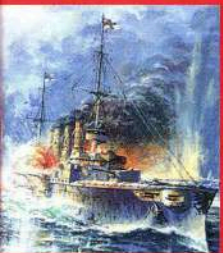


Александр
БОЛЬНЫХ



Александр **БОЛЬНЫХ**

КРЕЙСЕРА В БОЮ



КРЕЙСЕРА В БОЮ
от ФРЕГАТОВ до
«УБИЙЦ АВИАНОСЦЕВ»

от ФРЕГАТОВ до «УБИЙЦ АВИАНОСЦЕВ»

ВМФ

**ПОДЛИННАЯ
ИСТОРИЯ
ВОЙНЫ
НА МОРЕ**



Александр **БОЛЬНЫХ**



КРЕЙСЕРА В БОЮ

**ОТ ФРЕГАТОВ ДО
«УБИЙЦ АВИАНОСЦЕВ»**



ЭКСМО
МОСКВА
2011



Оформление художника *С. Курбатова*
На переплете использован рисунок *А. Заикина*

Больных А. Г.

Б 79 Крейсера в бою. От фрегатов до «убийц авианосцев» / Александр Больных. — М. : Яуза : Эксмо, 2011. — 416 с. — (ВМФ. Подлинная история войны на море).

ISBN 978-5-699-46576-7

НОВАЯ военно-морская серия. Новая книга ведущего историка флота. Всё 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 стеновой 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».

**УДК 355/359
ББК 68**

ISBN 978-5-699-46576-7

© Больных А. Г., 2011
© ООО «Издательство «Яуза», 2011
© ООО «Издательство «Эксмо», 2011

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 военно-морского искусства был жестким и беспощадным: 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 не-



которой 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 «Энтетам», 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 крейсе-



ра 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 называли 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 ан-



гличан, 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 Адмирал-



тейство 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 преслову-



тые 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 боржурнала «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 до-



гнать 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 бронебойных 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 дебютом 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 неуверительно, 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 «Величе-



ственная 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 именует 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 прика-



зы 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 сказала



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 «Иосино» тоже был недолетом.

Тем временем летучий отряд японцев увеличил скорость до 14 узлов и начал охват правого крыла китайского строя. Это был совершенно очевидный маневр, противодействовать которому строй фронта не может. Китайские броненосцы повернули на 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 рассу-



пался и японский строй. Старый броненосный корвет «Хизэй» 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 немыслимо. 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 Та-лиенван 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 кочегарках и машинных отделениях царил настоящий ад, люди падали от тепловых ударов, но все-таки они не позволили крейсеру потерять ход. Пылающий, 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 отдалась 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 же 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 Тебетгоффом, 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 последую-



щих 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 четырем 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 раненный 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 практически 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 выброситься 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. Попробуйте 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 «Кэптена», 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. Полюбуемся 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 считали броненосцами, были быстроходнее мелких корветов, ненамного, но быстроходнее. 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 быстроходнее 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 ранговые 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 имелась 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 «Империюз», лишившиеся рангота 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 «Орlando» и вдруг занялись строительством



бронепалубных крейсеров, доведя эту идею до полного абсурда. Крейсера типа «Диадем» 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 «Дююи 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 «Дююи 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 кото-



рых было большое водоизмещение, высокая мореходность и максимально возможная дальность плавания. Опять же, явно под влиянием русских крейсеров англичане и французы устанавливают 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 называли 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 Джорджо».



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 совершенно 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 Кия 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 по-



пала 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 вой-



на 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 меха-



никам 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 Хакодате.

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 капи-



тан 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 шун, захватил 4 транспорта и 1 шуну.

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 заплатились 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 негибкого 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 вдобавок ни один из них не был жизненно важным, как, скажем, алюминий в годы Второй мировой войны.

