

Александр **БОЛЬНЫХ**

КРЕЙСЕРА В БОЮ



ОТ ФРЕГАТОВ ДО «УБИЙЦ АВИАНОСЦЕВ»

ВМФ. Подлинная история войны на море

Александр Больных

**Крейсера в бою. От фрегатов
до «убийц авианосцев»**

«Яуза»

2011

Больных А. Г.

Крейсера в бою. От фрегатов до «убийц авианосцев» /
А. Г. Больных — «Яуза», 2011 — (ВМФ. Подлинная история
войны на море)

Новая военно-морская серия. Новая книга ведущего историка флота. Все о развитии одного из основных классов боевых кораблей на протяжении трех столетий – с указа короля Якова Стюарта «О крейсерах и конвоях», датированного 1708 годом, и парусных фрегатов XIX века до российских ракетных крейсеров проекта 1104, получивших почетное прозвище «убийцы авианосцев». Минувшее столетие по праву считается «крейсерским веком». Самые универсальные корабли любого военно-морского флота, они не только вели борьбу за контроль над океанскими коммуникациями, но и защищали свои броненосцы от торпедных атак и даже включались в состав линейных эскадр. И пусть броненосные крейсера окрестили «линкорами для бедных», это они решили исход Цусимского сражения, а в годы Первой Мировой сражались буквально во всех океанах, в то время как хваленые дредноуты были заперты в пределах внутренних морей. Роль крейсеров еще возросла к началу Второй Мировой – линкоров осталось слишком мало, и крейсера превратились в становой хребет флота: именно они провели самую кровопролитную кампанию в истории войны на море – битву за Соломоновы острова 1942 года. И сегодня крейсера являются самыми крупными, самыми мощными, самыми дорогими и самыми универсальными кораблями после авианосцев, а с появлением крылатых ракет стали смертельно опасны даже для этих «повелителей океанов».

© Больных А. Г., 2011

© Яуза, 2011

Содержание

Наследники фрегатов	6
Отступление первое – крейсера одной войны	18
Русско-японские разборки	23
Стратегические ошибки	32
Фальшивый @ «Крейсерская война»	49
Конец ознакомительного фрагмента.	53

Александр Геннадьевич Больных

Крейсера в бою. От фрегатов до «убийц авианосцев»

Наследники фрегатов

Историю крейсеров можно сравнить с хорошим приключенческим романом, в котором есть буквально все: лихие погони, захватывающие расследования, неравные бои. Нет только одного – счастливого конца, так как история этого класса кораблей сегодня так же далека от завершения, как и 150 лет назад, когда она только начиналась.

Начнем с того, что многие историки более чем вольно трактуют этимологию самого слова «крейсер». Термин «cruiser», или «cruizer», впервые начали использовать в XVII веке, и он обозначал корабль, находящийся в отдельном плавании, то есть относился, скорее, к оперативной задаче, чем к классу корабля, отсюда и корень – «cruise», то есть «плавание». Однако явочным порядком он стал применяться к относительно небольшим и быстроходным кораблям. Дело в том, что парусный линейный корабль был слишком тяжел и дорог, чтобы отправлять его за тридевять морей, хотя имелись и подобные прецеденты.

Первыми начали использовать «крейсера» голландцы, которые просто не могли позволить себе строительство большого числа крупных кораблей, за ними последовали англичане, французы, испанцы. К XVIII веку в роли крейсеров повсеместно начали использоваться фрегаты, поэтому современные крейсера вполне справедливо называют их наследниками. Фрегат использовался для разведки, доставки срочных сообщений, нарушения вражеской торговли и защиты своей. Конечно, в роли крейсеров выступали также бриги, шлюпы и другие малые корабли, однако они были все-таки слишком слабы, чтобы справиться с внезапно возникшей ситуацией, и чаще использовались как посыльные суда. Основным крейсером почти два века оставался фрегат.

Попутно крейсер породил одну из самых долгоживущих химер – концепцию крейсерской войны. Главными разносчиками этой заразы стали французы. Не в силах состязаться с Англией в классическом генеральном сражении линейных флотов, они вынужденно сделали ставку на борьбу с британской морской торговлей. Мы не станем пересказывать классические труды А. Мэхена, в которых он разделался с этой теорией, ограничимся лишь напоминанием, что потери британского торгового флота от штормов и аварий были выше, чем от действий французских каперов. И уж совсем не любят французы упоминать, что львиная доля захваченных судов приходилась на мелкие каботажные суденышки в Ла-Манше и рыбацкие баркасы в Северном море. То есть крейсерская война ставила под угрозу благополучие конкретного судовладельца, но никак не благополучие страны. Приговор виднейшего теоретика военноморского искусства был жестким и безапелляционным: действия крейсеров в принципе неспособны выиграть войну, и без господства на море крейсера будут переловлены и передушены. Собственно, это и происходило, британские фрегаты прекрасно справлялись с ролью защитников торговли, отдельные неудачи никак не меняли общей картины. И все-таки соблазн малыми усилиями добиться больших результатов был слишком силен, новый толчок идее крейсерской войны дали события Гражданской войны в США. Как же – Рафаэль Семмс! «Алабама»! Никто не замечал простого факта – северяне просто не обратили внимания на потери своего торгового флота от действий крейсеров Конфедерации, они составили жалкие проценты. И все-таки мы должны быть благодарны южанам, потому что именно благодаря им началась история современных крейсеров.

Как ни странно, но инициаторами здесь оказались не англичане, а именно американцы. В 1863 году они закладывают серию винтовых фрегатов типа «Вампоанг», которые должны были стать истребителями торговли в случае войны с Англией. Их, с некоторой натяжкой, можно считать первыми крейсерами, так как одним из главных качеств «Вампоангов» должна была стать высокая скорость. Именно это отличало их от заложенных в то же время винтовых фрегатов типа «Энтъетам», которые продолжали курс на установку паровых машин внутри добрых старых парусных кораблей. Англичане были вынуждены отреагировать на новую угрозу и заложили серию **железных** винтовых фрегатов «Инконстант». Как мы видим, повторилась история с броненосцами. Кто-то опередил владычицу морей, однако ответ последовал быстро, причем британские корабли были заметно сильнее.

Но пока еще все это были не совсем настоящие крейсера, они и назывались винтовыми фрегатами, шлюпами, корветами. Наверное, все-таки правы британские историки, которые утверждают, что история подлинных крейсеров началась в 1871 году, когда сэр Уильям Армстронг выступил на заседании Комитета по проектированию военных кораблей с поистине революционными идеями. Он утверждал, что развитие артиллерии и торпед делает броню бесполезной, а потому нужно от нее отказаться. Сэр Уильям предложил вместо крупных броненосцев начать строительство большого числа быстроходных мелких кораблей, вооруженных парой тяжелых орудий и мелкими скорострелками. Здесь сэр Уильям, конечно, хватил через край, но его идеи произвели впечатление. Прочитайте книгу С. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики», конкретно ту часть, в которой говорится о некоем «идеальном военном корабле», и вы увидите фотографически точное воспроизведение идеи Армстронга, которое наши историки выдают за свежее слово в военно-морской науке.

Но прошло еще достаточно много времени, прежде чем господа адмиралы решились отказаться от крейсерских судов и перейти к строительству настоящих крейсеров. Во всяком случае, в известном справочнике Конвея в качестве крейсерских судов фигурируют даже корабли, построенные в XX веке, – серия британских шлюпов «Кадмус», строительство которых завершилось аж в 1904 году! Может, имеет смысл согласиться с тем же Конвеем и признать за первые крейсера британские корабли типа «Ирис», как первые стальные корабли, при постройке которых защита и вооружение были откровенно принесены в жертву скорости – одной из главных отличительных характеристик крейсеров, хотя сами же англичане сначала назвали их посыльными судами. Тем более что парусное вооружение, хоть и сохранилось на них, имело скорее символический характер, нежели функциональный.

Поэтому еще очень долго среди адмиралов не было единого мнения относительно роли крейсеров и, как следствие, какие именно корабли считать крейсерами, а это отразилось на терминологии. Каждая страна классифицировала свои крейсера, как хотела. Появились крейсера 1, 2 и 3-го классов, броненосные и бронепалубные (впрочем, это вольный русский перевод английского слова «protected» – «защищенный»), большие и малые (это уже немецкое изобретение), потом замелькали скауты и даже торпедные крейсера.

В общем, разобраться, какой именно корабль следует считать настоящим крейсером, а какой – всего лишь железным фрегатом, совершенно невозможно. Каждый может лично определить критерии такой классификации, и опровергнуть их будет нельзя. Поэтому нам придется взять один безусловный признак, пусть он даже и относится к кораблям, построенным уже в 1880-х годах. Мы говорим о броневой палубе, которая отличала истинные броненосцы от разнообразных броненосных фрегатов, точно так же ее можно взять в качестве признака, отличающего крейсер от парового фрегата или корвета. Ну и, конечно, постепенный отказ от парусного вооружения. Этому способствовало совершенствование паровых машин, сначала появились машины системы компаунд, а потом машины тройного расширения, которые верой и правдой служили морякам почти целый век. При этом выяснилось, что развитой рангоут, необходимый

для полного парусного вооружения, тормозит паровой корабль примерно на 1,5 узла и требует удвоения команды.

Но продолжались разногласия относительно роли крейсеров в будущей войне и, что было жизненно важно для англичан, способов защиты торгового судоходства. В том же 1871 году, на заседании того же комитета, где выступал Уильям Армстронг, выступил и главный кораблестроитель Королевского флота сэр Натаниэль Барнаби: «Поэтому я повторяю в присутствии достопочтенного собрания свое категорическое утверждение, что невозможна успешная проводка крупного конвоя из парусных судов и тихоходных паровых в случае атаки быстроходным паровым судном, особенно ночью и если таковые атаки будут повторяться из ночи в ночь». Это заявление имело сокрушительные последствия, ведь, именно опираясь на такие авторитеты, британские адмиралы в годы Первой мировой войны успешно поставили свою страну на грань катастрофы, долгое время отказываясь вводить систему конвоев.

Но сэр Натаниэль в своем выступлении смешал в кучу слишком много несовместимых вещей. Прежде всего почему-то неявно предполагалось, что конвои будут иметь те же самые размеры, что в эпоху англо-голландских войн XVII века, то есть до 200 судов, если не больше. А ведь с тех пор структура и характер морских перевозок изменились кардинально. Ну, а соединять в один конвой парусники и пароходы стал бы только сумасшедший. И тут же Барнаби выдвинул еще одну идею. Так как для защиты огромного британского торгового флота явно не хватило бы никаких крейсеров, он предложил привлечь на помощь вспомогательные крейсера, которые англичане называли «armed merchant cruisers».

После долгих споров в Совете Адмиралтейства, когда рассматривались различные проекты с броневым поясом и броневой палубой, англичане начинают строительство современных кораблей всех классов. В 1881 году закладываются броненосные крейсера типа «Имперьюз» и бронепалубные крейсера типа «Линдер». Последние еще сохраняли рудиментарное парусное вооружение, но уже на следующей серии кораблей типа «Мерси» оно окончательно исчезает, чтобы больше не вернуться на британские крейсера.

И одновременно с ними появляются на свет корабли, прославившие британское кораблестроение, хотя Адмиралтейство не имело к ним никакого отношения, – эльсвикские крейсера. Часто говорят, что первым из них стала знаменитая чилийская «Эсмеральда». Но это справедливо лишь отчасти: этот крейсер был построен именно в Эльсвике, а потому по праву относится к эльсвикским. Но дело в том, что еще до того, как он был заложен, в строй вошли 3 однотипных корабля, заказанные восточными соседями – Японией и Китаем. Однако их строила старая верфь «Лоу Уокер», может, потому они не попали в почетный список? Это японский «Цукуси» и китайские «Чао-Юн» и «Янг-Вей». Слабым местом этих кораблей была установка 254-мм орудий в неподвижных башнях и очень малая высота борта, для перехода на Дальний Восток им пришлось надстраивать временный фальшборт в носовой части.

«Эсмеральда» была вдвое больше по водоизмещению, и ее 254-мм орудия дополняли мощные 152-мм орудия. Этот корабль произвел сенсацию, и все наперебой кинулись заказывать аналогичные, такие, как итальянский «Джованни Бузан» и японская «Нанива».

Но верфь Армстронга на этом не успокоилась. В 1880-х годах появляются скорострельные орудия, естественно, им сразу нашлось применение, но конструкция крейсеров меняется еще раз. Исчезают тяжелые орудия, вместо них появляется комбинация 152-мм и 120-мм скорострелок. И, как ни странно, знаковый корабль опять получает совсем не Королевский флот. Это построенный в Эльсвике итальянский крейсер «Пиемонте». Именно он становится эталоном для всех последующих крейсеров 2-го класса, в том числе и английских. Чем от него отличается «Хайфлаер»? Только размерами. Правда, время от времени Эльсвик возвращается к идее установки более тяжелых орудий на малых крейсерах, но теперь это уже не монстры линкорного калибра, а вполне умеренные 203-мм орудия. В качестве примера опять приходится привести южноамериканский заказ – чилийский крейсер «Бланко Энкалада». Между

прочим, именно эти корабли принесли много неприятностей русским морякам в грядущей войне. Ведь пресловутые собачки были чистокровными эльсвиками. Эти крейсера расходятся по всему миру, не только второстепенные державы, но даже Соединенные Штаты считают незазорным покупать крейсера у сэра Уильяма Армстронга. И не только покупать, но и откровенно копировать их – тот же построенный в США японский крейсер «Титосэ» не более чем простая копия эльсвикского оригинала «Такасаго».

А вот стоит ли относить к эльсвикским крейсерам построенные там японские броненосные крейсера типа «Идзумо» – это большой вопрос. Как мы отмечали, предыдущие крейсера Эльсвика становились в какой-то степени революционными, но эти «линкоры для бедных» не стали новацией, ведь броненосцами 2-го класса баловались чуть ли не все страны. Но об этом мы поговорим отдельно. Русские дальние разведчики, как их представляют, также являются производными от эльсвикских крейсеров, что бы ни говорили русские историки.

Своим особенным путем при создании крейсерского флота пошли французы. Если малые бронепалубные крейсера типов «Линуа» или «Кассар», построенные во множестве, не заслуживают особого упоминания по причине мизерной боевой ценности, то «Гишен» и «Шаторено» следует упомянуть особо. Франция открыто провозгласила идею крейсерской войны доминирующей, цель – британский торговый флот. В общем, странное решение. Создается впечатление, что французский флот жил как бы не во Франции. Ведь после Франко-прусской войны официальной целью национальной политики стало возвращение отобранных немцами Эльзаса и Лотарингии, вся страна и армия готовились к этому. Но в подобной войне требовался как минимум нейтралитет Великобритании, так ведь нет, флот собирался воевать именно с ней, а вовсе не с какими-то там бошами. Именно для этого французские адмиралы разработали особый тип бронепалубного крейсера – истребитель торговли. При водоизмещении 8000 тонн тот же «Гишен» нес всего 2 165-мм и 6 138-мм орудий, то есть был слабее крейсеров вдвое меньшего водоизмещения. Зато он имел скорость 23,5 узла и хорошую дальность плавания.

Германия также избрала свой собственный путь. Сначала немцы дернулись было следом за другими странами и построили серию бронепалубных крейсеров «Виктория Луиза», очень напоминавших броненосцы в миниатюре и даже вооруженных 210-мм орудиями в башнях, что для кораблей этого класса было нетипично. На эльсвикских крейсерах такие орудия стояли в щитовых установках. Зато потом, всерьез и надолго, немецкий флот переключился на массовое строительство малых крейсеров ограниченного водоизмещения со слабым вооружением, целых 15 лет немцы вооружали свои крейсера всего лишь 105-мм орудиями. Похоже, адмирал Тирпиц сделал выбор в пользу разведчиков при линейном флоте, а не крейсеров в истинном смысле этого слова. Для решения каких-то иных задач немецкие крейсера подходили плохо, и действия «Эмдена» в годы Первой мировой войны ничуть не опровергают данный постулат. Скорее, мы имеем дело с тем самым исключением, которое только подтверждает правило.

А сейчас посмотрим, как эти корабли прошли проверку боем. Первый случай имел место 29 мая 1877 года, когда мятежный перуанский монитор «Уаскар» был перехвачен английской эскадрой адмирала де Хорси, которая состояла из железного фрегата «Шах» и деревянного корвета «Аметист». Именно так, как бы нам ни хотелось назвать их крейсерами. «Шах» был вооружен 2 229-мм, 16 178-мм и 8 64-фн орудиями, а также имел 4 торпеды Уайтхеда, «Аметист» был вооружен 14 68-фн орудиями и шестовыми минами, все орудия были дульнозарядными нарезными. Странная деталь – «Шах» был назван в честь совершенно конкретного человека, правителя Персии Насир уд-Дина, он принадлежал к тем крейсерским судам, которые Британия строила для защиты своей обширной империи, и считался достаточно сильным, чтобы справиться с любым кораблем, который можно встретить в отдаленных водах. Его 229-мм орудия при использовании 250-фн бронебойных снарядов Палисьера с дистанции

1000 ярдов могли пробить 235-мм броню, по крайней мере, такие результаты были получены на полигоне, на деле все получилось совершенно иначе.

После недолгой погони «Шах» настиг «Уаскар», соблюдая принятый в те времена политес, адмирал отправил на монитор флаг-лейтенанта Раньера с личным посланием, требуя сдать корабль, но обещая при этом не выдавать мятежников правительству, а высадить их в нейтральном порту. Однако он не учел нескольких обстоятельств. Во-первых, на борту монитора находился главарь мятежа де Пьерола, который ни при каких обстоятельствах не мог принять такой ультиматум. Во-вторых, противником де Хорси все-таки были не дикие азиаты, а более или менее обученные моряки белой расы. А в-третьих и главных, «Уаскар» нес броню, а британские корабли — **нет**.

Британский лейтенант отбыл ни с чем, а де Пьерола произнес перед экипажем пламенную речь, завершив ее традиционным возгласом: «Вива Перу!» Интересно, что драться против англичан согласились даже пленные полковники. Около 15.00 «Шах» с дистанции 1700 метров дал первый залп. В течение 2,5 часа корабли крутились и вертелись, выписывая замысловатые петли, иногда даже пытаясь идти на таран. Но великолепная маневренность «Уаскара», его малая осадка и близость мелей сводили на нет все усилия англичан. Их снаряды множество раз поражали монитор, но так и не сумели нанести ему серьезных повреждений, хотя внешне он выглядел жалко – были снесены мачты, исковерканы надстройки, но броня не была пробита ни разу.

В результате де Хорси был вынужден сделать глубокомысленное заявление: «Господа, мы явно сражаемся не с флотом хедива!» Видя полную беспомощность своей артиллерии, адмирал приказал использовать торпеды. Это был первый случай применения торпеды Уайтхеда в морском бою. Выписка из бортового журнала «Шаха»: «Выпустили торпеду Уайтхеда из левого аппарата с дистанции 400 ярдов. След торпеды был виден на полпути до «Уаскара», который в момент выстрела повернулся кормой, а не бортом. Скорость недостаточна, чтобы догнать его». Как мы видим, в первом же бою была продемонстрирована и эффективная тактика уклонения от тогдашних тихоходных торпед, которую потом успешно применяли русские моряки во время Русско-японской войны.

