегородили сетями и минами, но все это были пассивные оборонительные меры. Что делать с лодкой, если она атакует из

подводного положения? Как ее обнаружить и чем атаковать? Кстати, еще до начала войны в 1914 году предшественник Джеллико на посту командующего Гранд Флитом адмирал Каллахан приказал начать производство глубинных бомб, однако они начали поступать на вооружение только в 1916 году. 22 марта у берегов Ирландии судно-ловушка «Фарнборо» потопило глубинными бомбами U-68, это была первая лодка, уничтоженная таким образом.

В 1916 году командование немецкого флота переключило свои лодки на борьбу с Гранд Флитом, надеясь ослабить его. Увы, достижения немецких лодок в борьбе против современных военных кораблей оказались ничтожными. За весь этот год им удалось потопить лишь легкие крейсера «Ноттингем» и «Фалмут», это произошло 16 августа, когда Гранд Флит вышел в море навстречу немцам. Кстати, после этого желание Джеллико реагировать на любое движение Флота Открытого Моря заметно ослабело.

Такое положение никак не устраивало немецкое командование, и 8 декабря 1916 года начальник Адмиралштаба фон Хольцендорф подготовил меморандум, в котором обосновал необходимость возобновления неограниченной подводной войны. Расчеты показывали, что лодки должны топить по 600 000 тонн ежемесячно. Фон Хольцендорф заверил кайзера, что американцы, даже если решат вмешаться, все равно ничего не успеют сделать. «Заверяю вас своим честным словом офицера, что ни один американец не высадится на континенте», – напыщенно заявил он. Кайзер подписал указ о возобновлении с 1 февраля 1917 года неограниченной подводной войны, на что канцлер Бетман-Гольвег заметил: «Теперь Германия погибла».

К этому моменту Германия имела в строю 105 подводных лодок, и их количество продолжало увеличиваться. Политические результаты оказались вполне предсказуемыми, сначала Соединенные Штаты разорвали дипломатические отношения с Германией, а 3 апреля объявили ей войну.

Но сначала успех сопутствовал немцам, потери британского торгового флота росли с катастрофической быстротой. Февраль и март – по 500 000 тонн, апрель – 860 000 тонн, май – 600 000 тонн, июнь – 700 000 тонн. Британское Адмиралтейство оказалось совершенно не готово к отражению угрозы. Хотя уже в этой войне система конвоев доказала свою эффективность, а великий Мэхен всегда учил, что конвой – это самое надежное средство защиты морской торговли. Их Лордства упрямо не желали прибегать к этой мере. Даже адмирал Джеллико, который к этому времени перебрался в кресло Первого Морского Лорда, выступал против. Главным аргументом было то, что система конвоев замедляет оборот тоннажа, вместо этого Джеллико предложил сократить импорт, ликвидировать заморские театры военных действий и так далее, совершенно не понимая, что при таких потерях Британия вскоре останется вообще без торгового флота. Но в итоге здравый смысл взял верх над глупым упрямством, и система конвоев была введена, хотя потребовалось время, чтобы она начала оказывать свое действие. И все-таки к лету 1917 года потери снизились до 300 000 тонн в месяц, это было много, но терпимо, тем более что заработала американская судостроительная промышленность. К защите конвоев были привлечены эсминцы и эскортные корабли специальной постройки, и теперь уже начали расти потери подводных лодок. До февраля 1917 года союзники потопили 48 единиц, а с февраля по декабрь – еще 61 лодку.

Немцы попытались перенести подводную войну к берегам Соединенных Штатов, используя подводные крейсера, но не особо преуспели и там. Эффективность противолодочных сил продолжала увеличиваться, в небе над конвоями появились дирижабли, эскортные корабли получили гидрофоны, и теперь лодки не чувствовали себя в безопасности даже под водой. Правда, американцы затеяли установку Великого минного заграждения поперек Северного моря, но это была скорее финансовая афера, а не военное мероприятие. Оно потребовало резкого увеличения производства мин заграждения, эффективность которых оставалась довольно сомнительной. Зато какие прибыли...

Хотя англичане тоже отличились, проведя две отчаянно смелых и практически бесполезных операции по блокированию бельгийских портов Остенде и Зеебрюгге – мест базирования Фландрской флотилии подводных лодок. В качестве брандеров были использованы старые бронепалубные крейсера, отличавшиеся заметно более высокой живучестью, чем транспорты, которые японцы пытались затопить на входе в Порт-Артур. Все брандеры дошли до предназначенных мест и были затоплены командами, но вот беда: фарватеры все равно остались свободными, в лучшем случае немцы испытали незначительные сложности. Так что, хотя многие участники операций вполне заслуженно получили Кресты Виктории, сами операции были неудачными.

Хотя основная борьба с подводными лодками происходила в Атлантике, несколько слов следует сказать о событиях в Средиземном море. 8 из 12 самых результативных немецких подводных асов воевали именно там, хотя три четверти транспортов союзников погибли все-таки в Атлантическом океане. Немцы перевезли по железной дороге в австрийский порт Пола несколько малых лодок типов UB и UC, а также отправили туда через Гибралтарский пролив более крупные лодки.

Но и здесь произошло несколько скандалов, связанных с потоплением пассажирских лайнеров. А в марте 1916 года немецкая предусмотрительность сыграла против немцев. Подводный заградитель UC-12 попытался поставить мины перед итальянским портом Таранто, но подорвался на своих же минах. Итальянские водолазы без труда выяснили национальную принадлежность лодки. Оказалось, что немцы минируют порты собственного союзника, пусть и невоюющего. Это стало одной из причин, по которым Италия в мае 1916 года объявила войну Германии.

И все-таки воевать на Средиземном море было относительно легко и приятно. Систему конвоев здесь ввели позднее, чем в Атлантике, и она никогда не была по-настоящему эффективной. Причиной тому стало упрямство французов, которые наотрез отказались от единого командования морскими силами на театре, настояв взамен на неких абстрактных «зонах ответственности», которые впору было называть зонами безответственности. К тому же они в своей зоне так и не сумели организовать конвои, что привело к самым страшным трагедиям. Например, 26 февраля 1918 года подводной лодкой U-35 был потоплен французский лайнер «Прованс», перевозивший почти 2000 солдат, он затонул так быстро, что погибло более 1000 человек. Кстати, в свое время именно «Прованс» первым принял сигнал бедствия «Титаника», такое странное и зловещее совпадение. И это был не единичный случай.

Так каковы оказались итоги войны на море в период с 1914 по 1918 год? Немцы попытались вести три разные войны: крейсерскую, классическую и подводную – и проиграли все три. Главным было то, что каждая из этих войн велась вне всякой связи с двумя другими. Но справедливости ради надо признать, что классическую морскую войну проиграли и союзники. Впрочем, морская блокада, организованная Англией, принесла свои плоды, но действовала она так медленно, что в какой-то момент адмирал Битти с сомнением произнес: «Непонятно, мы раньше задушим Германию или она нас».

Итак, линейное наращивание численности флотов завело морскую войну в тупик, теория Мэхена не сработала в конкретной обстановке, и десятки дредноутов, супердредноутов и линейных крейсеров оказались практически бесполезными. Здесь как нельзя более точно подходит определение, данное Фридрихом Энгельсом: «Гонка вооружений походит на то, что нация выкидывает часть своего совокупного продукта в море». И действительно, выкинули в море, причем без особой пользы.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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