И все-таки этот рейд произвел впечатление разорвавшейся бомбы. Резко подскочили суммы страховки, сократилось судоходство. В то же самое время не следует всерьез относиться к сказке о том, как возмущенные японские судовладельцы сожгли дом адмирала Камимуры. 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 делайте 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 израсходовали весь запас угля. Как-то совершенно неожиданно для адмиралов обнаружилось, что действовать по-прежнему рейдеры уже не могут. Это раньше знаменитые парусники вроде «Алабамы», использовавшие паровую машину только в качестве вспомогательного двигателя, могли не думать об угле. Теперь к организации крейсерства следовало подходить более основательно, и немцы, готовясь к новой войне, это учли, создавая свою знаменитую систему этапов.

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

На рассвете 14 августа крейсера вышли на параллель Фузана, где они уже бывали, но на этот раз японцы подготовились гораздо лучше. В 04.50 отряды Камимуры и Иессена заметили друг друга, и соответствующую радиограмму Камимуры приняли все находящиеся поблизости дозорные крейсера — 5 единиц. Так что, даже если бы Иессен разминусовался 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. Впро-



чем, 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 рас-



ходящихся курсах, дистанция увеличилась до 50 кабельтовых, и японцы временно прекратили огонь. Но именно в этот момент шедший концевым «Иватэ» получил попадание, которое могло стать роковым. 203-мм снаряд взорвался в носовом каземате верхней палубы, одновременно сдетонировал снаряд в орудии. Каземат был полностью разрушен, часть брони полетела за борт. Вышел из строя каземат палубой ниже, а стоявшее наверху 12-фн орудие просто исчезло вместе с расчетом. Вышло из строя еще одно 152-мм орудие, 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 Владиво-



стоку. Японцы, увлекшиеся добиванием «Рюрика», находились у него на правой раковине и не могли помешать прорыву. Камимуро 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 «Такатихо», 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 Дабиш 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 военнополитическое руководство допустило несколько грубейших ошибок. Прежде всего, русское командование, само того не



подозревая, выпустило джина из бутылки, введя принципиальное 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 сменили 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 «Пенинсьюлар энд Ориентал» **под предлогом** наличия на нем военной контрабанды. Английские газеты того времени живописуют красочные подробности досмотра: ка-



питан «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 Адмиралтейства, 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 под-



тверждений, 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 Рождественского 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. Рождественскому 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 бадовались. 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 тру-



дом, 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 пресекшейся 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 пере-



считать, 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 немногочисленными 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 опасаюсь, 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 согласил-



ся 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 быстроходного 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 «Трайзмф». В Ост-Индии контр-адмирал сэр 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 сэр 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 крей-



сера 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 «Минотавр», 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 собирался 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 дожидался, 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 радиограммы: «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 ко-



мендоров. 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 грот-мачтой, 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 Крэдoka. 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 изменилось, 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 появления «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 герман-



ский 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 неизменным. Но Черчиллю требовалась блестящая победа, вдобавок нужно было обелить своего дружка 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 крейсера. 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 неблагодарное. 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 разводить 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 быстроходнее 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 кресте, 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 «Карна-



вон», 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 «Македония» 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 уклоняться 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 примкнувший 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 пробежала 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 орудий 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 не-



скольких 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 удрать. 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 броневую 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 за-



топить корабль. Немецкая история патетически описывает этот момент. Здесь и троекратное «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 ника-



кому 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 Данн-рейтер 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 действовать 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 спу-



стили шляпки, но опять количество спасенных было очень мало — всего 7 офицеров и 11 матросов.

Элerton 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 Элертон 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 Салпер-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 заме-



чительно 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 подготовить к спуску все уцелевшие шлюпки и приготовился спасать 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 орудийный 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, поме-



шав 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 ошибку, 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 прямую. 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 присоеди-



ниться 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 Ар-



маду, 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 Гер-



мания 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 судоходных 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), Виндхук (Германская Юго-Западная Африка), на острове Яп в южной части Тихого океана. Однако главные станции в Таборе (Германская Восточная Африка) и на острове Сума-



тра 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 Апия (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 «Аустралиа» потопил в Магеллановом проливе «Элеонор Вюрманн». Вскоре после этого там же броненосный крейсер «Карнавон» захватил «Жозефину». Остальные пароходы в конце концов были интернированы, так как правительства южноамериканских стран после уничтожения эскадры фон Шпее поняли, что опасаться более нечего и следует соблюдать нейтралитет более жестко. Тем более что Англия использовала все свое влияние, чтобы склонить их к этому.