С наступлением темноты «Уаскар» ушел к городу Ило, де Хорси предпринял последнюю отчаянную попытку уничтожить монитор, послав за ним паровой катер с шестовой миной, но найти «Уаскар» не удалось. Бой завершился унижительной неудачей англичан, хорошо еще не поражением, ведь достаточно было одного удачного попадания 300-фн снаряда, и британскому крейсеру пришлось бы плохо. В ходе боя «Шах» выпустил 237 снарядов, «Аметист» – 190, на что «Уаскар» ответил никак не более чем десятком. Монитор получил до 70 попаданий, но броня его так и не была пробита. Великая Британия испытала шок, после чего круто изменилась ее военная политика, на заморских станциях было решено держать броненосные корабли, в Южную Америку немедленно отправился броненосец «Трайэмф». Вполне вероятно также, что этот бой подтолкнул англичан к созданию броненосных крейсеров: и уж совершенно точно – заняться созданием полноценных бронестрелковых снарядов.

На Дальнем Востоке застарелый конфликт полыхнул пламенем войны. Долгие распри между Японией и Китаем относительно контроля над Кореей привели к закономерному финалу. Во многом это была война за господство на море, так как иначе Япония просто не доставила бы свои войска на материк, но в то же время имеется одно серьезное отличие от Русско-японской войны. Численность японской армии была на порядок меньше, и основной театр военных действий находился в Корее, а не в Маньчжурии. Поэтому японцам было достаточно обеспечить перевозки через Корейский пролив, где они и так обладали безоговорочным господством. У китайского флота просто не было кораблей, способных действовать там. Все решилось в единственном сражении недалеко от устья реки Ялу, которое стало боевым дебю-

том скорострельных орудий. Но результаты сражения заставили задуматься господ адмиралов – правильной ли дорогой они идут? Относилось это и к области кораблестроения, и к области тактики.

Флоты обоих противников целиком состояли из кораблей иностранной постройки, у японцев преобладали английские корабли, у китайцев – немецкие. Можно отметить одну любопытную деталь – 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. К тому же японский флот не располагал полноценными броненосцами и в качестве главной ударной силы был вынужден использовать большие бронепалубные крейсера. 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 неубедительно, 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 строе фронта, поэтому на «Дин-Юань» передней была левая башня, а на «Чжень-Юань» – правая.

14 сентября 1894 года японский флот под командованием адмирала Ито провел в Чемульпо 30 транспортов, которые высадили десант. Командующий китайским флотом адмирал Тинг решил атаковать японцев в порту, и даже если бы ему не удалось одержать победу, он наверняка спутал бы все планы противника, и война приняла бы затяжной характер. Однако снова вмешались политики: Тинг получил приказ из Пекина крейсировать между Порт-Артуром и Вей-Хай-Веем (кстати, вольный перевод названия этого порта звучит как «Величественная военно-морская база»), занимая сугубо оборонительную позицию. Премудрость «зеленого стола» – кабинетной стратегии – оказалась сильнее военных соображений. А потом Тинг был вынужден сопровождать свои транспорты с войсками к устью реки Ялу, где высадил уже свой десант.

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 этих 2 броненосцев, Тинг 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 Ито были 152-мм и 120-мм скорострельные пушки, которым предстояло дебютировать в бою. Китайские корабли были вооружены более старыми пушками Круппа, 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 малым ходом, и вода все время обильно смачивала палубу для предотвращения пожаров.

Адмирал Ито разделил свой флот на два отряда, которые должны были действовать самостоятельно. Под его собственным командованием находились 3 бронепалубных крейсера типа «Мацусима», тот самый «Тиёда» и всякое старье. Быстроходная эскадра адмирала Цубоя состояла из 4 крейсеров, она имела приказ действовать самостоятельно. 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.

Подготовка японского флота находилась на более высоком уровне, хотя заявления, будто она была хороша, все-таки следует подвергнуть сомнению. Во всяком случае, ранее японские офицеры не показали отменной выучки и умения быстро реагировать на изменившуюся ситуацию. Скажем, адмирал Ито допустил совершенно очевидную ошибку, включив в состав своей эскадры плавучие ископаемые, вроде так называемого броненосца «Фусо», что привело к совершенно неоправданному снижению эскадренной скорости, ничуть не повысив силу соединения.

Китайский командующий адмирал Тинг выбрал строй фронта, но дальнейшие события наглядно продемонстрировали все недостатки данного построения. Для начала сказалась плохая выучка китайских команд, и хотя скорость эскадры была не более 6 узлов, фланги начали отставать, фронт превратился в полумесяц. 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 2 часов. Командование принял на себя капитан «Дин-Юаня». Ответный выстрел «Иусино» 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 2 румба вправо, но кто отдал этот приказ – неизвестно, в результате строй китайцев окончательно смешался.

Японцы сосредоточили огонь на двух правофланговых крейсерах, которые сразу загорелись. Японская эскадра словно окуталась облаком густого дыма, в котором мелькали красные вспышки выстрелов. Китайским артиллеристам, привыкшим к старым орудиям, такая скорострельность казалась просто чудом, однако меткость японцев оставляла желать много лучшего. И все-таки количество выпущенных снарядов сказалось, оба китайских крейсера бросились наутек, причем один из них выбросился на берег, а второй почти успел это сделать, но затонул на мелководье, и команду пришлось снимать с мачт, торчащих из воды. Между прочим, можно считать, что японцам повезло, так как 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.

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. Старый броненосный корвет «Хиэй» под угрозой тарана был вынужден прорезать строй китайцев, пройдя между их броненосцами. Концевые корабли Ито отстали, им угрожала гибель, но положение спас адмирал Цубой, вернувшийся после разгрома китайского правого фланга.

В результате китайские корабли окончательно сбились в кучу, беспорядочно перемещаясь (сказать «маневрируя» здесь нельзя) и мешая друг другу стрелять. В этих беспорядочных стычках японские корабли несколько раз пускали торпеды, но не добились ни одного попадания. Китайцы вполне благоразумно оставили свои торпеды на берегу, так как надводные аппараты представляли больше опасности для самого корабля, чем для противника.

В этот момент произошло событие, которое в европейском флоте было бы просто невысказуемо. Крейсер «Цзи-Юань», находившийся на крайнем левом фланге китайской эскадры, был обстрелян японцами. Нервы капитана, расшатанные еще во время инцидента с «Коушингом», не выдержали, и он, покинув строй, бежал в Порт-Артур. Мало того, этот позорный пример оказался заразительным, потому что соседний крейсер «Кванг-Ча» последовал его примеру и также дезертировал. Китайские таможенные крейсера, которые снялись с якоря несколько позже эскадры Тинга, тоже предпочли не вмешиваться в сражение и держались на почтительном удалении, так же как и китайские миноносцы, которые могли оказать серьезное влияние на ход боя. Вряд ли их атака принесла бы успех, но вот **угроза атаки** могла серьезно спутать карты японцам. Кстати, трусость не спасла «Кванг-Ча», он так и не прибыл в Порт-Артур, поскольку ночью налетел на риф возле бухты Талиенван и затонул с большинством команды. Командир «Цзи-Юаня» тоже не ушел от судьбы. Второе бегство с поля боя ему не простили и после короткого суда обезглавили.

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.

Крейсер «Лай-Юань», который шел справа от броненосцев, тоже получил серьезные повреждения. Пожары на нем приняли неконтролируемый характер, однако корабль продолжал ожесточенно отстреливаться. В каютках и машинных отделениях царил настоящий ад, люди падали от тепловых ударов, но все-таки они не позволили крейсеру потерять ход. Плавающий, он сумел вырваться из кольца японских кораблей.

Кстати, японцы тоже не обошлись без повреждений и потерь. Рискованность сражения небронированных кораблей с броненосцами доказало единственное попадание в крейсер «Мацусима». Впрочем, этот крейсер еще должен благодарить судьбу за то, что отделался сравнительно легко. Сначала 260-мм снаряд с «Пин-Юаня», попав в отсек кормового торпедного аппарата, каким-то чудом не взорвал снаряженную торпеду. Затем в него попал 305-мм снаряд с «Чжень-Юаня», который угодил в 120-мм батарею и вызвал там сильный пожар, из-за которого крейсер снова оказался на грани гибели. Из-за этого крейсер был вынужден покинуть боевую линию, адмиралу Ито пришлось переносить свой флаг на крейсер «Хасидатэ». И все это было результатом воздействия двух снарядов, один из которых не взорвался, так как был начинен цементом. Большие повреждения получили замыкающие корабли японской колонны, что не удивительно, так как это были самые слабые единицы японской эскадры.

Примерно к 14.00, то есть через полтора часа после начала боя, китайские броненосцы расстреляли весь свой запас фугасных снарядов. Оба корабля серьезно пострадали, их надстройки были буквально изрешечены, полыхали многочисленные пожары. Разумеется, европейские советники утверждают, что лишь их усилиями корабли были спасены от гибели.

К этому времени недостаток снарядов начали испытывать и японцы. Самым большим разочарованием адмирала Ито стала его неспособность потопить китайские броненосцы. Теоретически 320-мм орудия могли пробить их броню, на практике они оказались не способны это сделать. Сражение начало затихать само собой. Свалка как-то незаметно перешла в сражение на параллельных курсах, причем теперь уже и китайцы перестроились в кильватерную колонну. Адмирал Ито в своем рапорте писал: «Примерно к 17.30, видя, что к «Дин-Юань» и «Чжень-Юань» присоединились другие корабли и что эскадра авангарда отделилась на большое расстояние от главных сил, а также учитывая приближение заката, я решил выбрать бой на параллельных курсах с намерением возобновить сражение наутро. Я решил, что ночной бой будет невыгодным из-за того, что корабли могут разделиться в темноте, и потому, что противник имел миноносцы. Однако я потерял китайцев из вида, а на рассвете не было видно даже следов противника».

В действительности к этому моменту к китайским броненосцам не мог присоединиться ни один большой корабль. Только на закате адмирал Тинг построил то, что осталось от его флота, в кильватерную колонну и повел ее в Порт-Артур. К нему подошел все еще пылающий «Лай-Юань», еще один небольшой крейсер, а также не участвовавшие в бою корабли. Позади остался горящий крейсер «Чао-Юн». Как ни странно, адмирал Тинг был уверен, что разгромил японский флот, и по прибытии в Порт-Артур объявил о своей победе. На самом деле китайцы потерпели серьезное поражение. Они потеряли 2 больших и 3 малых крейсера, 3 корабля были повреждены, причем крейсер «Лай-Юань» фактически окончательно был 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.

Поэтому наступило время подвести итоги сражения и посмотреть, действительно ли оно имело такое же значение, как Трафальгар. Прежде всего следует сказать, что бой при Ялу дал серьезную пищу для размышлений кораблестроителям, вклад в развитие военно-морского искусства был не столь очевиден. Попытка адмирала Тинга использовать строй фронта завершилась полным провалом, как того и следовало ожидать, все-таки он не был Тегетгоффом, да и под командованием у него находились не аккуратные австрийцы. Строй оказался совершенно негибким и совершенно неуправляемым. Японцы сразу нащупали его слабое место – фланги – и прекрасно использовали это, не прилагая особых усилий. Очень быстро строй фронта превратился в беспорядочную кучу, и если бы японцы стреляли хотя бы немного лучше, все кончилось бы для китайцев заметно хуже.

Следует отметить, что вопреки мнению многих историков, адмирал Ито провел бой далеко не лучшим образом. Об одной его ошибке мы уже писали, но следует отметить и другую. Обладая огромным превосходством в скорости, он тем не менее допустил сближение с китайцами, в результате чего его собственная эскадра оказалась в сложном положении. Он вполне мог расстреливать китайцев издали, как это сделал в 1904 году на завершающей стадии боя в Желтом море адмирал Того, тогда его корабли избежали бы даже минимальных повреждений.

С точки зрения тактики стало ясно, что место главного оружия заняла артиллерия, таран и торпеда ушли на задний план. Отсюда следовал однозначный вывод – необходимы изменения в размещении артиллерии: так как бой кильватерных колонн снова стал наиболее вероятным, то нужно было усиливать бортовой огонь, а не носовой, считавшийся необходимым для кораблей, сконструированных из расчета на таранную тактику.

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. Следовало каждый раз учитывать конкретную ситуацию, чтобы подбирать тактику под нее. Японцы же использовали тот же самый прием при Цусиме, после чего окончательно уверовали в его волшебную силу. Во всяком случае, во

Второй мировой войне стремление дробить свои силы приобрело у японских адмиралов патологический характер.

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.

Наконец, полностью было доказано значение превосходства в скорости, причем не только как средства уклонения от тарана. Стало совершенно очевидно, что превосходство в скорости позволяет создать тактически выгодную ситуацию (в данном случае – охватить фланг противника) и использовать ее. Обладающий превосходством в скорости диктует ход боя. А ведь еще недавно даже англичане с большим пренебрежением относились к этому тактическому элементу.

Одновременно было доказано наиважнейшее значение бронирования. Увлечение безбронными кораблями, дань которому отдал даже адмирал Макаров, завело в тупик. Китайские броненосцы выдержали до 200 попаданий снарядами различных калибров и все-таки сохранили свою боеспособность. На двух броненосцах погибло всего 20 человек и 35 были ранены – сравните это с цифрами общих потерь китайской эскадры. Если бы только их команды были лучше подготовлены, а снаряды (даже не артиллерия!) были лучшего качества, бой вполне мог закончиться с прямо противоположным результатом. Причем на этом конкретном историческом отрезке актуальным стало бронирование максимально возможной площади борта для защиты от фугасных снарядов, обладающих большой разрывной силой, но малой пробивной способностью.

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. Однако при спокойном и тщательном анализе этого и последующих сражений конца XIX века русский флот мог бы избежать многих неприятностей.

Следующий вывод касался торпедного оружия. Оказалось, что в настоящем бою торпеда далеко не так опасна, как в идеальных условиях, близких к учебным стрельбам, как это было в случае с чилийскими минными крейсерами. Все попытки японцев использовать торпеды завершились промахами.

Сражение оказалось относительно затяжным, вспомним, что бой у Лиссы реально продолжался менее часа, поэтому возникла еще одна проблема – потребовалось увеличить боезапас, особенно учитывая тот потрясающий темп, с которым скорострелки расходовали снаряды. В общем, кораблестроителям пришлось серьезно задуматься, и совсем недаром в последние годы XIX века кардинальным образом изменился взгляд на многие вопросы кораблестроения, изменилась сама конструкция кораблей.

А в целом об этом сражении писали много и частенько высказывали более чем странные мнения. Некоторые авторы дошли до самых невероятных заключений относительно сражений будущего. Даже вопрос о том, строить ли деревянные или железные суда, снова всплыл на поверхность и серьезно обсуждался специалистами!

Главной же ошибкой аналитиков было то, что они хотели извлечь из этого единичного случая общие правила, годные при всех обстоятельствах. Война на море вообще характерна тем, что в ней крайне редко дело доходит до вооруженных столкновений крупного масштаба, потому приходится использовать опыт немногочисленных боев. Но тем более здесь следует быть крайне осмотрительным и делать свои заключения с большой осторожностью, не склоняясь к жестким догматическим выводам.

Следующая война, которую вели между собой две вполне цивилизованные державы – Соединенные Штаты и Испания, – была не столь показательна. Сражения при Маниле и

Сантьяго продемонстрировали, что некогда великая морская держава Испания превратилась в совершенное посмешище. Лучше всего эти сражения характеризуют потери американцев, потому что в каждом из них американский флот потерял ровно по **одному человеку** убитым. Честное слово, на учебных стрельбах иногда теряют больше. Но все-таки мы кратко расскажем об этих боях US Navy, потому что главными действующими лицами в них стали крейсера.

30 апреля 1898 года адмирал Монтехо, командовавший эскадрой, получил известие, что на следующий день американская эскадра адмирала Дьюи атакует его. По неизвестным причинам испанцы считали, что в Манильскую бухту ночью войти нельзя, поэтому Монтехо спокойно отправился спать. И каково же было его удивление, когда на рассвете 1 мая он увидел прямо напротив базы Кавите американские корабли. Дьюи прошел в бухту именно ночью, иногда даже американцы способны на отчаянные поступки. Вспомните знаменитую фразу Фаррагата: «Вперед и к черту мины!»

Положение Монтехо было совершенно безнадежным, старые композитные пароходы и маломощные береговые батареи были достаточны для отпугивания пиратов, но не для боя с современными крейсерами. В 05.41 американцы открыли огонь. Дьюи избрал примитивную, но эффективную тактику. Его корабли лениво фланировали вдоль берега туда и обратно, методично расстреливая испанские корабли один за другим. Безнадежность положения испанцев подчеркивал тот факт, что береговым батареям не хватало дальности стрельбы, чтобы достать американцев. Вообще можно предположить, что для уничтожения испанской эскадры хватило бы флагмана Дьюи бронепалубного крейсера «Олимпия», так как его четырьмя 203-мм орудиям испанцы не могли противопоставить ничего.

Монтехо приказал своим кораблям таранить американцев, но это был жест отчаяния. Никто из испанских капитанов не попытался броситься в безнадежную атаку, кроме испанского флагмана «Рейна Кристина». Но как собирался это сделать Монтехо, если скорость его корабля не превышала 16 узлов, тогда как американцы свободно делали 20 узлов? В общем, его корабль был безжалостно расстрелян и потерял половину команды, был ранен и сам адмирал.

Единственный напряженный момент возник в результате неразберихи на американских кораблях. Командир «Олимпии» капитан 1-го ранга Гридли сообщил адмиралу, что у него осталось по 15 снарядов на орудие, и в 07.45 Дьюи решил временно отойти, чтобы разобраться в происходящем. Чтобы не смущать матросов, он объявил, что дает время команде позавтракать! Вообще-то беспрецедентный случай в истории войны на море – прервать сражение для приема пищи... На такое способны только американцы.

Недоразумение быстро прояснилось: все дело оказалось в «испорченном телефоне». На самом деле «Олимпия» **израсходовала** по 15 снарядов на орудие, поэтому Дьюи повернул обратно к берегу, и в 10.40 сражение возобновилось. Но к этому времени Монтехо уже приказал своим капитанам затопить корабли. Американцы немного постреляли по берегу, и все завершилось тем, что в 12.40 испанские корабли и батареи спустили флаг.

Второе и последнее морское сражение Испано-американской войны состоялось 2 июля возле Сантьяго-де-Куба. Не будем же мы воспринимать за битву перестрелку между 2 американскими и 3 испанскими канонерками в бухте Карденас? Тем более что там не погиб ни один корабль.

Перипетии похода адмирала Серверы и его сидения в осажденной крепости хорошо известны, мы не будем на них останавливаться. Лишь повторим, что странным образом эта ситуация смоделировала осаду Порт-Артура и судьбу Первой Тихоокеанской эскадры. А сам бой... Ну, его можно характеризовать одним-единственным словом: кавардак!

Испанские корабли вышли из бухты примерно в 09.45. Адмирал Сервера совершенно случайно выбрал для выхода очень удачный момент – американская эскадра оказалась ослаблена уходом нескольких кораблей, отсутствовал даже командовавший ею адмирал Сэмпсон. Испанские броненосные крейсера шли кильватерной колонной: «Инфанта Мария-Терезия»,

«Бискайя», «Кристобаль Колон» и «Альмиранте Окендо». Самоубийственный строй, но иного варианта у Серверы просто не было, да и американцы оказались не слишком готовы к лихому прорыву противника. Замещавший командира коммодор Шлей приказал кораблям отойти немного к югу и выстроиться в кильватерную колонну, но в результате они сбились в беспорядочную кучу, перекрывая друг другу линию огня.

Сервера приказал остальным кораблям уходить, а сам пошел прямо на крейсер «Бруклин», надеясь отвлечь внимание американцев на себя. Но из этого смелого замысла ничего не получилось: огнем американцев флагман Серверы был быстро превращен в пылающую развалину, и адмирал приказал капитану выбросить крейсер на берег, чтобы избежать лишних жертв.