Когда часть стран американского континента объявила войну Германии, система этапов рухнула окончательно. Трудности заправки рейдеров в 1914–1915 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 файв-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 Ингс 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 поста-



вить 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 Флита 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.

«Карлсруэ» должен был сменить германский стационар в Вест-Индии — легкий крейсер «Дрезден», которым командовал фрегаттен-капитан Эрих Кёлер. Встреча произошла в Порт-о-Пренсе на Гаити 25 июля, и корабли обменялись капитанами. Предполагалось, что «Дрезден» под командованием Люде-



ке вернется в Германию, а новый командир «Карлсруэ» Кёлер примет командование Южноамериканской станцией Германского Императорского флота. В его распоряжении оказывались, кроме собственного корабля, канонерки, находящиеся в Западной Африке, и любые вспомогательные крейсера, направленные в Южную Атлантику.

Но, как выяснилось довольно быстро, Кёлер мало подходил на роль командира рейдера, так как первое, чем он занялся, была не охота за вражескими транспортами, а обеспечение самого себя углем. Он потребовал прислать аж целых 3 угольщика.

В начале войны Королевский флот имел в этом районе довольно скромные силы. Под командованием адмирала Крэдока находились 4 старых броненосных крейсера — «Саффолк» (флагман), «Бервик», «Эссекс» и «Ланкастер», а единственным современным кораблем был легкий крейсер «Бристоль», которые совершенно не подходили для охоты за современным турбинным крейсером.

6 августа уже в океане «Карлсруэ» встретился с лайнером «Кронпринц Вильгельм» и передал на него два 88-мм орудия, пулемет и 36 винтовок, которые должны были превратить лайнер во вспомогательный крейсер. Штурман «Карлсруэ» капитан-лейтенант Тирфельдер был назначен командиром нового вспомогательного крейсера, вместе с ним на «Кронпринц Вильгельм» перешли еще два офицера.

И вот в разгар этой операции вдруг на горизонте возник британский крейсер «Саффолк» под флагом самого адмирала Крэдока. Немецкие корабли поспешно разбежались в разные стороны, и «Саффолк» погнался за «Карлсруэ». Это изначально было безнадежным занятием, так как старый броненосный крейсер давал 24 узла 10 лет назад, а «Карлсруэ» — 27 узлов, что называется, вчера. Но Кёлер даже не стал напрягать машины, он дал 22 узла и легко ушел от «Саффолка».

Однако на этом его испытания не закончились. Крэдок успел вызвать на помощь более быстроходный «Бристоль», который столкнулся с немцами уже в сумерках. Вступать в бой



Кёлер не собирался, так как на хвосте у него висел старый, но слишком сильный «Саффолк», поэтому перестрелка продолжалась всего 30 минут, и теперь немецкий крейсер развил уже 26 узлов, чтобы оторваться от противника. Попаданий не добился никто.

Но даже после этого приступить к ловле призов у «Карлсруэ» не получилось: на крейсере закончился уголь, и пришлось заходить в Пуэрто-Рико для дозаправки. После некоторых размышлений американские власти разрешили это, потребовав от Кёлера строго соблюдать международные законы, то есть принять уголь в количестве, достаточном для перехода к ближайшему порту, и оставаться в гавани не более 24 часов. Будь это какая-нибудь Никарагуа, Кёлер бы плюнул на все требования, но ссориться с Соединенными Штатами не хотелось. Тем не менее Кёлер принял запас угля с немецкого угольщика, оказавшегося в порту, и забрал часть матросов в качестве резервистов. После этого началась охота в районе Карибских островов и северного побережья Бразилии. Всего крейсер успел захватить 16 призов, прежде чем стряслось совершенно непредвиденное несчастье.