Следующей жертвой стал замыкавший строй «Альмиранте Окендо». Он пострадал от огня броненосца «Айова», и вдобавок из-за дефекта замка в кормовой 280-мм башне взорвался собственный снаряд. Ну а когда взорвался один из котлов, с крейсером было покончено. Хотя смертельно раненый командир капитан 1-го ранга Ласага успел отдать приказ затопить крейсер, это уже не требовалось. Вместе с броненосными крейсерами вышли два контрминоносца – «Плутон» и «Фурор», но вооруженная яхта «Глостер» быстро с ними разделалась.

Чуть дольше американцам пришлось провозиться с двумя оставшимися крейсерами. «Бискайя» в течение целого часа вела дуэль с флагманом коммодора Шлея крейсером «Бруклин». Хотя дистанция боя была минимальной – около 1200 ярдов, – почти ни один из 300 снарядов, выпущенных испанцами, в цель не попал. Кроме того, существует гипотеза, что чуть ли не три четверти боезапаса на крейсере были практическими снарядами, начиненными песком, а не порохом. Все закончилось, когда снаряд «Бруклина» взорвал торпеды в надводном аппарате. Пожары на «Бискайе» вышли из-под контроля, крейсер спустил флаг и тоже повернул к берегу, чтобы выбраться на мель.

Остался последний корабль – «Кристобаль Колон». Формально это был новейший и лучший крейсер испанской эскадры, так как принадлежал к знаменитой серии кораблей «Джузеппе Гарибальди» итальянской постройки. Но его состояние лучше всего характеризует тот факт, что на нем не были установлены 280-мм орудия. Положение Испании было поистине отчаянным, иначе никто бы не решился отправлять в бой недостроенный корабль. Он мог бы полагаться на свою скорость, так как на бумаге «Кристобаль Колон» был самым быстроходным кораблем в этом бою. Но при номинальной скорости 21 узел в этот день крейсер не смог дать более 17 узлов, да и эта скорость достаточно быстро упала до 13,5 узла. Броненосец «Орегон» и крейсер «Бруклин» постепенно настигали его. Командир крейсера решил проявить гуманизм и после короткой перестрелки с «Бруклином» выбросил крейсер на берег. Гуманизм себя оправдал – на «Колоне» не погиб ни один человек.

В общем, здесь было бы не о чем говорить, если бы не одна многозначительная деталь. Похоже, именно это сражение подготовило дальнейшие поражения русских в Русско-японской войне. Ведь оба боя проходили не просто на малых – на минимальных дистанциях, и если бы вдруг японцы решили сражаться на расстоянии от 5 до 10 кабельтовых, русские бронебойные снаряды пришлось бы очень кстати. Но русские адмиралы даже мысли не допускали, что каждая следующая война будет развиваться по-своему и мало что из опыта предыдущей можно будет в ней использовать. Хотя кое-что явно следовало бы, ведь и китайцы при Ялу, и испанцы при Сантьяго ужасно пострадали от пожаров, бушевавших на кораблях. Но почему-то адмирал Рожественский считал эту угрозу ничтожной, за что поплатилась **вся** его эскадра.

Отступление первое – крейсера одной войны

История броненосных крейсеров началась с постройки в России двух кораблей, предназначенных для борьбы на океанских коммуникациях, во всяком случае, именно так утверждают русско-советско-российские историки и даже кое-кто из западных. Русские историки безапелляционно утверждают, что британский «Шеннон» был заложен в ответ на появление «Генерал-адмирала», британские выражаются более осторожно. Русские корабли были лишь одной из причин. Королевскому флоту требовался броненосный корабль для заморских станций, а построить по броненосцу для каждой богом забытой дыры не могла даже Великобритания. В общем, «Шеннон» дал начало недолгой, но крайне интересной и противоречивой истории броненосных крейсеров, которую мы позднее рассмотрим отдельно. Кстати, интересно, что сами англичане называли его броненосным фрегатом, в британском флоте термин «крейсер» вошел в повседневный обиход лишь в 1880 году, когда началось строительство серии кораблей типа «Линдер». Но почему бы нам не попытаться разобраться в этой истории более детально, тем более что она того действительно заслуживает.

Начнем с самого простого. Попытайтесь найти хотя бы какие-то отличия в характеристиках «Генерал-адмирала» и заложенного на 4 года раньше корабля (назовем его пока так) «Минин». Вряд ли это вам удастся, единственное, что можно сказать, – постройка башенного броненосца «Минин» была застопорена после катастрофы «Кэптана», и он был достроен как **броненосный крейсер**, хотя из-за задержки вошел в строй позднее «Генерал-адмирала». Но будем последовательны и посмотрим на броненосец с центральной батареей «Князь Пожарский». Он по своим данным уже совершенно ничем не отличается от «Генерал-адмирала», вооружение совпадает буквально до последней пушки, разве что корабль короче на 4 метра и скорость поменьше на пол-узла. Это вы называете отличием?! Получается, что все заключается лишь в ярлычке, который привесили кораблю: вот это броненосец, а вот это – броненосный крейсер. Кстати, некоторые справочники и «Князя Пожарского» тоже относят к крейсерам.

Но мы продолжим наш анализ, обратившись к спискам Королевского флота. Полюбуйтесь на великолепный пятимачтовый броненосец «Минотаур», вошедший в строй за два года до закладки «Генерал-адмирала». Чем он вам плох в роли броненосного крейсера? Ведь его скорость на два узла выше, чем у русских кораблей. Мы уже не говорим о целой коллекции броненосных фрегатов и корветов, которые построили англичане, просто не удосужившись назвать их крейсерами. Причем вот ведь парадокс: те крупные корабли, которые англичане числили броненосцами, были быстрее мелких корветов, ненамного, но быстрее. Ну о чем можно вообще говорить, если тот же «Генерал-адмирал» не превосходит в скорости даже брестерный броненосец «Девастейшн»? А ведь одним из главных отличительных признаков крейсера является высокая скорость! Вот, например, построенные в то же время небронированные крейсера или железные фрегаты, как хотите, типа «Шах» действительно быстрее современных им броненосцев. Я понимаю, это крайне неприятно, но что, если решиться и назвать кошку кошкой, то есть отнести русские корабли к броненосным фрегатам и не пытаться доказать, что Киевская Русь была родиной слона? Собственно, то же самое следовало бы сделать и с британскими крейсерами «Шеннон» и «Нельсон», которые строились якобы как «ответ их Чемберлена нашему», будем до конца справедливыми. Один из вариантов решения предлагает нам справочник Конвея, когда вводит условный класс «броненосные крейсерские корабли». Кстати, если попытаться повнимательнее проанализировать британскую литературу, то выяснится, что под термином «крейсерские» – «cruising» – англичане понимают всего лишь рангоутные корабли, а отнюдь не крейсера в более позднем смысле этого термина. Еще одна любопытная деталь: в записках конструктора «Шеннона» Натаниэля Барнаби русские корабли даже не упоминаются. К чему бы это?

Кстати, даже ряд русских историков относят «Генерал-адмирала» к броненосным фрегатам, потому что имела одна черта, объединявшая его с аналогичными британскими кораблями и резко выделявшая «Шеннон» из этой компании. «Шеннон» первым из крейсерских судов получил броневую палубу, что ставят в безусловную заслугу тому же Барнаби. И еще: очень мило выглядит фраза: «Русским первым удалось осуществить идею броненосных крейсеров с броневым поясом по ватерлинии», якобы произнесенная в британском парламенте. Правда, при этом ссылаются не на «Parliamentary papers» или «London Gazette», а почему-то на «Историю отечественного кораблестроения».

В общем, следует согласиться с тем, что дата рождения броненосного крейсера сдвинется на 10 лет вперед и титул первенца получат британские корабли типа «Имперьюз», лишившиеся рангоута и перешагнувшие отметку 16 узлов. Во всяком случае, британские историки называют их создание поворотным пунктом в истории крейсеров.

Но с самого начала броненосные крейсера пошли каким-то самобытным извилистым путем, иногда озаряемым вспышками игривого галльского гения. Как ни странно, именно Великобритания превратила броненосный крейсер в «линкор для бедных», потому что к первым кораблям предъявлялось требование играть роль маленьких и экономичных броненосцев на отдаленных станциях. Это много позднее англичане перебрали в Китай целую эскадру настоящих броненосцев, видимо, в ознаменование подписания англо-японского договора.

В общем, англичане построили еще серию броненосных крейсеров типа «Орландо» и вдруг занялись строительством бронепалубных крейсеров, доведя эту идею до полного абсурда. Крейсера типа «Диadem» водоизмещением 11 000 тонн были вооружены всего лишь 152-мм орудиями и не имели никакой брони на ватерлинии. Впрочем, будем справедливы – французским «истребителям торговли» вроде «Шаторено» лучше было с ними не встречаться.

Зато именно французы первыми реализовали идею малого броненосного крейсера, построив «Дюпюи де Лом», примечательный несколькими особенностями. Прежде всего бросался в глаза фантастической длины таран, неуместно смотревшийся в эпоху скорострельных орудий и фугасных снарядов, хотя о них французы тоже подумали. Крейсер имел сплошное бронирование всего борта, защищавшее его от снарядов среднего калибра. И, наконец, на нем не только главный калибр, но и второй был установлен исключительно в башнях. Кстати, эта особенность отличала и последующие французские крейсера. Но тактическое предназначение «Дюпюи де Лома» и следовавших за ним «Амираль Шарнэ» и других крейсеров оставалось неясным, так как для действий в океане они явно не годились.

И вот здесь действительно свое слово сказали русские кораблестроители. В 1895 году в строй входит «Рюрик» – первый броненосный крейсер, действительно предназначенный для действия на океанских коммуникациях. Несмотря на ряд совершенно очевидных недостатков вроде попытки сохранить полное парусное вооружение, которое при желании позволяет отнести его к ископаемым броненосным фрегатам, он четко обозначил одно из направлений развития броненосных крейсеров. С этого момента данный класс кораблей совершенно четко распадается на три отдельные группы. Это «линкоры для бедных», которые еще иногда называют эскадренными крейсерами, защитники торговли и малые броненосные крейсера, главными поклонниками которых были французы. Причем этим подклассам лучше было не пересекаться на морских дорогах, что доказал позднее Коронель.

Итак, с легкой руки русских моряков началось строительство океанских крейсеров, характерной особенностью которых было большое водоизмещение, высокая мореходность и максимально возможная дальность плавания. Опять же, явно под влиянием русских крейсеров англичане и французы устанавливали на своих кораблях тяжелые орудия (194-мм и 234-мм), но ограничивают их количество. Англичане сгоряча построили огромные бронепалубные крейсера «Пауэрфул» и «Террибл», превосходившие по водоизмещению броненосцы, но не

имевшие никакой бортовой брони, но потом опомнились. Классическим примером защитников торговли могут служить броненосные крейсера типа «Кресси» или «Глуар».

Зато первые «линкоры для бедных» полностью соответствуют своему названию и отправляются служить далеко за пределы Европы. Великие державы явно брезгают кораблями, подобными чилийскому «О’Хиггинсу» или японскому «Идзумо», у них хватает настоящих броненосцев. Ведь формально с этими крейсерами может справиться даже броненосец 2-го класса, скажем, итальянский «Эммануэле Филиберто», и если уж относить эти корабли к броненосцам, то для них следует ввести 3-й класс.

Англичане, которым требовалось не просто много, а очень много защитников торговли, в какой-то момент были вынуждены задуматься о стоимости новых кораблей, и в результате этого появилась серия первых «Графств». Это были защитники торговли в чистом виде – не слишком сильное вооружение, не слишком толстая броня, но любой из вражеских рейдеров они могли уничтожить без всяких проблем, что и доказали «Кент» и «Корнуолл» при Фолклендах. Обвинения в том, что-де их конструктор Уильям Уайт просто забыл про пушки, совершенно безосновательны, крейсера получили вполне достаточное вооружение, просто нужно было использовать их так, как предполагалось. Впрочем, все это можно будет повторить слово в слово по отношению к будущим тяжелым крейсерам серии «Графств», построенным четверть века спустя.

Но защитники торговли как-то не особо прижились в различных флотах, слишком велик был соблазн обзавестись собственным недоброненосцем, да и кому нужно было защищать эту самую морскую торговлю, кроме империи, над которой никогда не заходит солнце? Первыми не выдержали американцы, следом за ними немцы, а логически завершили этот процесс японцы, доведя идею эскадренного крейсера до полного абсурда. Если американские корабли типа «Теннесси» с водоизмещением 14 500 тонн уже превзошли по всем статьям старые броненосцы 2-го класса, то попытка классифицировать японские «Цукубу» и «Кураму» представляет серьезные затруднения. Мало того, что эти «крейсера» обзавелись 305-мм артиллерией, так ведь на «Кураме» стояли вдобавок еще и 203-мм орудия. Скорость этих кораблей не превышала 21 узла, что для крейсера в 1907 году было уже просто неприлично, но японцы все-таки назвали их «дзуньёкан», хотя броненосными крейсерами они были не в большей степени, чем тот же «Генерал-адмирал».

А тем временем не менее любопытные трансформации происходили с другими ветвями этого благородного семейства. Французы благополучно трансформировали свои защитники торговли в эскадренные крейсера, движение от «Глуара» через «Леона Гамбетту» и далее до «Эдгара Кинэ» представляло собой постепенную эволюцию по пути медленного усиления боевых качеств корабля. Но это усиление оказалось слишком медленным, так как оставить в качестве главного калибра всего лишь 194-мм орудия было не мудро, но далее французские конструкторы почему-то не пошли.

Зато итальянцы начали увеличивать малый броненосный крейсер и на основе проекта «Карло Альберто», вполне соответствовавшего, скажем, французскому «Клеберу», создали прославившиеся броненосные крейсера типа «Гарибальди», которые потом служили и воевали в составе не только итальянского, но еще и четырех других флотов. И все-таки, как бы ни были хороши эти корабли водоизмещением 7500 тонн, вряд ли они смогли бы противостоять британскому «Уорриору» или немецкому «Шарнхорсту». Именно поэтому итальянцы в конце концов построили нечто вроде переходных броненосцев 2-го класса – крейсера типов «Амальфи» и «Сан Джорджио».

В то же время при желании можно было отыскать и примеры прямо противоположные. Малые броненосные крейсера третьеразрядных флотов усыхали до совершенно минимальных размеров. Кто помнит, что японский крейсер «Тиёда», участвовавший в Русско-японской войне, следует формально причислять к броненосным? А ведь он имел броневой пояс.

В годы Русско-японской войны броненосные крейсера сыграли важную роль, более того, превосходство в этом классе кораблей предопределило успех японцев в Цусимском сражении. Вдобавок после него с новой силой вспыхнули споры относительно того, может ли броненосный крейсер сражаться с броненосцем. Вроде бы может, но полученные доказательства выглядели не вполне убедительно. Окончательную проверку решили отложить до следующей войны, но появление дредноутов и линейных крейсеров моментально отбросило броненосные крейсера на обочину. В качестве эскадренных крейсеров их теперь мог использовать только самоубийца, их нулевая ценность была продемонстрирована в Ютландском сражении. Даже венец развития броненосных крейсеров – немецкий «Блюхер» – был без особых проблем уничтожен британскими линейными крейсерами в сражении на Доггер-банке. Выяснилось, что броненосные крейсера не обладают необходимым запасом скорости и потому не могут ни сражаться с новыми кораблями, ни сбежать от них. Собственно, у них никогда этого запаса и не было, то, что они превосходили броненосцы в скорости на 2–3 узла, решительно ничего не означало. Поэтому не следует пытаться представить их неким подобием линейных крейсеров додредноутской эпохи, тем более что для броненосных крейсеров не было выполнено еще одно важнейшее условие: их главный калибр всегда был меньше главного калибра броненосцев. Их даже не стали использовать для обстрела береговых целей, вполне хватало устаревших к этому времени броненосцев.

Тем более что в самом начале войны, утром 22 сентября, произошла трагедия, подчеркнувшая потерю всякой ценности броненосными крейсерами. Подводная лодка капитан-лейтенанта Отто Веддингена встретила английские крейсера «Абукир», «Хог» и «Кресси». Она вышла из Киля 20 сентября с приказом атаковать транспорты у побережья Фландрии. Лодка тоже не смогла справиться с сильной волной, которая прижала ее к побережью Голландии. Веддинген 2 дня держался на поверхности, выжидая улучшения погоды, но утром 22 сентября заметил подходящие с юга британские броненосные крейсера. U-9 спешно погрузилась. Выйти на позицию для пуска торпед не представляло никаких трудностей, и в 06.20 Веддинген с дистанции 500 ярдов выпустил торпеду в головной крейсер.

Это был «Абукир». Он получил попадание в правый борт, и крен быстро достиг 20 градусов. Попытка спрямить корабль контрзатоплением не удалась, и примерно через 25 минут после взрыва крейсер затонул. Капитан 1-го ранга Драммонд не знал, торпедирован его корабль или подорвался на mine. Поэтому он приказал «Хогу» и «Кресси» подойти, чтобы спасти команду «Абукира». Но это лишь подставило еще 2 крейсера под торпеды Веддингена. Первым подошел «Хог» капитана 1-го ранга Николсона, который застопорил машины и начал спускать шлюпки. При этом артиллеристы находились у орудий, но что они могли сделать подводной лодке? Веддинген не без удивления следил за всем этим в перископ. Позиция для атаки была просто идеальной – крейсер находился всего в 300 ярдах от U-9. Немного дальше виднелся «Кресси» капитана 1-го ранга Джонсона. В 6.55 Веддинген выпустил 2 торпеды. Они попали в левый борт «Хога» как раз в тот момент, когда крейсер дал ход.

Артиллеристы крейсера открыли огонь, но вскоре все было кончено. «Хог» затонул кормой вперед уже через 10 минут. Веддинген поднялся на поверхность, чтобы проверить, где находится третий крейсер. «Кресси» все еще стоял неподалеку. U-9 погрузилась, и в 07.17 Веддинген выпустил 2 торпеды из кормовых аппаратов. На борту крейсера заметили перископ, и капитан скомандовал «Полный вперед!», но было уже поздно. Одна торпеда прошла за кормой «Кресси», но вторая попала в правый борт под четвертую трубу. Веддинген приказал зарядить последнюю оставшуюся у него торпеду в носовой аппарат и тоже выпустил ее в «Кресси». Это попадание пришлось чуть позади мостика и оказалось роковым. «Кресси» перевернулся. Минут 15 он еще плавал днищем вверх, а потом затонул. U-9 быстро покинула район боя, всплыла и в надводном положении пошла на север.

Потери англичан в личном составе оказались чудовищными. Из 2296 человек экипажей 3 крейсеров погибли 62 офицера и 1397 матросов. Главная заслуга в спасении 837 человек принадлежит датскому пароходу «Флора». Капитан 1-го ранга Николсон позднее заявил: «Я не нахожу слов для оценки действий капитана «Флоры», рискнувшего во имя человеколюбия подойти к месту катастрофы, совершенно не зная, погибли крейсера от подводной лодки или взорвались на минном заграждении». Большую помощь «Флоре» оказали пароход «Титан» и траулеры «Кориандер» и «J. G. С.». Тэрвитт со своими кораблями появился только в 10.45. Он приказал 1-й флотилии эсминцев попытаться перехватить U-9, но англичане безнадежно опоздали, хотя Веддинген и видел позади себя дымы эсминцев.

После этого попытки использовать броненосные крейсера в качестве кораблей первой линии выглядели как желание доказать, что дважды два пять. Вот так, тихо и незаметно, исчезли со сцены крейсера одной войны – Русско-японской.