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

Когда дым рассеялся, выяснилось, что вся носовая часть «Карлсруэ» до первой трубы просто исчезла. Погибли командир крейсера фрегаттен-капитан Кёлер и 262 человека экипажа. Кормовая часть корабля имела сильный крен на левый борт, однако она продержалась на плаву достаточно долго, и шлюпки с угольщиков успели снять 123 человека команды



«Карлсруэ». В 18.57 кормовая часть крейсера медленно затонула. Поход «Карлсруэ» завершился, и провидение спасло Барбадос. Командование остатками экипажа после смерти Кёлера перешло к капитан-лейтенанту Штудту.

Трофейный пароход «Фарн», который Кёлер отпустил чуть ранее, прибыл в Сан-Хуан де Пуэрто-Рико 12 января 1915 года, так как какое-то время бесцельно мотался по морю, ожидая приказов погибшего командира уже не существующей эскадры. Штудт решил затопить «Индрани» и прорываться в Германию на «Рио-Негро», не считаясь с риском налететь на британские патрули. Обратный курс он проложил далеко к северу от Британских островов, описав большую петлю. Его переход значительно облегчило решение Адмиралтейства, которое в ноябре 1914 года отозвало крейсера с линии патрулирования. Их заменили гораздо более слабые, хотя и более мореходные, вспомогательные крейсера. Но моряки торгового флота не обладали выучкой военных, а потому «Рио-Негро» проскользнул сквозь линию блокады, используя сильный шторм, укрывший его от глаз наблюдателей с британских кораблей. 29 ноября угольщик прибыл в Алезунд.

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

Остается вопрос о причинах гибели крейсера. Наиболее распространены две версии. Более вероятной считается взрыв боеприпасов в носовых погребах под воздействием высокой влажности и жары в тропиках. Но у этой версии есть уязвимое место, которое упорно не желают замечать истори-



ки. Все знаменитые взрывы военных кораблей — «Микаса», «Иена», «Либерте», «Вэнгард», «Кавачи», «Леонардо да Винчи», «Императрица Мария» — можно приписать взрыву пороховых погребов. Но следует помнить, что все они имели в погребах шелковые картузы для орудий с раздельным заряданием, и вот в них порох действительно мог подвергнуться разложению. Однако порох в 105-мм унитарных патронах «Карлсруэ», как нетрудно догадаться, был закупорен герметически. Он должен вести себя немного иначе...

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

История рейдерства «Эмдена» начинается еще до того, как он отправился в одиночное плавание по Индийскому океану. 1 августа он остановил в Желтом море русский пароход «Рязань», даже не подозревавший о начале военных действий, и отвел его в Циндао. При этом «Эмдену» повезло в первый раз, так как он избежал неприятной встречи с французскими броненосными крейсерами «Монкальм» и «Дюплэ». По непонятной причине французы приняли эти два корабля за броненосные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау», встреча с которыми могла стать неприятной уже для них.

После этого командир «Эмдена» фрегаттен-капитан фон Мюллер совершил первый из своих подвигов. Он сумел уговорить командира Восточноазиатской эскадры вице-адмирала фон Шпее отпустить его корабль в одиночное плавание, иначе завершилась бы карьера «Эмдена» где-нибудь в районе Фолклендских островов. Ему даже разрешили прихватить с собой два угольщика, входившие в состав эскадры. После этого вы можете спросить: а где же была знаменитая система этапов? Я честно отвечаю: пес ее знает.



14 августа «Эмден» расстался с эскадрой фон Шпее, получилось как в песне: дан приказ ему на запад, ей — в другую сторону, и действительно, эскадра пошла на восток, а «Эмден» — на запад. Плавание было совершенно безмятежным до 9 сентября, когда крейсер встретил свой первый приз — греческий пароход «Понтопорос». Как видим, начало было довольно стандартным и не слишком удачным, продолжение тоже оказалось не лучшим. Немного позднее этот пароход был отбит британским крейсером «Ярмут».