Русско-японские разборки

Рассказ о Русско-японской войне хочется начать с революционного предложения. А может, хватит цепляться за датировку событий старым стилем? В конце концов, разве не надоело позади «истинной» даты в скобочках ставить «не нашу». Весь мир знает, что сражение в Желтом море произошло 10 августа 1904 года, и только в России утверждают, что бой у Шантунга имел место 28 июля того же года. Зато такое изменение позволило бы избежать большой путаницы, потому что нигде более юлианский стиль не используется. Конечно, патриарх Алексей II объявил григорианский календарь «дьявольским изобретением, придуманным на пагубу истинным христианам», но ведь живем-то мы все равно по нему. Так что мелкий грешок датировки событий далекого прошлого нам, скорее всего, простят.

Ну да ладно, вернемся к предмету разговора. Первой большой войной, в которой прошли обкатку не только идеи теоретиков морской войны, но и замыслы инженеров-кораблестроителей, стала Русско-японская война. При всех интересных фактах и выводах Японо-китайской и Испано-американской войн они все-таки являлись мелкими локальными конфликтами, хотя вторая формально и велась аж на двух океанах. Но вспомните: эскадра адмирала Дьюи сначала мирно стояла в китайских портах, потом добралась до Манилы, разгромила испанскую эскадру и снова стала на якорь до конца войны. Попытки испанцев послать на Филиппины эскадру адмирала Камарры и развернуть крейсерскую войну в Атлантике закончились ничем. И только Русско-японская война заставила адмиралов и инженеров задуматься всерьез об очень многих вещах. В частности, о роли крейсеров.

Дело в том, что в этой войне прошли проверку все аспекты боевой деятельности данного класса кораблей, но далеко не всегда крейсера успешно справлялись с поставленными задачами. К началу войны оба противника располагали большим числом крейсеров самых разнообразных типов и размеров – от маленьких скаутов типа «Новик» до океанских рейдеров вроде «Громобоя». Быстроходные крейсера должны были служить разведчиками при броненосных эскадрах; японцы вынужденно использовали свои броненосные крейсера в качестве «линкоров для бедных»; русские попытались вести крейсерскую войну; японские крейсера вели наблюдение и блокировали Порт-Артур; оба противника использовали крейсера для поддержки своих легких сил и борьбы с миноносцами противника. Что интересно, японцы даже не попытались использовать свои крейсера для защиты коммуникаций и борьбы с русскими рейдерами. Рассмотрим все по порядку.

Отдельного рассказа заслуживает одиссея крейсера «Новик». После боя 10 августа крейсер вместе с «Аскольдом» прорвался сквозь японский флот, однако ночью корабли разделились. Командир «Новика» капитан 2-го ранга фон Шульц решил зайти в Циндао, чтобы принять дополнительный запас угля. Погрузка происходила в спешке, полный запас принять не удалось, зато крейсер успел выскользнуть из порта засветло и не встретил японский отряд, посланный адмиралом Того блокировать порт.

Фон Шульц решил попытаться прорваться во Владивосток, обойдя Японию со стороны океана. Учитывая далеко не лучшее состояние машин крейсера, это было оптимальное решение. Рассуждения о том, что следовало рваться напролом через Цусимский пролив, несерьезны. Крейсер давно уже потерял свою рекордную скорость, и такая попытка граничила с самоубийством. Даже во время спокойного перехода механикам пришлось постоянно сражаться, чтобы машины крейсера не отказали. Расход топлива подскочил до 54 тонн в сутки вместо нормы 30 тонн, поэтому фон Шульц решил зайти на Сахалин в Корсаковский пост, чтобы принять уголь, хотя сначала намеревался прорываться через Сангарский пролив. Но

именно там «Новик» караулили японские крейсера «Титосэ» и «Цусима», стоявшие в Хакодатэ.

Однако 19 августа командир «Титосэ» капитан 1-го ранга Такаги получил телеграмму, в которой сообщалось, что «Новик» замечен с маяка Атоя, и сразу повел свои корабли на север к проливу Лаперуза. Однако японцы не обнаружили там русский крейсер, что вызвало у них серьезную тревогу – «Новик» мог уже проскочить во Владивосток. Такаги остался крейсировать в проливе, но отправил «Цусиму» осмотреть Корсаковский пост. Японцы надеялись, что русские примут трехтрубный крейсер за «Богатырь» и удастся захватить их врасплох. Это было наивно, ведь артурские моряки не раз сталкивались с однотипным крейсером «Нийтака», поэтому противник был опознан сразу.

В 16.25 на «Новике» заметили дым, крейсер снялся с якоря и попытался выскочить из залива, который стал мышеловкой, но «Цусима» пошла ему на пересечку. В 17.10, когда дистанция сократилась до 40 кабельтовых, «Новик» открыл огонь, японцы немедленно ответили. Для «Цусимы» это был боевой дебют, а вот русский корабль участвовал во многих столкновениях, и его артиллеристы имели большой опыт, поэтому неравенство сил до известной степени сглаживалось. Однако превосходство японцев, имевших 6 152-мм и 10 76-мм орудий против 6 120-мм орудий русских было **слишком** велико. Перестрелка продолжалась 45 минут, после чего фон Шульц повернул обратно в Корсаковский пост. «Новик» получил 3 подводных пробоины и начал садиться кормой. «Цусима» тоже получила течь, но японцы сумели с ней справиться, хотя желания продолжать бой у них не возникло.

На следующее утро «Титосэ» подошел к Корсаковскому посту, но обнаружил, что «Новик» лежит на дне. Все попытки команды заделать пробоины не принесли успеха, и капитан 2-го ранга фон Шульц приказал затопить крейсер. Взорвать его не удалось, так как подрывные патроны остались в затопленном рулевом отделении. Город выглядел брошенным, поэтому японцы принялись спокойно расстреливать затонувший крейсер. Потом «Титосэ» подошел ближе и удостоверился, что «Новик» лежит на грунте с креном 30 градусов на правый борт. Служба отважного крейсера завершилась.

Владивостокский отряд крейсеров выделялся в течение всей войны своей активностью. Да, его действия были далеко не всегда удачными, а свой единственный бой он проиграл, но нельзя не согласиться с известнейшим историком В. Семеновым, который утверждал, что если адмирал Иессен и не одержал громких побед, то чести русского флага он не уронил. Как и полагается, Россия это оценила: когда после войны броненосные крейсера «Громобой» и «Россия» вернулись на Родину, Иессен получил выговор по результатам инспекторского смотра и в этом же году был отправлен в отставку. Он ведь в блиндажах не отсиживался вроде адмирала Григоровича, а стоял на мостике под снарядами, а это любой дурак сумеет. На морских коммуникациях противника отряд потопил 10 транспортов и 12 шхун, захватил 4 транспорта и 1 шхуну.

Первый поход отряда в Японское море начался с замены командира – вместо адмирала Штакельберга был назначен капитан 1-го 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 развить 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 добавок 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 Камимур. Я лично читал рассказ об этом, причем в книге, на которую мало кто обращает внимание – воспоминания бельгийского посланника в Токио барона д'Анетана, и все равно не верю. Ну сделайте со мной, что хотите, – **не верю!** Кстати, а где в это время был он, Камимура? Действия адмирала, 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 израсхо-

довали 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 радиограмму 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 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 сметонировал 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, погибло 32 человека, 43 было ранено.

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 203-мм снарядов, 1085 152-мм снарядов и 910 12-фн снарядов. 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 стало соотношение потерь на «России» и «Громобое». Более новый и гораздо лучше бронированный «Громобой» потерял вдвое больше людей просто потому, что капитан 1-го 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.

При подготовке крейсерской войны русское военно-политическое руководство допустило несколько грубейших ошибок. Прежде всего, русское командование, само того не подозревая, выпустило джина из бутылки, введя принципиально новую трактовку понятия «военная контрабанда» в приказе № 42 по Морскому ведомству. Ранее таковой считались лишь грузы, имеющие военное назначение: оружие, боеприпасы, униформа, транспорт (читай – лошади). Русские в неявной форме ввели столь модное сегодня понятие «товаров двойного назначения», то есть товары, которые **могут** быть использованы для военных целей, хотя **могут** и не быть. Причем русские адмиралы сразу сообразили, что под такое определение можно было подтащить все, что угодно. Например, хлопок, составлявший чуть ли не треть импорта Японии, сразу оказывался запретным товаром, потому что мог использоваться для производства нитроцеллюлозного пороха и изготовления мундиров.

Мало того, было решено начать крейсерскую войну в **европейских** водах, что заведомо не могло принести ничего, кроме скандалов и обострения напряженности в отношениях с Великобританией, которой в 1905 году принадлежала половина всего мирового торгового флота. Это не «широта и смелость стратегического замысла», а откровенная глупость. Попутно выяснилось, что подготовка России к крейсерской войне оказалась пшиком. Специально строившиеся для этого корабли Добровольного флота оказались непригодны для этого, во вспомогательные крейсера были переоборудованы только «Петербург» и «Москва», причем Морское ведомство ухитрилось даже это вполне заурядное дело превратить в международный скандал. Эти два парохода стояли в Севастополе, где и были установлены орудийные площадки и произведена пробная установка орудий. После этого орудия были спущены в трюм и замаскированы. Предполагалось провести их через черноморские проливы под видом торговых пароходов, а уже в море установить орудия и поднять Андреевский флаг. По действовавшим тогда международным договорам Россия не могла проводить через Босфор и Дарданеллы военные корабли, но русские адмиралы надеялись таким образом обмануть всех и вся. Казалось бы, что проще – подготовить все в том же Севастополе, раз уж порты Балтийского моря были перегружены работами с кораблями Второй Тихоокеанской эскадры, привести их в Либаву и уже там официально превратить во вспомогательные крейсера. Потеря пары недель решительно ничего не означала. Но нет, главное – создать себе проблемы.

Эти корабли предназначались для крейсерства в Индийском океане и в июне 1904 года покинули Севастополь. Лишь в Красном море, уже после прохода Суэцкого канала, они сме-

нили торговый флаг на военный и начали операции в Красном море. «Петербург» осмотрел несколько судов и задержал английский пароход «Малакка» с контрабандным грузом для Японии. В середине июля суда направились в Индийский океан. У мыса Гвардафуй крейсера разделились: «Петербург» направился на пути сообщения севернее острова Мадагаскар, «Смоленск» – южнее. Получив 24 августа приказ прекратить крейсерство, оба корабля пришли в конце сентября в Либаву. За это время они осмотрели 19 пароходов, из которых задержали четыре и дали начало скандально известному делу парохода «Малакка».

Русские и английские историки описывают эти события с прямо противоположных точек зрения, причем русская выглядит гораздо менее основательной, и подрывают ее именно приводимые «свидетельства». Россия в то время считала совершенно естественным для себя нарушать любые международные обязательства и потому громче всех кричала о нарушении правил другими. Начать хотя бы с того, что сама Русско-японская война вспыхнула из-за того, что Россия нарушила **все до единого** многосторонние и двусторонние договора, касающиеся Китая, Маньчжурии и Кореи. Поэтому «война за корейские дрова» стала неизбежной.

Итак, 30 июня 1904 года вспомогательный крейсер «Петербург» остановил и задержал британский пароход «Малакка» компании «Пенинсыюлар энд Ориентал» **под предлогом** наличия на нем военной контрабанды. Английские газеты того времени живописуют красочные подробности досмотра: капитан «Малакки» гвоздями прибил британский торговый флаг к флагштоку, а русский офицер, угрожая ему револьвером, сорвал флаг. Капитан 2-го ранга Скальский решил направить его в Либаву с призовой командой, **не проводя** досмотра груза на основании одних лишь «подозрений, что дело нечисто». Сведения о якобы контрабандном характере груза «поступали» из самых разных мест, не имевших никакого отношения к рейсу этого парохода, например, от русских консулов на Мальте и в Александрии, куда «Малакка» не заходила.

Уже 7 июля последовала нота посла Великобритании, разумеется, совершенно необоснованная, как дружно пишут все русские авторы уже сто лет подряд. Да, на «Малакке» находились военные грузы, адресованные в Гонконг, чего русские упрямо не замечали и не замечают сегодня. Имелись надлежащие документы, грузы имели маркировку «Собственность правительства ЕВ», но ведь, если очень хочется, можно и не заметить этого, а заявить, что «из опроса команды» выяснилось наличие военной контрабанды. Действительно, кочегары и палубные матросы лучше всех знают, что, куда и кому везет пароход.

10 июня состоялось совещание по поводу «Малакки», на котором мнения резко разделились. Дипломаты требовали освобождения парохода, ссылаясь на нарушения международного права, допущенные моряками, морская фракция во главе с «князем Цусимским» Алексеем Александровичем отстаивала точку зрения «что хочу, то и ворочу». Великий князь утверждал, что Англия столь резко выступает в защиту «Малакки» на том основании, что-де в число акционеров «Пи энд О» входит английский король. Имажинэ, как говорят французы! Этому бреду можно предложить два различных объяснения. Либо генерал-адмирал был законченным дураком и транслировал гнилой российский опыт на другие страны, ведь в знаменитой афере с корейскими дровами семейка Романовых была замазана по самые уши. Одним из руководителей концессии стал великий князь Александр Михайлович, а крупнейший пакет акций принадлежал «кабинету ЕВ», то есть попросту царю. Можно допустить, что Алексей Александрович купился на титул «Пи энд О» – «королевская привилегированная» (Royal Charter), но это означает лишь то, что король даровал компании определенные привилегии, но отнюдь не то, что он получает за это деньги. И опять же, такое толкование означает, что генерал-адмирал был отменно глуп. Второе объяснение гораздо короче – великий князь совершенно сознательно врал.

А объяснение резкой реакции англичан может быть довольно простым. Еще с 1841 года компания «Пи энд О» являлась официальным перевозчиком почты британского Адмиралтей-

ства, а немного позднее стала официальным перевозчиком Королевской почты. Вообще-то в Англии за нападение на Королевскую почту просто вешали без долгих разглагольствований, ибо это считалось покушением на гарантии, данные ЕВ.

После недолгих препирательств уже 14 июля пароход был освобожден и продолжил переход. Чтобы окончательно отмазаться, русские раскручивают кампанию лжи, в которой первую скрипку начали играть российские консулы в Шанхае и Гонконге. То «Малакка» идет в Сингапур не для ремонта, а чтобы замести следы, то французские журналисты «достоверно установили», что пароход идет в Иокогаму, но попадает почему-то в Сасэбо. То вдруг оказывается, что на крейсере «Иватэ» установлены 152-мм орудия, привезенные «Малаккой», хотя такие орудия не существовали в природе. В общем, как советовал доктор Геббельс, чтобы в ложь поверили, она должна быть чудовищной.

Достоверность работы этих «источников информации» хорошо иллюстрирует басня о немецком транспорте «Самбия». Русский агент в Берлине полковник Шебек сообщил, что этот транспорт выходит из Гамбурга в Японию, имея на борту 329 орудий. Русские адмиралы, ничтоже сумняшеся, немедленно отправили на поимку контрабандиста вспомогательный крейсер «Урал». Никто даже не потрудился задуматься, можно ли верить этим бредням. Это ведь артиллерийский парк целой армии, настоящая сделка века. Сохранить подобную в тайне было бы просто невозможно, но никаких других подтверждений, кроме рассказней полковника, не было тогда, не появилось и сейчас. Но ранее, а особенно сегодня большинство историков почему-то считает эти сказки подлинными фактами.

Свой скандал устроил и «Смоленск», когда задержал немецкий пароход «Принц Генрих». Русские историки стыдливо пишут, что на нем проверили почту и изъяли два письма, куда были вложены документы об отправлении из Германии в Японию военной контрабанды. На самом деле все обстояло гораздо более тупо и гнусно. С парохода была конфискована **вся** почта, после чего ее **всю** перлюстрировали и изъяли два упомянутых письма. Все остальные письма «заклеили и отложили для передачи на первый встречный почтовый пароход», что и было сделано через двое суток, когда встретился английский пароход «Персия». Стоит ли после этого удивляться, что к русским вспомогательным крейсерам относились как к вывалившимся в наше время пиратам XVIII века?

Вообще действия русских вспомогательных крейсеров России ничего, кроме неприятностей, не принесли. Адмирал Рожественский протащил вместе с собой вокруг света «Кубань», «Терек», «Днепр», «Рион» и «Урал», но ничего существенного они не сделали, разве что «Урал» бесславно погиб в Цусимском сражении. Единственный вспомогательный крейсер Владивостокского отряда «Лена» отличился лишь тем, что «из-за поломки машин, помешавшей продолжать крейсерство», добрался аж до Сан-Франциско!

Чисто для справки приведем данные по торговым судам, захваченным японским флотом. Общее количество – 64, в том числе 16 русских, 22 английских, 10 немецких и 5 американских. И что вы после этого скажете, кому помогали англичане и американцы?

Наверное, проще всего разобраться с разведывательной и патрульной деятельностью крейсеров. Какими только словами не честили артурцы знаменитых «собачек» японского флота! Но, что самое интересное, заведомо более сильный «Аскольд» ни разу не попытался отогнать наблюдателей, обосновавшихся на внешнем рейде. Даже в самые напряженные моменты, когда японская эскадра вела перекидной огонь через Ляотешань, обстреливая гавань Порт-Артура, никто не пытался помешать японским крейсерам, корректировавшим огонь. Эти эпизоды, кстати, доказывают, что радиосвязь у японцев была поставлена на два порядка лучше, и не убеждают рассказы о довоенных опытах по связи на дальность 200 миль. Почему же во время войны никто не попытался повторить их?!

Еще одним примером налаженной службы разведки является организация дозоров перед Цусимским проливом. И любители, и профессиональные историки любят порассуждать о том, могла ли эскадра Рожественского проскользнуть через пролив незамеченной японцами. Ответ простой – не могла. Только чтобы получить этот ответ, пришлось ждать очень долго, пока наконец-то появятся считавшиеся почти 100 лет секретными японские карты. Оказалось, что были организованы четыре линии дозоров, выдвинутые вперед чуть ли не до острова Квельпарт. Рожественскому повезло проскочить их ночью, а что могло случиться, если бы он проходил этот район днем, рассчитывая оказаться ночью в Цусимском проливе? Получилась бы тотальная атака японских миноносцев и утром добивание потрепанной эскадры главными силами адмирала Того. Но случилось то, что случилось, в квадрате 203 вспомогательный крейсер «Синано Мару» обнаружил русских...

Стратегические ошибки

Парадоксально, но факт – дредноутная революция совершенно не коснулась крейсеров. Перед Первой мировой войной капитальные изменения претерпели практически все классы военных кораблей, но не крейсера. Более того, если присмотреться, то обнаружится странная вещь – крейсера незаметно выпали из кораблестроительных программ почти всех стран. Их продолжали строить лишь Великобритания и Германия, а остальные в лучшем случае лишь баловались. Разве можно воспринимать всерьез, скажем, построенные Италией три скаута? Франция так и вообще не заложила ни одного крейсера с июня 1906 года, да и без «Вальдека Руссо» ее флот мог прекрасно обойтись, в эпоху линейных крейсеров тихоходный броненосный крейсер, вооруженный всего лишь 194-мм орудиями, смотрелся совершенно неуместно.

А что строили два главных противника? Немецкие крейсера представляли собой плавное и постепенное развитие идеи добрых старых бронепалубных крейсеров 2-го класса. Добавили пару сотен тонн водоизмещения, поставили пару дополнительных орудий, увеличили скорость на пару узлов... Вот и все новации. Даже появление турбин нельзя считать в данном случае каким-то принципиальным прорывом. Поэтому построенный в 1917 году «Эмден-II» не слишком-то отличался от своего знаменитого предшественника, в конце концов, начали же немцы перевооружать свои более старые крейсера 150-мм орудиями. А броневой пояс и линейно-возвышенные установки прижились на немецких кораблях с большим трудом, да и бронирование немецких крейсеров оставалось во многом символическим.