Зато дальше добыча посыпалась как из рога изобилия. Буквально за неделю «Эмден» сумел перехватить 9 судов. В их числе оказался и самый крупный приз «Эмдена» — пароход «Дипломат», только что вышедший из Калькутты с грузом индийского чая. Нет, положительно немцы старались сломить моральный дух англичан, лишив их излюбленного напитка.

Решив, что эскадра адмирала фон Шпее направляется в Яванское море, адмирал Джеррам отправился туда, имея «Минотавр», «Хэмпшир», «Ярмут», «Дюпле» и вспомогательные крейсера «Эмпресс оф Эйша», «Эмпресс оф Джапан» и «Гималайя», а также японские крейсера «Ибуки» и «Тикума». Обратите внимание: если не считать «Тикуму», все это либо старые, либо слабые корабли.

После этого фон Мюллер решил сменить район действий и направился к Мадрасу, где и нанес первый из своих дерзких ударов, которые прославили его чуть ли не больше, чем охота за транспортами. Вечером 22 сентября на «Эмдене» была установлена фальшивая четвертая труба, и крейсер пошел прямо в залитую огнями гавань Мадраса, где никто не ждал такого визитера. Полмиллиона жителей этого индийского города мало заботила слабость его береговых укреплений. 6 160-мм дульнозарядных гаубиц, 6 15-фн пушек и 2 120-мм скорострелки на упряжках из 10 быков каждая даже не были подготовлены к действиям. Считалось, что война бушует где-то очень далеко, но эта иллюзия безопасности разлетелась вдребезги.

В 20.55 на «Эмдене» сыграли боевую тревогу, и старший артиллерист Эрих Геде приготовился открыть огонь.



В 20.48 «Эмден» включил прожектора, чтобы лучше видеть цели, и в 21.30 прогремел залп из 5 орудий правого борта крейсера. С расстояния 3000 ярдов «Эмден» начал громить нефтехранилище Бирманской нефтяной компании. Первый залп дал перелет около 100 метров, хотя при этом было уничтожено орудие в форте Св. Георгия. Второй залп лег недолетом. Грому третьего залпа ответил грохот взрывающихся баков с нефтью. Фон Мюллер истратил 30 снарядов, чтобы поджечь 2 бака. Потом он выпустил 125 снарядов по городу и бунгало возле баков, но жертв, кроме 26 раненых на торговом судне «Чупра», стоявшем у причала, не было. Бой продолжался всего полчаса, наконец, береговые батареи начали отвечать, но без толку. Один снаряд упал недолетом, два просвистели над палубой. Остальных немцы даже не слышали. В 22.00 фон Мюллер выключил прожектор, повернул корабль в сторону моря и растаял в ночной тьме.

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

После этого «Эмден» поспешно перешел к западному побережью Индостана, где за три дня захватил 7 призов. Именно день 27 сентября породил красивый рассказ о том, как счастливо живут немецкие рейдеры. Соберут вокруг себя три трофейных парохода, а четвертый уже сам плывет им в руки. Но это был всего лишь один день из жизни одного рейдера, ни в коем случае не система, но вся теория крейсерской войны строилась именно на таких мифах. К тому же беспечность и самоуверенность англичан в индийских водах зашкаливали. Даже зная о действиях «Эмдена», они не сочли нужным что-то предпринимать. Отсюда следует вывод, делать который адеп-



ты крейсерской войны категорически не желают: даже столь успешные действия ничуть не дезорганизовали британское судоходство в индийских водах. Перехватил «Эмден» 7 судов, но за это же время еще 70 благополучно прошли мимо.

Следующим районом действий фон Мюллер наметил архипелаг Чагос. Почему он решил, что найдет богатую добычу на этих богом забытых островах — не известно. Во всяком случае, до создания секретной базы Королевского флота на Адду оставалось еще четверть века, и никаких судов там не обнаружилось. Однако фон Мюллер не унывал и сразу вернулся обратно к Лаккадивским островам, где ему снова удалось хорошо пожить — 8 судов на протяжении 5 дней. Это было даже лучше, чем ранее в Бенгальском заливе. Добыча попала разнообразная и даже курьезная, например, «Эмден» захватил пароход «Клан Грант» с совершенно бесполезным для себя грузом фарфора и пишущих машинок.