Идеи, которыми руководствовалось британское Адмиралтейство, понять еще сложнее. Англичане фактически отказались от строительства океанских крейсеров, перейдя к строительству скаутов. Ведь если знаменитые «города» являлись подобно немецким кораблям линейным развитием старых бронепалубников, то новая линия, начатая «Аретузами», была заметным шагом назад. Их даже называли сначала «малыми броненосными крейсерами», вызывая невольные ассоциации с пресекавшейся династией. Но ведь поясную броню имели еще скауты типа «Форвард»! Ну а на огромный комплект почти одинаковых «С» просто жалко смотреть: водоизмещение меньше, вооружение слабее, вдобавок переход к двум калибрам вместо одного, вот разве скорость побольше стала. В общем, Адмиралтейство наштамповало много малых крейсеров, вполне подходящих для службы в пределах Северного моря, но никак не в открытом океане. Ведь последние из «городов», а именно «Бирмингемы», так и остались самыми крупными британскими легкими крейсерами Первой мировой. Правда, можно отметить более полное бронирование британских крейсеров по сравнению с немецкими и отказ от бортовых спонсонов, на тех же «С» последних серий все орудия стояли в диаметральной плоскости. Но все равно – ставка на текущие нужды была глубоко ошибочной.

Даже после окончания войны англичане продолжали гнуть ту же линию – «Е» и «Елизаветинцы» можно воспринимать как увеличенные «города», но не что-то новое. В общем, революция состоялась лишь с закладкой первых английских «вашингтонских крейсеров», вот это были действительно корабли нового поколения.

Этот застой не мог не сказаться. Хотя общее количество крейсеров во всех флотах, участвовавших в Первой мировой войне, было огромным, мы даже не будем пытаться их пересчитать, речь пойдет о сотнях кораблей, их достижения оказались более чем скромными, и этому было несколько причин. Прежде всего следует отметить одну особенность военных действий на море в этот период. Несмотря на формально океанский характер войны, она очень быстро превратилась в борьбу на ограниченных пятачках – Северное море, район Дарданелл, Черное море – вот, собственно, и все. Учитывая патологическую пассивность русского флота, мы с полным основанием можем исключить Балтийское море из перечня театров военных действий, ведь две

вылазки германского флота к Моонзундским островам во многом носили демонстративный характер. Так что в некотором смысле решение англичан было оправданным, вот только оно создало им проблемы при борьбе с многочисленными германскими рейдерами. Впрочем, настоящей крейсерской войны у немцев тоже не получилось, хотя адмирал Редер и настроил целых два тома официальной истории, названные «Kreuzerkrieg». Однако же один эпизод заслуживает подробного рассмотрения, хотя он является совершенно нетипичным для всей истории морской войны XX века. Мы говорим о походе, славе и гибели эскадры адмирала фон Шпее.

Перед самой войной она находилась в Циндао – китайском порту, арендованном немцами. Главной ее ударной силой были броненосные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Адмирал вовремя ускользнул из готовой захлопнуться ловушки и даже сумел собрать рассеянные по разным портам Тихого океана отдельные легкие крейсера, после чего перед союзниками возникла неприятная проблема: что делать с этой занозой? Но это была именно заноза, не более того. 2 броненосных и 4 легких крейсера, которые собрал адмирал фон Шпее, никак не могли повлиять на ход военных действий на основных театрах. Более того, она не могла причинить серьезный вред британскому судоходству просто по причине отсутствия такового на Тихом океане. Разумеется, британские пароходы там ходили, и гибель каждого становилась серьезным ударом для арматора, но не для Великобритании. И почему вдруг Адмиралтейство решило отреагировать резко и решительно, отправив на охоту за эскадрой фон Шпее линейные крейсера, мы еще поговорим позднее.

Но пока что 11 августа немецкая эскадра увидела вулканические пики Пагана (Марианские острова). На якорной стоянке собралось множество германских кораблей. Прибыл угольщик «Статс-секретарь Кретке», торговые суда «Хользатия», «Лонгмор», «Принц Вальдемар». Вскоре появился внушительный лайнер «Принц Эйтель-Фридрих». 13 августа прибыл легкий крейсер «Эмден».

В тот же день адмирал созвал своих капитанов на совет. Присутствовали командир «Шарнхорста» Шульц, командир «Гнейзенау» Меркер, командир «Нюрнберга» фон Шёнберг, командир «Эмдена» фон Мюллер и командир лайнера «Принц Эйтель-Фридрих» Тирекен. Адмирал предложил силами всей эскадры направиться через Тихий океан к берегам Чили, что позволило бы использовать транспорты для доставки угля. Правительство Чили всегда занимало традиционно дружескую позицию по отношению к Германии, и можно было даже рассчитывать на ремонт в доках. Предположение об ударе по британской торговле было уже более спорным, зато при плавании в Индийском океане появлялась возможность сорвать перевозки войск из Австралии и Индии, но там не будет никакой возможности обеспечить корабли углем.

С мнением адмирала согласились все, кроме командира «Эмдена» фон Мюллера. Он сказал: «Я опасаясь, герр адмирал, что мы практически ничего не сделаем за время долгого плавания через Тихий океан. И я не столь уверен, как вы, в действенности принципа «fleet in being». Если вы считаете, что обеспечение углем всей эскадры в восточноазиатских, австралийских и индийских водах вызовет слишком большие трудности, то, может быть, вы разрешите мне одному действовать в Индийском океане?»

Несколько неожиданно в пользу предложения фон Мюллера высказался начальник штаба адмирала капитан 1-го ранга Филитц. Фон Шпее не дал окончательного ответа, но согласился рассмотреть предложение. Фон Мюллер вернулся на свой крейсер, который принимал уголь. А вскоре к борту «Эмдена» подошел адмиральский катер с письмом. Фон Шпее согласился отправить «Эмден» в самостоятельное плавание, хотя это означало потерю самого быстрого легкого крейсера и лучшего угольщика «Маркоманния».

Противник не готовился всерьез бороться с германскими крейсерами «к востоку от Суэца», хотя англичане в июне 1914 года располагали тремя эскадрами. В Китае под командованием сэра Мартина Джеррама находились броненосные крейсера «Минотаур» (флагман)

и «Хэмпшир», а также легкие крейсера «Ньюкасл» и «Ярмут». В резерве в Гонконге находился броненосец «Трайэмф». В Ост-Индии контр-адмирал сэра Ричард Пирс располагал броненосцем «Свифтшур», легким крейсером «Дартмут» и устаревшим крейсером «Фокс». Зато в Австралии находился корабль, который в одиночку мог уничтожить всю эскадру фон Шпее, контр-адмирал сэра Джордж Пати поднял флаг на линейном крейсере «Аустралия». Кроме него, под командой Пати находились новейшие легкие крейсера «Мельбурн» и «Сидней» и старые крейсера «Энкаунтер» и «Пайонир». Если бы все эти корабли сразу были брошены на поиски эскадры фон Шпее, ее жизнь оказалась бы недолгой. Англичане располагали подавляющим превосходством в силах и разветвленной сетью баз и угольных станций – Коломбо, Сингапур, Гонконг, Сидней, Окленд и множество других. Но Адмиралтейство нашло этим силам иное применение. Если Берлин предоставил фон Шпее «полную свободу действий», то Лондон буквально на каждом шагу вмешивался в действия своих адмиралов. Пирс был отправлен караулить «Кёнигсберг», Пати под давлением австралийского правительства занялся экспедициями по захвату германских колоний в Новой Гвинее, на Япе, Науру, Самоа. Это была действительно неотложная задача – бесхозное имущество следовало прибрать к рукам побыстрее, а ведь угроза, которую представляла собой эскадра фон Шпее, оставалась суровой реальностью. Для борьбы с ней остались только корабли Джеррама, которых хватило бы для уничтожения германской эскадры в бою, но которых было абсолютно недостаточно для поисков противника на океанских просторах. Кроме того, боевая ценность «Трайэмфа» вызывала у адмирала большие сомнения. Зато Черчилль верил только бумаге и считал броненосец с его 254-мм орудиями грозным кораблем. В действительности старый тихоходный корабль с наспех сколоченным экипажем, в который пришлось включить пехотинцев и гражданских добровольцев, больше напоминал пушечное ядро на ноге каторжника. Как язвительно заметил один из офицеров «Эмдена»: «К счастью, у нас есть союзник в Адмиралтействе в лице Первого Лорда Черчилля».

Джерраму оставалось только уповать на удачу, так как помощи от союзников ждать не приходилось. Франция и Россия имели на Дальнем Востоке лишь старые корабли – 2 броненосных и 2 бронепалубных крейсера, но «Монкальм», «Дюпле», «Аскольд» и «Жемчуг» вряд ли смогли бы помочь в охоте за немцами. Скорее их самих пришлось бы защищать от «Шарнхорста» и «Гнейзенау». Вдобавок у союзников царил еще больший бардак. Французское командование ухитрилось потерять флагман адмирала Угэ «Монкальм», никто просто не знал, где находится этот крейсер. Правда, Япония располагала 12 линкорами, 11 броненосными и 12 легкими крейсерами, но англо-японский союз не предусматривал оказания помощи Англии в случае европейской войны. И действительно, Япония занялась решением собственных проблем, начав с захвата Циндао, зато при этом командование японского флота само потребовало помощи от англичан! В результате там, где немцам мерещились смыкающиеся челюсти стального капкана, на деле беспорядочно метались корабли шести флотов...

В общем, плавание эскадры через Тихий океан прошло вполне безмятежно, фон Шпее даже ухитрился запастись свежей провизией на Бора-Бора, где местные власти не подозревали о начавшейся войне. Пострелять пришлось только один раз, да и то по собственной инициативе. Броненосные крейсера фон Шпее обстреляли Папаэте (а вы не бывали на Таити?) и потопили старую канонерку «Зелэ».

В конце октября на стоянке у острова Пасхи эскадра, наконец, собралась в том составе, в котором ей предстояло прославиться и погибнуть: броненосные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау», легкие крейсера «Дрезден», «Нюрнберг», «Лейпциг». После недолгой стоянки фон Шпее направился к берегам Чили, навстречу британской эскадре контр-адмирала Крэдока.

Можно только пожалеть этого несчастного адмирала, которого фактически швырнули в пасть льву. Бардак в Адмиралтействе вместе с властными замашками Первого Морского Лорда Уинстона Черчилля привел к плачевному результату. Сэр Кристофер Крэдок пошел навстречу

фон Шпее, имея два старых броненосных крейсера «Гуд Хоуп» и «Монмут», ни один из которых не мог состязаться с немецкими кораблями. Правда, легкий крейсер «Глазго» был сильнее любого из немецких, но ведь, во-первых, их было три, а во-вторых, не этим кораблям предстояло решить исход сражения. Рассказывать детали этой истории можно долго, мы лишь ограничимся замечанием, что Крэдок не получил обещанный новый и сильный броненосный крейсер «Минотаур», который мог склонить чашу весов в его сторону, а дожидаться броненосца «Канопус» он сам не стал. «Канопус», конечно, тоже был старым и не самым сильным из британских броненосцев, но ведь он был вооружен 305-мм орудиями, и фон Шпее не собирався связываться с таким противником. Вдобавок Крэдок совершил еще одну ошибку, слишком долго удерживая в составе эскадры вспомогательный крейсер «Отранто», которому здесь вообще было не место. В результате, когда две эскадры встретились у мыса Коронель, бой превратился в Тсу-Симу, как тогда говорили...

Не вполне понятны причины, по которым Крэдок активно искал заведомо более сильную немецкую эскадру, однако днем 1 ноября именно он развернул свои корабли строем фронта и начал прочесывать океан, двигаясь на север вдоль чилийского побережья. Почему-то Крэдок полагал, что может встретить только легкий крейсер «Лейпциг», и в 16.20 «Глазго» заметил дым на горизонте. Но уже через 20 минут стало ясно, что перед Крэдоком вся немецкая эскадра. И все-таки британский адмирал не колебался.

В 18.04 британская эскадра повернула «все вдруг» на 4 румба в направлении на противника, чтобы сократить расстояние и начать бой до захода солнца. Если бы Крэдоку удалось это сделать, он добился бы серьезного тактического преимущества, так как немцам пришлось бы стрелять против солнца, тогда как для британских наводчиков германские корабли были бы видны совершенно ясно. Но фон Шпее тоже понял опасность своего положения и отвернул прочь. Поэтому Крэдок направился на юг со скоростью 16 узлов – больше «Отранто» дать не мог. В 18.18 британский адмирал радировал «Канопусу»: «Я намерен атаковать противника». Броненосец сообщил, что находится на расстоянии 250 миль. Расстояние между эскадрами противников было слишком велико даже для тяжелых орудий и сокращалось очень медленно. К броненосным крейсерам фон Шпее присоединился «Дрезден», а «Нюрнберг» все еще оставался в нескольких милях к северу. Фон Шпее дождался, пока солнце скроется за горизонтом, это произошло примерно в 19.00. Теперь силуэты британских кораблей четко обрисовались на фоне вечерней зари, а германские корабли просто растаяли в сгущающихся на востоке сумерках. После этого у фон Шпее не было причин медлить с началом боя, и в 19.00, когда дистанция составляла 12 300 ярдов, он приказал открыть огонь.

Теперь на стороне немцев были все преимущества. В начале боя 12 немецким орудиям калибра 210 мм могли отвечать только 2 234-мм орудия на «Гуд Хоупе». Сильная волна захлестывала казематы батарейной палубы английских кораблей и лишила их почти половины 152-мм орудий.

Сначала «Шарнхорст» и «Дрезден» открыли огонь по «Отранто». Первые же их залпы легли так близко, что командир вспомогательного крейсера немедленно отвернул прочь и вышел из боя. Примерно 15 минут назад его командир предложил адмиралу вывести вспомогательный крейсер из строя, так как в бою он не мог сыграть никакой другой роли, кроме мишени для германских снарядов, но на это с «Гуд Хоупа» поступил не слишком внятный обрывок радиogramмы: «Существует опасность. Следуйте полным ходом...» Не имея никаких других приказаний, командир «Отранто» решил выйти из-под огня, но все-таки остаться вместе с эскадрой. После того как один немецкий залп лег у него в 50 ярдах справа по носу, а второй – в 150 ярдах за кормой, капитан 1-го ранга Эдвардс повернул вправо, но продолжал следовать на юг параллельно адмиралу, держась за пределами дальности германских орудий.

Первый залп «Лейпцига» не долетел до «Глазго». Стрельба германского крейсера оставалась совершенно неэффективной еще минут десять, так как расстояние было слишком велико

для его 105-мм орудий, но стрельба «Шарнхорста» и «Гнейзенау» была прекрасной с самого начала. Несмотря на сильную качку, уже первые их залпы легли рядом с британскими броненосными крейсерами. Третий залп «Шарнхорста» вывел из строя носовое 234-мм орудие «Гуд Хоупа». Снаряды «Гнейзенау» разворотили полубак «Монмута», уничтожив носовую башню и вызвав пожар. Англичане тоже открыли огонь по противнику, «Гуд Хоуп» стрелял по «Шарнхорсту», а «Монмут» – по «Гнейзенау», но их стрельба была неточной. Чуть позднее «Глазго» открыл огонь по «Лейпцигу». Старший артиллерист «Глазго» говорит, что не видел попадания своих снарядов и потому не мог корректировать стрельбу. Сначала «Монмут» стрелял очень часто, хотя в это время «Гнейзенау» находился за пределами досягаемости 152-мм орудий, но вскоре английский крейсер получил несколько попаданий и его огонь стал беспорядочным. Немцы имели свои проблемы, прежде всего им мешала сильнейшая качка. Волны захлестывали полубак легких крейсеров, пенистые валы проносились по верхней палубе, грозя смыть комендоров. Артиллеристы с трудом удерживались на ногах, хотя фон Шпее предположил, что англичане от качки страдали еще сильнее. Однако выучка артиллеристов «Шарнхорста» и «Гнейзенау» сказалась. Они прекрасно использовали преимущества освещения и быстро пристрелялись по британским броненосным крейсерам. «Глазго» вел довольно беспорядочный бой с «Дрезденом» и «Лейпцигом».

Уже через 10 минут после того, как немцы открыли огонь, исход боя не вызывал никаких сомнений. Корректировавший огонь «Шарнхорста» лейтенант Кнооп наблюдал многочисленные попадания в «Гуд Хоуп» и «Монмут». На обоих крейсерах начались сильные пожары. Пожары были такими сильными, что их не могли потушить даже высокие волны. К 19.45, когда совсем стемнело, «Гуд Хоуп» и «Монмут» находились в бедственном положении. «Монмут» выкатился из строя вправо, имея небольшой крен. «Гуд Хоуп» после 45 минут боя потерял почти всю артиллерию. В 19.50 произошел ужасный взрыв между четвертой трубой и готтмачтой, и столб пламени взлетел на 200 футов. Крейсер превратился в низкий черный силуэт, освещенный только тусклым заревом.

Никто не видел, как около 20.00 «Гуд Хоуп» затонул со всем экипажем, включая сэра Кристофера Крэдока. Даже немцы полагали, что он получил тяжелые повреждения и может попытаться укрыться в Вальпараисо. В этом случае немецкий адмирал рассчитывал убедить чилийские власти интернировать его. «Глазго» изредка перестреливался с «Лейпцигом» и даже добился попадания 152-мм снарядом в «Гнейзенау». Но столь приятная жизнь закончилась. До сих пор по «Глазго» стреляли лишь «Дрезден» и «Лейпциг», жестоко страдавшие от качки. В него попал один 105-мм снаряд, который сделал пробоину 6 кв. футов выше ватерлинии над левым внешним валом. Она не повлияла на боеспособность «Глазго». Но теперь все переменялось, и вся германская эскадра могла заняться крейсером, а германские броненосные крейсера могли одним залпом отправить «Глазго» на дно. Поэтому Люс решил не играть с огнем и вышел из боя. Проходя мимо избитого «Монмута», он запросил прожектором: «С вами все в порядке?» Брандт ответил: «Я намерен двигаться кормой вперед. В носу у меня сильная течь». Люс передал: «Вы можете двигаться на северо-запад? Противник преследует нас сзади».

«Очень больно было бросать «Монмут», но я не видел, что может сделать наш капитан», – писал позднее старший артиллерист «Глазго». Командир «Отранто» Эдвардс решил выйти из боя еще полтора часа назад, когда увидел, что «Гуд Хоуп» тяжело поврежден. Он круто повернул вправо и полным ходом пошел на запад. Однако Люс не мог быть уверен, что «Отранто» сумел спастись, так как вспомогательный крейсер был самым тихоходным из участников боя и немцы могли его догнать. В 21.25, находясь уже достаточно далеко на северо-запад от места боя, «Глазго» заметил на горизонте лучи прожекторов, затем прогремели 75 выстрелов, которые означали конец «Монмута».

Последние залпы, которые отправили «Монмут» на дно, дал корабль, который не принимал участия в первой фазе боя. К 20.00 фон Шпее потерял контакт с англичанами. Он повел

броненосные крейсера на юго-запад, чтобы использовать преимущества лунного света, но противника так и не увидел. Тогда адмирал передал по радио легким крейсерам: «Оба британских крейсера тяжело повреждены. Один легкий крейсер, очевидно, остался цел. Догнать противника и атаковать торпедами». «Лейпциг» получил этот приказ в 21.05. Крейсер пошел прямо на тусклое красное свечение, которое было замечено на северо-западе. Гаун предположил, что это горящий «Гуд Хоуп», но, когда крейсер вышел в намеченную точку, наблюдатели не смогли увидеть ничего. Часть матросов в это время выбрасывала в море стреляные гильзы, и потому они увидели на воде массу обломков, которые могли всплыть с затонувшего корабля. Однако они ничего не сообщили на мостик, что привело к печальным для англичан последствиям. Гаун ничего не заподозрил и даже не попытался искать спасшихся. Еще несколько дней фон Шпее не мог сказать ничего определенного о судьбе британского флагмана.

Около 21.00 Гаун заметил три крейсера на северо-западе, он радировал фон Шпее: «Я нахожусь между тремя вражескими крейсерами. Следую на юг». Гаун надеялся навести англичан на «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Однако он совершенно неправильно оценил обстановку. Одним из замеченных кораблей был «Глазго» или «Монмут», но зато двумя другими – «Нюрнберг» и «Дрезден». Получив приказ адмирала провести торпедную атаку, «Дрезден» повернул на юго-запад. В 20.30 с расстояния 3,5 мили он заметил «Глазго», идущий на северо-запад, попытался преследовать его, но контакт был потерян прежде, чем удалось завязать бой. В 17.00 «Нюрнберг» находился на расстоянии 25 миль от эскадры фон Шпее, когда пришло сообщение, что замечена эскадра Крэдока. Фон Шенберг на полной скорости пошел на соединение с адмиралом и в 18.00 заметил «Шарнхорст». Однако он находился слишком далеко, когда начался бой. Приказ фон Шпее о торпедной атаке был получен в 20.54, когда фон Шенберг повернул на WSW в том направлении, где он видел вспышки выстрелов.

Германская официальная история описывает гибель «Монмута» с большим уважением. «Нюрнберг» обнаружил поврежденный крейсер, имеющий крен 10–15 градусов на левый борт, и пошел именно с этой стороны. Чтобы удостовериться, что корабль английский, фон Шенберг включил прожектор.

Крейсер был опознан как «Монмут», его флаг был поднят. Носовая 152-мм башня пропала. Но машины работали, а рулевое управление действовало, так как он легко маневрировал до самого конца. Так как он не спускал флаг, в 21.20 «Нюрнберг» открыл огонь с дистанции от 1000 до 600 ярдов и выпустил торпеду из аппарата левого борта. Она прошла мимо. «Нюрнберг» прекратил огонь, так как противник не отвечал и выключил прожектора. Однако «Монмут» не спустил флаг и повернул на «Нюрнберг», пытаясь либо таранить его, либо ввести в действие орудия правого борта. Поэтому капитан 1-го ранга фон Шенберг снова открыл огонь, дал полный ход и прошел под кормой «Монмута». Незащищенные части корпуса «Монмута» и его палубы были разворочены нашими снарядами. Он кренился все больше и больше и в 21.28 медленно перевернулся и затонул с поднятым флагом. Капитан 1-го ранга фон Шенберг позднее узнал, что 2 немецких офицера, находившиеся на палубе, слышали, как офицеры «Монмута» вызывали матросов к орудиям. Очевидно, команда пыталась заделать течи. Не было никаких шансов заняться спасением команды, так как появились два столба дыма, приближающиеся с различных направлений. Это могли быть «Гуд Хоуп» и «Глазго». Так как корабельные шлюпки перед боем были заполнены водой, спустить их при сильном волнении было просто невозможно. В 21.45 «Нюрнберг» передал на флагман по радио: «Потопил вражеский крейсер». На это фон Шпее ответил: «Браво, «Нюрнберг». Но не меньшего уважения заслуживает «Монмут», который отказался спустить флаг даже в безнадежном положении.

В 22.15 фон Шпее решил, что «Глазго», «Отранто» и «Гуд Хоуп» ускользнули от него. Первые два его не слишком беспокоили, но германский адмирал полагал, что серьезно поврежденный «Гуд Хоуп» направится в Вальпараисо на ремонт. Поэтому он собирался убедить чилийские власти интернировать британский крейсер. Кроме того, адмирал опасался появ-

ления «Канопуса». Из перехваченных радиogramм немецкий адмирал сделал ошибочный вывод, что броненосец находится где-то рядом. Поэтому он не рискнул двигаться на юг и в 22.20 приказал легким крейсерам образовать завесу впереди броненосных крейсеров. Германская эскадра двинулась курсом NNO со скоростью 10 узлов. На следующее утро фон Шпее собрал эскадру и сигналом поздравил корабли с блестящей победой. Он уничтожил британскую эскадру совершенно ничтожной ценой. В «Шарнхорст» попали 2 снаряда, которые не взорвались. В «Гнейзенау» попали 4 снаряда, которые вызвали небольшие повреждения и легко ранили 3 человек. Однако немцы израсходовали почти половину боезапаса, пополнить который не имели возможности. И все-таки германский историк имел основания написать: «В этот день имя фон Шпее было внесено в список германских героев. Он заставил потускнеть славу британского господства на море». Да, стратегическая ошибка британского Адмиралтейства стала главной причиной этой трагедии.

После гибели двух броненосных крейсеров стратегическая ситуация практически не изменилась и положение эскадры фон Шпее ничуть не улучшилось. Прорваться в Германию было по-прежнему нереально, хуже того, для англичан теперь стало делом чести перехватить и уничтожить его крейсера. Вдобавок после Коронеля фон Шпее мог прорваться в Атлантику, а вот торговые пути, ведущие в Бразилию и Аргентину, англичанам следовало охранять. Это вам не торговля с папуасами Микронезии. И все-таки решение Черчилля послать на охоту за эскадрой фон Шпее линейные крейсера сейчас смотрится довольно авантюрным. В Южную Атлантику были посланы «Инвизибл» и «Инфлексибл», а к Панамскому каналу – «Принцесс Ройял». В результате на какое-то время быстроходный отряд Гранд Флита оказался чуть ли не слабее эскадры линейных крейсеров адмирала Хиппера. А ведь можно было поступить иначе, в составе британского флота было достаточно крейсеров, более сильных, чем «Шарнхорст». Например, можно было отправить 2-ю эскадру крейсеров («Шеннон», «Ахиллес», «Кохрейн» и «Наталь») из состава Гранд Флита и добавить к ним потерявшийся где-то «Минотавр». В результате эта эскадра имела бы 26 234-мм и 32 190-мм орудия против 16 210-мм орудий немцев. Как вы думаете, каким был бы исход сражения? Немцы, которые обогнули половину земного шара, явно не имели достаточной скорости, чтобы уйти от английских крейсеров, которые могли заблаговременно пройти докование где-нибудь в Гибралтаре. В крайнем случае можно было добавить к ним эскадру адмирала Стоддарта («Карнавон», «Кент», «Корнуолл»), что и было сделано в действительности. Мало кто из адмиралов в такой ситуации захотел бы оказаться на месте фон Шпее. А положение Гранд Флита в таком случае осталось бы незыблемым. Но Черчиллю требовалась блестящая победа, вдобавок нужно было обелить своего друга адмирала Стэрди, который на должности начальника Морского штаба на пару с Черчиллем подготовил катастрофу у Коронеля. Однако смещать специально для этого законного командира 2-й эскадры контр-адмирала Гью-Калторпа было бы уже совсем неловко. В результате было сделано то, что сделано, и в данном случае очередная авантюра сошла Черчиллю с рук.

7 декабря эскадра адмирала Стэрди в составе линейных крейсеров «Инвизибл» и «Инфлексибл», броненосных крейсеров «Карнавон», «Кент» и «Корнуолл», легкого крейсера «Бристоль» прибыла на Фолклендские острова в Порт-Стэнли. Там уже находились броненосец «Канопус» и переживший коронельское побоище «Глазго». А уже на следующий день рано утром появился адмирал фон Шпее. Решение атаковать Порт-Стэнли было рискованным, но безоговорочно осуждать его не следует. Другое дело, что фон Шпее допустил грубую ошибку при планировании операции. Если он предполагал встретить здесь только эскадру Стоддарта, которой мог не опасаться, проводить разведку не имело смысла. Если же он допускал встречу с превосходящими силами англичан, то в этом случае следовало направить к острову самый быстроходный из крейсеров «Дрезден», а самому с остальными кораблями оставаться **за пределами видимости** с берега. В этом случае все могло свестись к гибели одного легкого крей-

сера. Но фон Шпее выбрал промежуточный вариант и погубил всю эскадру, самого себя и двоих своих сыновей.

Немцы увидели берега архипелага в 2.30. День обещал быть исключительно хорошим, и это в том районе, где шторма и туманы считаются нормальной погодой, а солнце выглядит редкой диковинкой. В 5.30 фон Шпее приказал сыграть на кораблях боевую тревогу и поднять пары, чтобы увеличить скорость до 18 узлов. Больше изношенные машины броненосных крейсеров дать не могли. «Гнейзенау» и «Нюрнберг» отделились для выполнения операции, но Меркер тут же сообщил, что из-за навигационной ошибки его корабли будут в 5 милях от мыса Пемброк только в 9.30, то есть на час позже, чем планировалось. Но пока что немцы не предполагали, что эта задержка может иметь хоть какое-то значение. Примерно в 8.30 Меркер различил мачты радиотелеграфа, который находился между Стэнли и маяком Пемброк. Столб дыма указывал, что какой-то корабль входит в гавань – это был вспомогательный крейсер «Македония». Еще Меркер увидел густое облако дыма над островом, но решил, что англичане увидели его корабли и подожгли угольные склады. Только около 9.00, когда «Гнейзенау» и «Нюрнберг» находились менее чем в 10 милях от Порт-Стэнли, капитан-лейтенант Буше, находившийся на фор-марсе «Гнейзенау», заметил мачты и трубы в гавани.

Меркер сразу решил, что он был прав, и эскадра Стоддарта не ушла в Южную Африку, но это не могло вызвать серьезных опасений. Зато Меркер не сразу поверил другому сообщению Буше. Над низкой песчаной косой, которая связывала мыс Пемброк со Стэнли, он увидел медленнодвигающиеся треногие мачты. Дредноуты в Южной Атлантике! Это было просто невероятно. Этого просто не могло быть! И Меркер радировал адмиралу, что в гавани, вероятно, находятся 3 броненосных крейсера типа «Каунти» и 1 легкий крейсер, а также 2 крупных корабля вроде «Канопуса». Однако он продолжал следовать к намеченной точке у мыса Пемброк. Один из офицеров «Лейпцига» вспоминал: «Мы следовали к Фолклендам. Наш адмирал не предполагал встретить там превосходящие силы, и тем более горьким оказалось разочарование». Если принять это заявление на веру, то непонятно, зачем требовалась разведка. Чтобы дать англичанам время подготовиться?

Английские корабли тоже были застигнуты врасплох, они мирно принимали уголь, причем здесь Стэрди тоже сделал ошибку, хотя перечислять все его промахи – занятие неблагоприятное. Почему-то первыми заправлялись «Карнавон» и «Глазго», а главная ударная сила – линейные крейсера – только после них. Британская эскадра была совершенно не готова к бою, когда в 07.56 грохнула пушка «Глазго», пытаясь привлечь внимание к сигналу, поднятому на мачте «Канопуса»: «Вижу неприятеля!»

В 08.00 Стэрди узнал, что наблюдатели Гранта с вершины Саппер-хилл по телефону сообщили о замеченных ими германских кораблях. Первое сообщение гласило: «Четырехтрубный и двухтрубный военные корабли на SO идут на север». Британский адмирал почти не сомневался, что это эскадра фон Шпее. Но это сообщение ничуть его не взволновало. Он спокойно приказал «Кенту» поднять якорь и выйти из гавани. «Инвизибл» и «Инфлексибл» должны были немедленно прекратить погрузку. Всем кораблям было приказано разводиться пары и приготовиться дать 12 узлов. После этого адмирал спокойно отправился завтракать. Английские наблюдатели около 09.00 заметили на юге дымы еще 2 групп кораблей. Теперь к островам приближалось 7 кораблей, из них 5 военных.

Адмирал фон Шпее действительно имел шанс подойти к выходу из гавани, потопить «Кент» и обстрелять остальные британские корабли, стоящие в порту, в этом случае англичане могли использовать лишь малую часть своей артиллерии. Фон Шпее мог нанести противнику серьезные повреждения и помешать ему вести погоню. Но Стэрди предусмотрел и это. Он приказал «Канопусу» открыть огонь, как только «Гнейзенау» и «Нюрнберг» подойдут на дистанцию выстрела. Линейные крейсера получили приказ «быть готовыми открыть огонь в

любой момент». «Карнавон» должен был «атаковать неприятеля, как только тот обогнет мыс». Однако немецкий адмирал так и не сумел решиться на более активные действия.

Когда командир «Гнейзенау» Меркер увидел покидающий гавань «Кент», то увеличил скорость, чтобы отрезать его. Но в этот момент «Канопус» дал залп, и шальной снаряд, учебный между прочим, попал в основание четвертой трубы, что заставило Меркера круто повернуть на восток. «Гнейзенау» и «Нюрнберг» подняли стеньговые флаги и направились к входу в Порт-Стэнли, однако они не успели выполнить этот маневр, как пришел приказ фон Шпее: «Не принимать бой. Повернуть на курс O-t-N и уходить полным ходом». «Канопус» сыграл свою роль, выиграв время для Стэрди. В 09.30 германский адмирал повернул всю эскадру на восток и отпустил суда снабжения, которые начали уходить на юго-восток. На решение фон Шпее повлияли два фактора. Он не желал рисковать, принимая бой с 2 броненосцами, о присутствии которых сообщил Меркер, попадание в «Гнейзенау» еще более укрепило опасения фон Шпее. Кроме того, он верил, что его корабли быстрее английских, что было довольно странно, ведь адмирал превосходно знал о состоянии машин своих броненосных крейсеров. Скорее всего, он не думал, что 3 крейсера типа «Каунти» рискнут навязать бой его кораблям. Поэтому к 11.00 германские корабли построились в неправильную колонну: «Гнейзенау», «Нюрнберг», «Шарнхорст», «Дрезден» и «Лейпциг». Они повернули на юго-запад и попытались развить 22 узла, но, судя по всему, это была не более чем попытка, реальная скорость немецких кораблей была ниже. Лишь теперь фон Шпее понял, что в составе британской эскадры имеются 2 **линейных** крейсера, которые успеют перехватить его до заката.

После небольшого переполоха британские корабли развели пары и к 11.00 покинули гавань. Со своим обычным ледяным спокойствием, Стэрди оценил тактическую ситуацию и решил не спешить с началом боя. Чтобы дать максимальный ход, линейные крейсера жгли в топках одновременно нефть и уголь, из их труб валил такой густой дым, что следить за противником было почти невозможно. Поэтому Стэрди снизил скорость до 24 узлов и приказал «Инфлексиблу» выйти на правую раковину адмиральского корабля. «Глазго» в это время находился в 3 милях у него на левом крамболе, откуда следил за неприятелем. Адмирал также приказал «Кенту» занять место у него на левом траверзе. Вскоре после 11.00 Стэрди снизил скорость до 19 узлов. Это позволило бы тихоходному «Корнуоллу», который еле выжимал 22 узла, догнать линейные крейсера, шанс присоединиться к эскадре получил и «Карнавон», который мог дать только 20 узлов. Исходя из этого, мы можем оценить реальную скорость эскадры фон Шпее. Фактически отменив свой приказ о погоне, адмирал в 11.32 передал всем кораблям, что «команда имеет время обедать перед началом боя». Экипажи кораблей фон Шпее тоже получили время пообедать, хотя немцам вряд ли лез кусок в горло. Они понимали, что попались в расставленную западню и для многих из них этот обед будет последним.

Примерно в 11.30 только что вышедший из гавани «Бристоль» сообщил, что видит «угольщики или транспорты», приближающиеся к Порт-Плезант. Стэрди решил, что немцы могут попытаться высадить десант на Фолклендах, и приказал Фэншоу взять под команду «Македонию» и «уничтожить **транспорты**». Так как эти два корабля в бою участия не принимали, мы коротко опишем их действия. Около 15.00 Фэншоу обнаружил «Баден» и «Санта-Исабель». Совершенно забыв «Боевые инструкции» Стэрди, которые недвусмысленно требовали «использовать любую возможность **захватить** вражеские **угольщики**», Фэншоу, не утруждая себя лишними размышлениями, в буквальном смысле исполнил последнее распоряжение адмирала. Он снял экипажи и артиллерийским огнем потопил оба судна. «Бристоль» и «Македония» провозились с этим до 19.00, что спасло «Зейдлиц». Наступила темнота, и самое быстроходное из германских судов снабжения сумело удрать.

На «Инвинзибле» примерно в 12.20 капитан пришел на корму и сообщил, что адмирал решил начать бой. Матросы на палубе закричали «Ура!». Видя, что «Карнавон» находится в 6 милях за кормой линейных крейсеров и не может развить более 18 узлов, Стэрди решил

начать бой, имея только 2 линейных крейсера и «Глазго». Он решил оставить позади даже делающие 22 узла «Кент» и «Корнуолл». Скорость была постепенно увеличена до 26 узлов, и в 12.47 на мачту взлетел сигнал: «Открыть огонь и начать бой». Через несколько минут «Инфлексибл» с дистанции 16 500 ярдов открыл огонь по «Лейпцигу», замыкающему немецкую колонну. Старший артиллерист «Инфлексибла» вспоминал: «Это была изумительная картина: голубое безоблачное небо над головой и голубое спокойное море внизу. Воздух был исключительно прозрачным. Два линейных крейсера на полной скорости неслись по тихому морю, оставляя за собой хвосты белой пены. Кипящая вода часто заливала палубы на корме. Масса маслянистого черного дыма валила из труб, и на его фоне резко выделялись белые стеньговые флаги. Грохот орудий носовой башни, и над полубаком взлетают тяжелые клубы шоколадно-коричневого дыма. Потом долгое ожидание, и высокие белые всплески вырастают из моря позади далекого врага».

Британские корабли шли на юго-восток, а немцы в это время двигались почти параллельным курсом чуть справа по носу. Это означало, что каждый линейный крейсер мог вести огонь только из 2 башен, то есть давать 2-снарядные залпы каждые полминуты. Англичане располагали только самыми примитивными приборами управления огнем, и потому им потребовалось около 20 минут, чтобы пристреляться.

Но фон Шпее понял, что отстающий «Лейпциг» все равно скоро получит попадание, это лишь вопрос времени, также стало ясно, что его броненосные крейсера не смогут уклониться от боя со страшным противником слишком долго. Поход через весь Тихий океан привел к большому износу машин «Шарнхорста» и «Гнейзенау», и они не могли развить более 18 узлов. И тогда адмирал принял решение, которое делает честь ему и всему германскому флоту, хотя справедливости ради следует отметить, что это был единственный тактически правильный вариант. В 13.20 он сигналом приказал «Дрездену», «Лейпцигу» и «Нюрнбергу» покинуть строй и попытаться спастись. Как только легкие крейсера повернули на юг, сам адмирал круто развернул броненосные крейсера на ОНО и открыл огонь по британским кораблям.

Адмирал Стэрди решил, что его линейные крейсера справятся с броненосными крейсерами фон Шпее, и согласно его инструкции «Глазго», «Кент» и «Корнуолл» повернули вправо и погнались за немецкими легкими крейсерами без специального приказа адмирала. Тихоходный «Карнавон» продолжал следовать за линейными крейсерами.