Но фон Мюллеру было мало погрома, учиненного в Мадрасе, он решил предпринять еще более дерзкий набег, выбрав целью Пенанг. Это было крайне рискованное предприятие, так как гавань имела узкий вход, напоминающий бутылочное горлышко, да и встретить там можно было кого угодно. Здесь мы позволим себе обширную цитату из знаменитого труда Эриха Редера, просто чтобы показать, до какой степени немецкие историки не умеют писать. Вы можете спросить кого угодно: какое описание действий на море в годы Второй мировой войны самое скучное? И вам уверенно ответят: «Der Seekrieg 1939–1945» Фридриха Пуге. Скажу больше, я долгое время искал его же книгу «The Soviets as Naval Opponents», сами понимаете, в Советском Союзе такие книги были запрещены. Но когда нашел, то меняхватило где-то на 20 страниц, не более, эта тягомотина оказалась еще более чудовищной, чем первая. Все-таки ту Пуге писал для американцев, и, похоже, они ее подредактировали, хотя полностью исправить все недостатки не сумели.

«В ночь на 28 октября скорость была выбрана таким образом, чтобы «Эмден» мог появиться в гавани Пенанга на



рассвете. Видимость была хорошая, временами было облачно. До 2 часов ночи светила луна, и до этого времени слишком большое приближение к острову Пенанг было запрещено из-за имевшейся там наблюдательной станции. Примерно с 3 часов на скорости 18 узлов пошли к Пенангу. Для введения в заблуждение противника была установлена фальшивая труба, корабль был готов к бою, пар во всех котлах».

Далее следует рапорт самого фон Мюллера, обрабатывать его будущий гросс-адмирал не считал нужным:

«При подходе были замечены очертания нескольких судов, однако все они, вероятно, были рыбацкими лодками, выходившими из порта. Подход был очень облегчен тем, что, помимо прочих огней, горели и входные буи; поблизости от них прошла лоцманская шлюпка. Я опасался, что она подаст сигнал, однако этого не случилось. Когда «Эмден» приблизился к якорной стоянке военных кораблей в гавани, впереди с правого борта в глаза бросились 4 стоявших друг возле друга белых огня, в которых вначале заподозрили кормовые фонари находившихся друг рядом с другом миноносцев. Лишь с расстояния примерно 1200 метров опознали, что это было освещение шканцев военного корабля, а с расстояния примерно 800 метров опознали в нем русский малый крейсер «Жемчуг». Торпедные аппараты были еще до этого приведены в готовность. Я круто повернул налево, чтобы несколько увеличить расстояние, проходимое торпедой, затем опять круто повернул направо и в 05.18 дал минному офицеру разрешение выпустить торпеду. Расстояние составляло 300–350 метров. Как только торпеда покинула аппарат, я дал артиллерийскому офицеру приказ открыть огонь из орудий. Торпеда попала в «Жемчуг» в районе полубака. После взрыва русский крейсер подпрыгнул и снова погрузился в воду. Мы вели беглый огонь по носовой и средней частям корабля, так что бортовая обшивка вскоре напоминала решето.

Как только «Эмден» прошел неприятельский крейсер, я немедленно повернул корабль вплотную к находившемуся в порту пароходу. В это время из носового орудия «Жемчуга» и,



очевидно, еще и из другого места, которое нельзя было различить в сумерках, по «Эмдену» были произведены выстрелы. Однако попаданий в крейсер не было, снаряды «Жемчуга» прошли выше, и часть из них попала в торговый пароход. Так как «Жемчуг» мог и не затонуть после попадания одной торпеды, после разворота на обратный курс я приказал выпустить вторую торпеду. Артиллерия левого борта продолжала вести огонь, и в 05.28 вторая торпеда попала в «Жемчуг» под мостиком. Последовал страшный взрыв, который переломил корабль, в воздух полетели куски корпуса. «Жемчуг» весь окутался густым дымом. Когда дым рассеялся, неприятельского корабля, за исключением торчавшего из воды кончика мачты, не было видно.