В результате бой распался на два независимых столкновения. «Глазго», «Корнуолл» и «Кент» гнались за уходящими германскими легкими крейсерами, а линейные крейсера и прикнувшийся к ним «Карнавон» преследовали главные силы германской эскадры. Бой начался на параллельных курсах, когда обе эскадры шли на восток. «Инвизибл» открыл огонь по «Шарнхорсту», а «Инфлексибл» – по «Гнейзенау». Дистанция в этот момент составляла 13 500 ярдов, линейные крейсера вели огонь из 6 орудий главного калибра. Хотя неравенство в силах было колоссальным, бой не стал учебной стрельбой по мишеням. Стрельба немцев «была превосходным зрелищем. Вспышка залпа одновременно пробегала по всему силуэту корабля. Облачко коричневого дыма с яркой точкой посередине отмечало выстрел каждого орудия. . . Их стрельба была превосходной. Они накрывали нас раз за разом», – вспоминает один из английских участников боя. В 13.44 «Инвизибл» начал получать повреждения. Тут Стэрди сообразил, что его намерение расстреливать противника, не подходя на дальность действия его орудий, сорвано тем, что немцы находятся под ветром. Поэтому дым из труб линейных крейсеров и пороховой дым залпов несло на противника, что сильно мешало английским наводчикам. Стэрди не знал, что «Гнейзенау» уже получил два попадания, в том числе в подводную часть и что «Шарнхорст» тоже пострадал. Адмирал не желал давать противнику даже тени шанса, поэтому он повернул на 2 румба влево и увеличил дистанцию, поэтому в 14.00 бой временно прекратился. Стэрди попытался вывести линейные крейсера на более благоприятную позицию, но фон Шпее

парировал его маневр, повернув под ветер и взяв курс почти точно на юг. Стэрди оставалось лишь гнаться за ним. В 14.45 дистанция снова сократилась, и бой возобновился. На сей раз фон Шпее не пытался уходить от противника, а, наоборот, повернул прямо на британские линейные крейсера. Дистанция быстро сократилась до 10 000 ярдов, и «Шарнхорст» и «Гнейзенау» сумели ввести в действие 150-мм орудия.

В этот момент на поле боя внезапно появился новый участник. Это был большой норвежский парусник «Фэрпорт», возвращающийся домой. К своему ужасу, норвежцы вдруг оказались в самой гуще жестокого морского боя, причем в таком отдаленном районе океана, где этого можно было ждать менее всего. Норвежцы подняли все паруса и постарались побыстрее убраться прочь.

Стрельба немцев была очень меткой. Призовые корабли германского флота полностью подтвердили свою репутацию. В 15.15 Стэрди был вынужден описать циркуляцию, чтобы выйти из густого облака дыма, которое мешало стрелять. Дистанция увеличилась до 14 000 ярдов. В этот момент осколок срезал фалы, на которых был поднят флаг фон Шпее. Меркер сразу запросил «Шарнхорст»: «Почему приспущен адмиральский флаг? Он убит?» Фон Шпее немедленно ответил: «Со мной все в порядке. Вы получили повреждения?» Меркер ответил: «Дым мешает наблюдениям». После этого фон Шпее поднял свой знаменитый сигнал, признавая, что попытка атаковать Фолкленды, против которой возражал Меркер, была ошибочной. «Вы оказались совершенно правы». И все-таки, как бы хорошо ни стреляли немцы, начало сказываться подавляющее превосходство англичан в весе залпа.

К этому моменту оба броненосных крейсера получили серьезные, хотя пока еще не роковые повреждения. Но их судьба была окончательно решена, оставался открытым лишь вопрос, сколько именно времени они еще продержатся на воде.

Так как многие орудия левого борта германских крейсеров вышли из строя, фон Шпее повернул на 10 румбов вправо, чтобы ввести в действие орудия другого борта. Но этот маневр позволил Стэрди пройти под кормой у немцев и наконец-то занять подветренную позицию. В результате нескольких поворотов «Инвизибл» и «Инфлексибл» поменялись целями. В 16.04 «Шарнхорст» с поднятым флагом резко накренился на левый борт. Крен быстро увеличивался, крейсер перевернулся и в 16.17 затонул.

Это произошло через 5 минут после того, как «Карнавон» наконец сумел вступить в бой и дать несколько залпов из своих 190-мм орудий. Немецкий флагман затонул со всем экипажем, включая отважного адмирала. Объяснения, что Стэрди не мог заняться спасением экипажа «Шарнхорста», несостоятельны, он вполне мог выделить для этого «Карнавон», который в бою играл чисто символическую роль.

Все моряки на борту «Гнейзенау» прекрасно понимали, что судьба их корабля решена. Первая труба крейсера рухнула на вторую, а в четвертой зияла большая дыра. Фок-мачта была снесена. Повреждения котлов снизили скорость до 16 узлов, и все-таки «Гнейзенау» повернул на юго-запад, пытаясь уйти. Но три британских корабля, построившись кильватерной колонной («Инвизибл», «Инфлексибл», «Карнавон»), открыли по нему огонь с дистанции 10 000 ярдов. Густой дым плыл над морем, делая стрельбу исключительно трудной. Но Стэрди упрямо держал корабли в сомкнутом строю, что делало стрельбу «Инфлексибла» почти невозможной. Примерно в 17.00 его командир капитан 1-го ранга Филлимор в отчаянии повернул на 16 румбов, чтобы выйти из дыма флагмана. Какое-то время он вел бой на контркурсах, а потом снова вступил в кильватер «Инвизиблу». Этот поступок Филлимора привел к небольшому скандалу. Команда «Инвизибла» была возмущена тем, что «Инфлексибл» попытался якобы ударить. Филлимор после боя потребовал судебного расследования, но Стэрди заявил, что полностью удовлетворен действиями «Инфлексибла», и суд не состоялся. Избитый «Гнейзенау» держался, пока действовали его орудия. В 17.15 он добился последнего своего попадания в броневой пояс «Инвизибла».

Немецкий крейсер расстрелял весь боезапас и потерял ход, около 600 человек его команды были убиты и ранены. И только тогда капитан 1-го ранга Меркер отдал приказ затопить корабль. Немецкая история патетически описывает этот момент. Здесь и трехкратное «Ура!» в честь кайзера, и команда покинула корабль, и патриотические песни: «Песнь о флаге», «Слава тебе в победном венце», которые пели матросы уже в воде. По оценкам одного из офицеров, спаслось около 270–300 человек, но так как температура воды была всего 4 градуса Цельсия, то уцелели немногие. Всего «Инвизибл» спас 108 человек, «Инфлексибл» – 62 человека, «Карнавон» – 20 человек.

Каковы же были результаты боя? «Инвизибл» израсходовал 513 снарядов калибра 305 мм, а «Инфлексибл» – 661 такой же снаряд, что составило около 66% боезапаса. Броненосный крейсер «Карнавон», несмотря на свое недолгое участие в перестрелке, выпустил 85 снарядов калибра 190 мм и 60 снарядов калибра 152 мм – практически все по «Гнейзенау». Британский флагман «Инвизибл» подвергся наиболее мощному обстрелу немцев и получил 22 попадания, в том числе 12 210-мм снарядами, 5 150-мм снарядами и 5 снарядами неустановленного калибра. 11 попаданий пришлось в бортовую броню, 2 – ниже ватерлинии, 1 – в башню «А», 1 – в фок-мачту. Серьезных повреждений корабль не получил, на нем был ранен 1 человек, причем самое странное, что наибольшие повреждения были причинены снарядами, которые не разорвались. В «Инфлексибл» попали 3 снаряда, нанешие небольшие повреждения 102-мм орудиям на башнях «А» и «Х». На этом корабле был убит 1 человек и ранено 3.

Таким образом, решение Стэрди вести бой на больших дистанциях дало двоякий результат. Его корабли избежали серьезных повреждений, но расход боеприпасов оказался чудовищным. И все-таки следует признать, что «идеальные военные корабли» адмирала Фишера – линейные крейсера – сработали именно так, как задумывал старый безумец. Они расстреляли противника издалека, не подвергая себя никакому риску. Превосходство в скорости позволяло им держать под контролем ход боя. Совершенно неожиданно англичане выяснили, что учебные стрельбы мирного времени даже отдаленно не напоминают бой. О страданиях «Инфлексибла», которому мешал стрелять дым собственного флагмана, мы уже говорили. Старший артиллерист «Инвизибла» лейтенант Даннрейтер жаловался, что страшная вибрация не позволяла ему пользоваться дальномерами. В результате и калькуляторы Дюмареска (примитивная система управления огнем) оказались такими же бесполезными, то есть задумка Фишера использовать превосходство в системах управления огнем не сработала. Не сработает она и позднее.

Теперь посмотрим, чем завершилась погоня «Кента», «Корнуолла» и «Глазго» за легкими крейсерами немцев. Сразу после приказа адмирала «постараться спастись» они повернули вправо и начали расходиться веером, склоняясь на юг. Вероятно, им следовало попытаться вообще разойтись в разные стороны, но фон Шёнберг, Гаун и Людеке считали, что самый лучший их шанс – попытаться добраться до Огненной Земли, где можно будет пополнить запас угля. «Дрезден», хотя его скорость была номинально всего на один узел больше, быстро оторвался от своих товарищей. «Лейпциг», машины которого находились в самом скверном состоянии, начал отставать. «Кент» оказался самым левым из британских крейсеров, в центре шел «Корнуолл», на правом фланге – «Глазго». Поэтому Эллертон передал Аллену и Люсу: «Я возьму центральную цель («Лейпциг»), если «Корнуолл» возьмет левую («Нюрнберг»), а «Глазго» – правую («Дрезден»)». Но Люс, как самый старший из командиров, имел свое собственное мнение. Он передал Эллертону: «Я опасаясь, что двигаюсь слишком медленно. Начав бой с «Лейпцигом», я считаю, что должен оставаться с вами». Люс опасался, что «Глазго» не сможет догнать «Дрезден», а «Корнуолл» – «Лейпциг». Кроме того, он прекрасно помнил действенность огня немцев. Поэтому он решил прежде всего задержать «Лейпциг», чтобы хорошо забронированный «Корнуолл» смог вступить в бой с ним. Люс немного сбавил

скорость, чтобы не слишком отрываться от Эллертона, и в 14.50 с дистанции 12 000 ярдов открыл огонь по «Лейпцигу» из носового 152-мм орудия. Поняв, что его корабль не уйдет от «Глазго», Гаун повернул, чтобы ввести в действие артиллерию всего борта. В ответ Люс тоже повернул, чтобы задействовать кормовое 152-мм орудие.

Через 20 минут после того, как был открыт огонь, «Лейпциг» получил первое попадание. 152-мм снаряд попал в надстройку перед третьей трубой, пробил верхнюю палубу и взорвался в бункере, который использовали кочегары. Это привело к временному падению давления в котельных № 3 и № 4 и временному снижению скорости. Стрельбе «Лейпцига» сильно мешало то, что можно было использовать только 3 орудия по правому борту и временами ютовое орудие левого борта. На таком большом расстоянии вести наблюдение было очень трудно, и залпы следовали с большими промежутками.

Командир «Глазго» вел себя осторожно, даже слишком осторожно, не рискуя дать решительный бой более слабому немецкому крейсеру и дожидаясь, пока подойдет «Корнуолл». В результате он упустил «Дрезден» и заработал обвинения в прямой трусости. Когда в 16.17 «Корнуолл» открыл огонь, время жизни «Лейпцига» было сочтено. Но англичане стреляли настолько скверно, что провозились до наступления темноты. В 18.06 дистанция сократилась до 8000 ярдов, но и это не помогло. Немецкий крейсер продолжал отстреливаться до 19.30 и даже выпустил по англичанам 3 торпеды, хотя и не попал.

Видя, что «Лейпциг» не спускает флаг, хотя стрелять уже прекратил, около 20.00 англичане дали несколько залпов практически в упор, перебив много немцев, которые уже поднялись на верхнюю палубу и готовились спастись. Около 20.30 «Лейпциг» перевернулся и затонул, естественно, под трехкратное «Ура!» в честь кайзера. Английские крейсера спустили шлюпки, но опять количество спасенных было очень мало – всего 7 офицеров и 11 матросов.

Эллертон и Люс отдали должное поведению противника. Люс сказал своей команде: «После боя 1 ноября нашей единственной мыслью было уничтожить тех, кто нанес поражение оружию Его Величества. И мы должны испытывать удовлетворение, так как сумели принять участие в уничтожении вражеской эскадры, которая нанесла нам поражение». «Глазго» и «Корнуолл» потопили «Лейпциг» исключительно малой ценой. Крейсер Люса получил 2 попадания, на нем был убит 1 человек и ранено 4. Хотя крейсер Эллертона получил 18 попаданий, его повреждения оказались ничтожными – только 2 затопленных угольных бункера. Однако оставалось одно маленькое, но очень существенное «но». «Дрезден» ушел, и гнаться за ним сейчас было просто бессмысленно.

Однако пока оставалось тайной, чем же завершилась погоня «Кента» за «Нюрнбергом». Вскоре после 18.00 Стэрди передал по радио, что он потопил «Шарнхорст» и «Гнейзенау», и запросил сведения от остальных своих кораблей. Первым откликнулся Фэншоу, который передал, что «Македония» возвращается в Порт-Стэнли с экипажами двух германских угольщиков. Но больше на запрос Стэрди не ответил никто. Тогда адмирал решил с линейными крейсерами двигаться к мысу Горн. Он отправил Стоддарта на помощь «Ораме», чтобы «Карнавон» мог вместе со вспомогательным крейсером прикрыть британские угольщики, приход которых на Фолкленды ожидался 10 декабря, от возможного нападения одного из пропавших германских крейсеров. В 21.30 Стэрди получил сообщение от Люса, что «Лейпциг» потоплен, и приказал «Глазго» и «Корнуоллу» идти к Магелланову проливу. Когда адмирал узнал, что крейсера почти полностью израсходовали боезапас, а «Корнуолл» вдобавок испытывает нехватку угля, то приказал им возвращаться в Порт-Уильям. Здесь ему стала известна еще одна неприятная новость – «Корнуолл» не может начать погрузку угля, пока не будут осушены затопленные бункера. На всякий случай Стэрди отправил «Бристоль» осмотреть берега малонаселенного острова Западные Фолкленды. Он подозревал, что германские крейсера могут попытаться использовать его для временной стоянки.

Во второй половине дня 9 декабря на подходах к острову Статен «Инвизибл» и «Инфлексибл» попали в густой туман. Поэтому Стэрди решил, что дальнейшие поиски в районе Огненной Земли будут бесполезны, и повернул на север. Постепенно адмирала начало серьезно беспокоить полное отсутствие новостей от «Кента». Поэтому он приказал Люсу прекратить бункеровку, взять «Глазго» и «Македонию» и отправляться на поиски. Но, прежде чем они покинули гавань, корабль капитана 1-го ранга Аллена был замечен с вершины Саппер-хилл. В 15.30 «Кент» бросил якорь в гавани, и Стэрди наконец узнал причину столь долгого молчания. Самым хорошим описанием действий «Кента» будет рапорт его командира.

Капитан 1-го ранга Аллен писал: «Я пошел прямо за ним, приказав в машинное отделение развить максимально возможную скорость. Офицеры и матросы машинной команды предпринимали решительные усилия, чтобы перехватить противника. Все имеющееся дерево – трапы, куриные клетки, рундуки, вымбовки – было разломано на куски и отправлено в топки. Кочегары прекрасно ответили на мой приказ увеличить скорость. Максимальная мощность машин, показанная на испытаниях, была превышена на 5000 л. с., и скорость должна была превысить 25 узлов. Это было совершенно невероятное достижение. Вскоре после того, как дистанция до «Нюрнберга» начала явно сокращаться, в 17.00 он открыл огонь по «Кенту» из двух ютовых орудий и левого кормового. Я ответил залпом из носовой башни на предельном возвышении, однако он лег недолетом. Первые несколько снарядов «Нюрнберга» пролетели над «Кентом» и упали за кормой, но «Нюрнберг» быстро пристрелялся. Дистанция составляла 12 000 ярдов, но теперь его стрельба была замечательно точной. Снаряды падали в море вокруг нас очень близко к борту. Один снаряд попал в кормовую часть «Кента» по правому борту и взорвался на верхней палубе. Я давал залпы из 2 орудий каждые несколько минут на предельном возвышении, пытаясь достать неприятеля. Одновременно я выполнял повороты, чтобы ввести в действие 2 орудия носового каземата правого борта. Дистанция постоянно сокращалась, и в 17.09 противник оказался в пределах досягаемости моих орудий. После этого я перешел на стрельбу залпами.

Мы постепенно сближались, пока дистанция не сократилась до 7000 ярдов. «Нюрнберг» повернул на 8 румбов влево, чтобы ввести в действие все орудия левого борта. Я тоже повернул влево и сумел привести его прямо на траверз. Дистанция сократилась до 6000 ярдов, и я открыл огонь из всех орудий правого борта. Примерно четверть часа мы шли немного сходящимися курсами, пока дистанция не уменьшилась до 3000 ярдов. Стрельба «Кента» была превосходна. Наши снаряды рвались, попадая в «Нюрнберг».

В 18.02 оба корабля повернули вправо, и дистанция увеличилась до 4000 ярдов. Носовая часть «Нюрнберга» была охвачена пожаром, и он начал терять скорость. В 18.13 я прошел у него под носом на расстоянии 3450 ярдов, дав несколько продольных залпов орудиями правого борта. Я продолжал поворот вправо, и какое-то время мы шли на контркурсах. Когда он оказался примерно в 2 румбах впереди моего правого траверза, я скомандовал право на борт, чтобы остаться у него на правом крамболе. При этом все мои орудия левого борта могли вести огонь. Он практически остановился и в 18.35 прекратил огонь. Видя это, и я приказал прекратить огонь.

Я пошел прямо на него, и когда оказался на расстоянии 3350 ярдов, то увидел, что его флаг все еще поднят. Так как не было заметно, что он тонет, то я приказал снова открыть огонь из всех орудий. Через 5 минут он спустил флаг. Я немедленно прекратил огонь и застопорил машины. Он сильно сел кормой с креном на правый борт и начал тонуть. Я приказал подготовиться к спуску все уцелевшие шлюпки и приготовился спасти уцелевших.

В 19.26 он лег на правый борт, перевернулся и затонул. Я видел маленькую группу людей на квартердеке, которые размахивали германских флагом. Я сделал все возможное, чтобы спасти как можно больше людей. 3 моих шлюпки были продырявлены снарядами и осколками, и плотникам было приказано отремонтировать наименее поврежденные. Примерно

через 20 минут мы спустили 2 шлюпки. Хотя были подобраны 12 человек, только 7 остались в живых. Остальные скончались вскоре после того, как были подняты на борт.

Я оставался в районе боя до 21.00, когда почти полностью стемнело, потом поднял шлюпки и пошел к Фолклендским островам. Я ничего не мог передать по радио, так как снаряд попал в радиорубку и повредил передатчик.

Я с сожалением сообщаю, что в ходе боя 4 человека были убиты и 12 ранены. Всего «Кент» получил 38 попаданий, которые не причинили серьезных повреждений. Мы израсходовали 646 снарядов.

Я очень сожалею, если причиной таких высоких потерь стало мое сближение с противником на малую дистанцию. Если я ошибся, подведя свой корабль слишком близко к противнику, это произошло из-за моего слишком сильного желания потопить его, прежде чем он сумеет скрыться, так как до захода солнца оставалось слишком мало времени. Я не могу в достаточной степени выразить свою благодарность и восхищение поведением моих офицеров и матросов. С того момента, как впервые был замечен неприятель, и до конца боя они действовали в наилучших традициях британского флота.