Теперь передо мной встал вопрос, должен ли я удовлетвориться этим успехом или нужно приступить к уничтожению торговых пароходов, которых во внутренней гавани было около 12. Я решился на первое по следующим причинам:

1. Я не знал, нет ли еще неприятельских военных кораблей во внутренней гавани. Маневрирование «Эмдена» в узкой и переполненной внутренней гавани было затруднительным и в присутствии неприятельских миноносцев вызывало опасения.

2. Установление национальностей торговых судов и их груза, снятие экипажей и потопление неприятельских судов потребовали бы несколько часов.

3. Было возможно, что превосходящие силы неприятеля находятся в море недалеко от Пенанга.

4. Впечатление от уничтожения «Жемчуга» значительно уменьшилось бы, если бы «Эмден» из-за длительного пребывания в гавани стал жертвой превосходящих сил неприятеля.

Поэтому мы взяли курс на север. Тем временем стало заметно светлее, была ясная погода, однако наблюдение за морем заметно осложнялось необычайно сильной рефракцией, которая сильно искажала очертания кораблей и судов на средних и больших удалениях. Когда «Эмден» прошел несколько сот метров в северном направлении, по корме с левого борта во внутренней гавани близко к суше был замечен



военный корабль, вскоре опознанный как старый французский минный крейсер «Д'Ибервиль». Я решил обстрелять и его. Скорость была уменьшена, но только что начали разворачиваться, чтобы в обстреле участвовали все орудия, как мне сообщили, что с севера в гавань на высокой скорости входит эскадренный миноносец. На это я приказал забыть про «Д'Ибервиль», боевая ценность которого была очень незначительна, и на большой скорости пошел навстречу показавшемуся кораблю. На дистанции 5000 метров по нему был открыт огонь, после нескольких залпов он повернул и теперь, находясь к нам бортом, был опознан как английский правительственный пароход. Видя его с носового ракурса при сильной рефракции, мы обманулись, приняв его за английский миноносец. Как я узнал позднее, он получил попадание в трубу, но из команды никто не пострадал.

Сразу после этого в северном направлении был замечен большой корабль, который вследствие рефракции вначале приняли за крейсер, затем за вспомогательный крейсер, однако в конце концов он оказался обычным пароходом. Пока «Эмден» шел по направлению к пароходу, команда была построена под мостиком; я через старшего офицера сообщил, что уничтожен русский малый крейсер «Жемчуг», и затем, после непродолжительной речи, в честь этого успеха «Эмдена» против неприятельского военного корабля было провозглашено трехкратное «Hoh!» Его Величеству Кайзеру.

Вблизи входного буя вышеупомянутый пароход был остановлен, и на него послали призовую команду. Это оказался английский пароход «Глентаррет». На наш запрос капитан сообщил, что он имеет на борту парафин, чтобы не показать, что его корабль является ценным призом, поскольку везет боеприпасы. Едва катер пришвартовался к пароходу, как в северо-западном направлении был замечен военный корабль, который шел к гавани. Вследствие этого я отпустил пароход, приказав еще передать капитану, что правительственный пароход был обстрелян по ошибке, так как из-за сильной рефракции он был спереди принят за эскадренный миноно-