В ходе боя на борту произошел один пожар в каземате АЗ. Снаряд влетел в оружейный порт и взорвался. Загорелось несколько картузов внутри каземата. В этот момент на элеваторе также находился картуз, но, к счастью, находившийся там сержант морской пехоты Чарльз Майерс проявил отвагу и присутствие духа. Он отбросил картуз и затопил отсек, помешав распространению огня. (За этот акт героизма он был награжден Медалью за выдающуюся отвагу.) Нет сомнений, что корабль едва не взорвался. Если бы загорелся картуз на элеваторе, вспышка вполне могла поджечь остальные заряды, и огонь мог достигнуть погреба раньше, чем были бы задраены водонепроницаемые двери».

Таким образом, через 6 недель после своего ухода из Адмиралтейства Стэрди выполнил возложенную на него задачу, правда, помогла ему в этом стратегическая ошибка адмирала фон Шпее.

Хотя неприятель застиг его врасплох, что заставило бы многих адмиралов потерять голову и совершить достаточно ошибок, он добился решительной победы. Именно такими полными и окончательными победами богата история Королевского флота. Это был чуть не последний бой, исход которого решила одна артиллерия. В нем не участвовали ни авиация, ни подводные лодки, а корабли не применяли торпеды. Кроме того, уничтожение «Лейпцига» и «Нюрнберга» доказало, что обвинения в адрес их конструктора Уильяма Уайта неосновательны. Броненосные крейсера типа «Каунти» сработали прекрасно, уничтожив малые крейсера противника, для борьбы с которыми они, собственно, и создавались. А ведь именно адмирал Фишер съязвил: «Сэр Уильям Уайт спроектировал «Каунти», но забыл про пушки». Не забыл, просто не следует ставить защитника торговли в линию кордебаталии.

История эскадры фон Шпее совершенно нетипична для крейсеров, ведь они попытались сыграть роль «fleet in being» в отдаленных водах, но, увы, не слишком удачно. Воды оказались чересчур отдаленными. Примерно так же выглядели стычки англичан и французов в индийских водах во время нескольких войн XVIII века. Адмиралы д'Аше и Сюфрен не дали себя разбить, но Англия отправляла туда второстепенных адмиралов и второстепенные корабли. И никакого влияния на ход военных действий на главных театрах эти полуудачи французов не оказали. Точно так же ничего реального не дала немцам и победа при Коронеле, разве что повод погордиться.

Вопрос о бегстве «Гебена» стал одним из самых обсуждаемых и в историографии, и особенно в популярной литературе. Упражняются в толковании виртуальной истории все, кому только не лень. Не обошли стороной сей вопрос и русские историки, благо нас проблема «Гебена» касалась впрямую. Очень рекомендую прочитать прекрасную повесть Бориса Лавренева «Стратегическая ошибка».

Но нас интересует только один аспект этой истории – эпизод с участием 1-й эскадры крейсеров контр-адмирала Трубриджа, который не посмел дать бой «Гебену», имея 4 броненосных крейсера, считая немецкий корабль «превосходящими силами». «Блэк Принс», «Дифенс», «Дьюк оф Эдинбург» и «Уорриор» имели в сумме 22 234-мм, 14 190-мм и 20 152-мм орудий против 10 280-мм и 12 150-мм орудий немцев. Но помимо этой Трубридж совершил ряд других ошибок. Сначала он зачем-то бросился блокировать вход в Адриатику, полагая, что немцы будут прорываться в австрийские порты.

Но имелся корабль, который неотступно преследовал немцев, – это легкий крейсер «Глостер», – постоянно донося об их курсе. Британский крейсер начал терять противника на фоне берега, поэтому Говард Келли решил зайти между берегом и германскими кораблями, чтобы лучше видеть их. Однако «Бреслау» пошел наперерез и вынудил «Глостер» отвернуть, крейсера разошлись на расстоянии всего 20 кабельтовых, так и не открыв огня.

Даже когда командир «Глостера» сообщил, что «Гебен» и «Бреслау» идут к Матапану, Трубридж решил, что это ложный маневр. В 00.10 произошла стычка «Бреслау» с «Глостером», который продолжал следить за «Гебеном», идущим на SO, адмирал Сушон, державший флаг на линейном крейсере, был вынужден вмешаться, дав пару залпов. Лишь теперь Трубридж понял свою ошибку и повернул на юг, а нехватка угля на эсминцах помешала выслать их вперед. Однако имелись еще эсминцы «Бигль» и «Бульдог», расположенные очень выгодно. В 14.00 они вышли с Мальты вместе с легким крейсером «Дублин», который принимал там уголь, перед тем как присоединиться к Трубриджу. В 20.30 Милн приказал этим трем кораблям атаковать «Гебен» торпедами, используя свет луны. Брат Говарда Келли, капитан 1 ранга Джон Келли, повел «Дублин» и крошечные эсминцы на перехват. К 03.30 он рассчитывал выйти в голову германским кораблям и обнаружить их. Но... «Черт побери, мы пропустили их!» – рявкнул Джон Келли, так как никто не заметил «Гебен». Получив предупреждение с «Бреслау», заметившего «Дублин», линейный крейсер сумел ускользнуть. Сушон отвернул и проскочил по правому борту британских кораблей, экипажи которых ожидали его появления по левому! Джон Келли видел «Бреслау», но не атаковал его, так как его целью был «Гебен».

Однако оставался шанс остановить «Гебен» в дневном артиллерийском бою, и Трубридж повел 1-ю эскадру крейсеров на перехват к мысу Матапан. В 02.45 флаг-капитан Фосетт Рэй спросил Трубриджа, собирается ли он атаковать «Гебен». «Да», – ответил адмирал и объяснил свое невыполнение приказа Адмиралтейства «не вступать в бой с превосходящими силами» так: «Я знаю, что поступаю неправильно, но не могу опозорить имя Средиземноморской эскадры». Через 45 минут Рэй сказал адмиралу, что не видит шансов на успех в предстоящем бою с таким мощным противником. «Я тоже», – ответил адмирал. Тогда Рэй добавил: «Я не вижу, что мы можем сделать, сэр. «Гебен» может кружить вокруг нас, держа эскадру под обстрелом, а сам находясь вне пределов досягаемости наших орудий. Это будет самоубийство эскадры».

Расчеты были примерно такими. «Гебен» заметит эскадру с расстояния от 20 до 25 миль. Немецкий корабль при желании обойдет эскадру по дуге окружности радиусом 12,5 миль, что займет у него 1 час 40 минут, а потом проследует дальше. Это если немецкий адмирал не пожелает принять бой. Впрочем, немцы могут сократить дистанцию и до 8 миль, даже тогда английские корабли могли рассчитывать лишь на случайные попадания, а вот для немецких орудий это уже была нормальная дистанция.

«Я не могу отвернуть, подумайте о моей чести», – возразил Трубридж. «Что может изменить ваша честь в сложившейся ситуации, сэр? На карту поставлено благополучие нашей страны», – убеждал Рэй. Это был довод, определивший судьбы целых наций, хотя связывать судьбу Великобритании с судьбой четырех устаревших броненосных крейсеров было слишком смело. Через 10 минут, в 03.55, когда 1-я эскадра крейсеров находилась возле Занте и в 70 милях от «Гебена», Трубридж прекратил преследование. Рэй так прокомментировал его

решение: «Это самый отважный поступок в вашей жизни». Но адмирал плакал, уже наполовину осознав, что позволил убедить себя совершить самую страшную ошибку в своей жизни. Но, может, мы согласимся с Лавреневым?

Фальшивый @ «Крейсерская война»

Для какой войны строятся крейсера? Глупый вопрос, разумеется, для крейсерской. Но вот существовала ли в реальности когда-либо эта самая война? Действия против вражеской торговли велись давно, можно вообще вспомнить какие-нибудь римско-карфагенские разборки, но приносили они какой-нибудь серьезный результат? Говорить о личном обогащении удачливых корсаров, пиратов, рейдеров (@ Игорь Можейко) мы не будем. Где, когда и как крейсерская война повлияла на общий ход военных действий, сумела подорвать промышленную, экономическую и военную мощь государства? Ответ будет совершенно четким: нигде, никогда и никак. Собственно, основоположник военно-морской науки Мэхен прямо об этом пишет, поэтому не очень ясно, почему континентальные державы придавали ей такое значение и почему надеялись с ее помощью вырвать трезубец Нептуна (@ кайзер Вильгельм II) из рук Великобритании. Все равно исход любой морской кампании решался в сражениях военных флотов. Все-таки имелся в истории войны на море один не слишком долгий период, когда крейсерская война, в то время еще таковой не называвшаяся, имела серьезный эффект. Но происходило это в столь специфических конкретных обстоятельствах, что ни до, ни после того мы не можем найти аналогий. Разумеется, здесь идет речь об охоте английских корсаров за знаменитыми «серебряными» и «золотыми» флотами Испании, от которых во многом зависело экономическое благополучие страны. Но заметьте, все успехи Фрэнсиса Дрейка не помешали королю Филиппу снарядить Непобедимую Армаду, громить которую пришлось в генеральном сражении, а окончательный удар по Испании вообще нанесла разорительная и утомительная война в Нидерландах. И все-таки соблазнительный мираж манил, ведь состязаться с Великобританией в строительстве линейного флота не мог никто, гораздо проще было попытаться сделать что-то попроще. Например, снарядить в поход очередного Жана Бара.

Крейсерская война в годы Первой мировой закончилась, не успев всерьез начаться. Все рассуждения о ее результатах базируются на действиях **одного-единственного** корабля – легкого крейсера «Эмден». Правда, в начале войны в океане находились также «Кёнигсберг» и «Карлсруэ», которые кое-что сделали, а позднее немцы отправили в поход несколько вспомогательных крейсеров, но на них англичане даже не обратили внимания. И все это при том, что условия для действий рейдеров были самыми благоприятными, ведь в начале XX века большинство торговых судов все еще не имело радиостанций, и рейдер имел 95 шансов из 100 остаться незамеченным даже после атаки.

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

Решение было найдено в виде так называемой «Etappen-Dienst» – системы этапов. Это слово было заимствовано из французского языка и в данном случае означало «база» или «зона». Океаны были разделены на районы, в центре которых находились узлы связи под командованием офицеров флота. Часто такие центры создавались в больших городах, где Германия имела дипломатические представительства. Эта система позволяла передавать радиogramмы из Науэна прямо на соответствующий корабль. Если конкретный передатчик был слишком слаб, использовалась цепочка передатчиков. Все корабли основных немецких судоводных компаний были оснащены радиостанциями, и их командиры имели запечатанные конверты с приказами на случай войны или других чрезвычайных обстоятельств. Те корабли,

которые должны были поступить в распоряжение Императорского флота, получали описание системы этапов.

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

Ретрансляционные станции были построены в Камине (Того), Виндхукке (Германская Юго-Западная Африка), на острове Яп в южной части Тихого океана. Однако главные станции в Таборе (Германская Восточная Африка) и на острове Суматра в Голландской Ост-Индии еще не были закончены. Более слабые передатчики находились в Дуале (Камерун), Букобе, Муансе и Дар-эс-Саламе (Германская Восточная Африка), в Циндао, на острове Ангаур, в Рабауле, на острове Науру и в Апиа (Самоа). Эта сеть охватывала почти весь земной шар, хотя существовали зоны в Индийском океане и на юге Тихого, где связь была возможна лишь при благоприятных погодных условиях. У этой системы имелся и еще один недостаток, который англичане не замедлили использовать. Если станции, расположенные в Африке, можно было использовать довольно долго, то островные центры были крайне уязвимы. Для захвата острова или просто уничтожения радиостанции было достаточно маленькой канонерки или старого крейсера, что англичане и продемонстрировали, сразу уничтожив станцию на Япе и быстро захватив Самоа.

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

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

В составы этих этапов было включено так много торговых судов, что отследить их практически невозможно. Типичным примером будет деятельность секции Ла-Плата, которая в августе 1914 года контролировала 9 пароходов различных германских компаний: «Санта Исабель», «Понтос», «Сильвия», «Жозефина», «Сиерра Кордоба», «Гота», «Элеонор Вюрманн», «Мера», «Муанза».

«Санта Исабель» был потоплен 8 декабря 1914 года в бою у Фолклендских островов британским крейсером «Бристоль». В январе 1915 года линейный крейсер «Австралия» потопил в Магеллановом проливе «Элеонор Вюрманн». Вскоре после этого там же броненосный крей-

сер «Карнавон» захватил «Жозефину». Остальные пароходы в конце концов были интернированы, так как правительства южноамериканских стран после уничтожения эскадры фон Шпее поняли, что опасаться более нечего и следует соблюдать нейтралитет более жестко. Тем более что Англия использовала все свое влияние, чтобы склонить их к этому.

Когда часть стран американского континента объявила войну Германии, система этапов рухнула окончательно. Трудности заправки рейдеров в 1914–1915 годах, даже малых крейсеров, оказались так велики, что немцы были вынуждены перейти к использованию экономичных торговых судов, вроде «Мёве» и «Вольфа». Но самое обидное, что титанические усилия, затраченные на создание системы этапов, себя не оправдали. Немецкие рейдеры крайне редко пользовались ее услугами, а в описаниях действий самого знаменитого из них – легкого крейсера «Эмеден» – система этапов вообще не фигурирует. Стоило ли тратить так много денег и сил?

Действия немецкого крейсера «Кёнигсберг» являются прекрасным доказательством провала попыток вести крейсерскую войну. Сразу после начала войны британская эскадра, стоявшая в Кептайне, отправилась к берегам Кении, чтобы постараться поймать «Кёнигсберг» прямо в Дар-эс-Саламе, но опоздала. Капитан 1 ранга Лооф успел увести свой корабль. Кстати, состав английской эскадры заслуживает внимания: это крейсера «Астрея», «Гиацинт» и «Пегасус», самый молодой из них – «Гиацинт» – был построен еще в XIX веке.

«Кёнигсберг» за время своего единственного похода встретил японский лайнер, 3 немецких (!) парохода и британский «Сити оф Винчестер». Заправиться углем с него не удалось, так как на судне был лишь дрянной индийский уголь, и «Сити оф Винчестер» был потоплен с помощью подрывных зарядов. У англичан эта диверсия вызвала серьезное раздражение, ведь пароход вез большой груз цейлонского чая. Оставить Великобританию без фэйв-о-клока могли только тевтонские варвары.

После этого «Кёнигсберг» ушел на свою новую стоянку в дельте реки Руфиджи, о которой англичане не подозревали. Однако 19 сентября 1914 года Лооф получил известие, что в порт Занзибар пришел английский крейсер, и решил его атаковать. Более чем опрометчивый шаг, так как если бы это оказался «Гиацинт», имевший 11 152-мм орудий против 10 105-мм орудий «Кёнигсберга», последствия могли оказаться самыми тяжелыми. Но, на счастье Лоофа, в Занзибаре находился древний «Пегасус», чьи 102-мм орудия никак не могли соперничать с крупновскими пушками.

На рассвете 20 сентября «Кёнигсберг» вошел в гавань Занзибара и открыл огонь с дистанции 9000 ярдов. В это время «Пегасус» еще только разводил пары, а потому был совершенно беспомощен. Когда он все-таки сумел открыть огонь, его снаряды ложились постоянными недолетами. Немецкий крейсер медленно приближался, ведя интенсивный огонь, и старый британский корабль не выдержал. «Пегасус» получил несколько пробоин на ватерлинии и медленно лег на борт. Но еще до этого его командир капитан 2-го ранга Инглс приказал спустить флаг. Экипаж потерял 38 человек убитыми и 58 ранеными, то есть более трети численности. Позднее корпус корабля соскользнул на глубокое место, и его оставили в покое. Лишь в 1956 году «Пегасус» был продан на слом за 500 фунтов стерлингов.

А «Кёнигсберг» вернулся в свое убежище, где приступил к ремонту котлов, которые, по словам Лоофа, «окончательно сдали». На карьере рейдера уже сейчас можно было поставить крест, тем более что англичане не собирались более выпускать «Кёнигсберг» в море. Они выяснили, где укрывается немецкий крейсер, и заблокировали выход из дельты Руфиджи, прислав на помощь уже имеющимся два относительно новых крейсера – «Дартмут» и «Веймут». Но вот что любопытно: эти корабли принадлежали ко второй серии знаменитых «Городов» и еще не имели бортовой брони, хотя были вооружены уже только 152-мм орудиями. В составе Гранд

Флота крейсера этого типа за годы войны замечены не были, то есть немцам не удалось ослабить британский флот на главном театре – в Северном море.

Началась вялая осада в стиле многолетних сидений под крепостями в Средние века. Англичане не желали рисковать, у немцев не было оснований рисковать. Попытка привлечь к уничтожению немецкого крейсера броненосец «Голиаф» с его 305-мм орудиями не удалась, так как «Кёнигсберг» ушел выше по реке, а броненосец из-за большой осадки не смог подойти достаточно близко к берегу. Попытки англичан использовать гидросамолеты для бомбардировки тоже особых результатов не принесли, хуже того, влажный тропический климат быстро прикончил полотняные «этажерки». Обе стороны изредка лениво постреливали, но никаких резких телодвижений не совершали.

Положение «Кёнигсберга» понемногу ухудшалось, так как начала ощущаться тотальная нехватка – угля, боеприпасов, продовольствия, медикаментов. Чтобы исправить это, весной 1915 года из Германии был послан трофейный британский пароход «Рубенс», замаскированный под датское судно «Кронборг». Самое интересное, что ему удалось добраться до берегов Германской Восточной Африки, где он был перехвачен крейсером «Гиацинт». После недолгой погони капитан «Рубенса» затопил свое судно. Впрочем, на что мог рассчитывать «Кёнигсберг», даже получи он драгоценный груз? Самое большое – на затяжку сопротивления, при неисправных машинах ни о каком возвращении в Германию не могло быть и речи, хотя какие-то надежды на это высказывались.

В конце концов Адмиралтейству надоела эта новая осада Трои, и оно прислало два монитора – «Мерси» и «Северн», бразильские канонерские лодки, конфискованные после начала войны. Первая попытка обстрелять «Кёнигсберг» завершилась неудачей, «Мерси» даже получил попадание, но 11 июля мониторы совершили вторую попытку. С помощью самолетов-корректировщиков они нащупали «Кёнигсберг», несмотря на прекрасную маскировку, и приступили к систематическому обстрелу. Вскоре крейсер получил несколько попаданий, почти все его орудия были разбиты, капитан 1-го ранга Лооф получил ранение. Видя, что дальнейшее сопротивление не имеет смысла, он приказал команде покинуть корабль и подорвать боеголовки двух торпед, чтобы затопить его. Экипаж присоединился к отряду генерала Леттов-Форбека, который продолжал сражаться до самого конца войны.

Крейсер «Карлсруэ» покинул Германию в начале лета 1914 года под командованием фрегаттен-капитана Фрица Людеке. Кстати, маленькое уточнение: фрегаттен-капитан 1914 года не вполне соответствовал фрегаттен-капитану 1941 года. В начале века немцы скопировали **старую** английскую систему званий, просто переведя их на свой язык. Вас не удивляют командиры крейсеров, в особенности громадного «Блюхера», в звании фрегаттен-капитана, что якобы соответствует капитану 2-го ранга? На самом же деле тогда это был эквивалент капитана 1-го ранга с выслугой в чине менее 3 лет, а капитан цур зее был тем же капитаном 1-го ранга, но с выслугой более 3 лет, и полностью соответствовал английскому званию пост-кэптен, которое к этому времени уже исчезло. Ну, а ко Второй мировой войне и фрегаттен-капитан слегка деградировал.

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.