сец, и, как только катер был поднят, пошел по направлению к военному кораблю, который быстро приближался и через некоторое время был опознан как французский эскадренный миноносец. Очевидно, на нем считали невозможным, чтобы из гавани Пенанга выходил неприятельский военный корабль, и, вероятно, он был обманут и четвертой трубой. На расстоянии примерно 5000 метров я дал приказ поднять стеньговые флаги, а на расстоянии 4300 метров приказал открыть огонь. «Мускэ» — так назывался эскадренный миноносец, как было позже установлено, — повернул, чем необычайно облегчил «Эмдену» пристрелку и дальнейший огонь. Уже третьим залпом наши меткие артиллеристы добились попадания в котел или паропровод, поскольку из средней части корабля вырвалось большое количество пара, и скорость противника заметно упала. «Мускэ» отвечал на огонь из одного орудия, но попаданий не достиг, по утверждениям экипажа, миноносец даже выпустил одну торпеду, которая прошла на расстоянии 400–600 метров перед «Эмденом». Когда нос эскадренного миноносца сильно погрузился в воду, а в его корме были заметны серьезные повреждения, я прекратил огонь, тем более что противник больше не стрелял, и так повернул крейсер, чтобы приблизиться к эскадренному миноносцу с кормы. Во время этого маневра у последнего сначала ушел под воду нос, мгновение он, казалось, стоял на грунте носом, а затем полностью затонул. Поблизости от места его гибели в воде плавало некоторое количество членов его команды, одетых в спасательные жилеты или цеплявшихся за обломки. С «Эмдена» были спущены 2 катера, в одном из которых находился младший врач корабля с перевязочными материалами. Некоторые французы сначала затрудняли спасательные работы, пытаясь отплыть от катеров, поскольку их офицеры сказали им, что немцы убивают военнопленных».

Как все это могло случиться? Увы и увы, обычное русское разгильдяйство. Командир крейсера капитан 2-го ранга барон Черкасов вообще съехал на берег, что создало у команды впечатление, будто им предстоит отдых после похода. Служба



неслась «по-якорному», хотя часть орудий все-таки оказалась заряжена. В момент подхода «Эмдена» вахтенному офицеру было доложено о появлении трехтрубного, а потом четырехтрубного крейсера, он только начал одеваться, когда слышались орудийные выстрелы. Бой закончился, не успев начаться. Старший артиллерист «Жемчуга» еще сумел лично дать 3 выстрела из кормового орудия, но это была уже агония. Позднее русский вспомогательный крейсер «Орел» поднял кормовое орудие «Жемчуга». После возвращения в Россию командир крейсера и старший помощник были преданы суду и разжалованы в матросы.

Но ведь нас не интересуют примитивные объяснения. Сразу родилась теория о шпионском заговоре. Дескать, жена барона Черкасова всюду ездила за мужем, он предупреждал ее о том, куда пойдет крейсер, а коварные немецкие агенты читали эти телеграммы.

После этого набегу фон Мюллер успел захватить еще два парохода, а потом допустил роковую ошибку, решив уничтожить телеграфную станцию на острове Кокос. Он не мог знать, что именно в это время, именно в этом месте окажется австралийский войсковой конвой, который будут сопровождать новые быстроходные крейсера «Сидней» и «Мельбурн». Радист на острове успел послать призыв о помощи, и коммодор конвоя направил туда «Сидней».

«Эмден» оказался в очень тяжелом положении, так как на остров была высажена большая десантная партия и вернуть ее не успели. «Сидней» имел 8 152-мм орудий против 10 105-мм орудий немцев и обладал превосходством в скорости, так что исход боя был предрешен, несмотря на отвратительную выучку австралийских артиллеристов. Приведем отрывок из рапорта капитана 1-го ранга Глоссопа, командира «Сиднея»:

«Я имею честь сообщить, что, сопровождая конвой, 9 ноября в 6.30 перехватил сообщение по радио с Кокоса: «Неизвестный корабль входит в гавань». Я приказал поднять пары, дать полный ход и двигаться туда. Я развил 20 узлов и



в 9.15 заметил впереди землю, а потом, почти сразу, дым, который оказался «Эмденом», идущим мне навстречу. В 9.40 он дал первый выстрел с дистанции 9500 ярдов. Его огонь был очень точным и сразу начал давать попадания. Мой носовой дальномер был разбит почти немедленно, кормовой пост управления был выведен из строя третьим залпом, но противник быстро начал слабеть. Я держал дистанцию, чтобы использовать свои более тяжелые и более дальнобойные орудия. Сначала была снесена первая труба «Эмдена», потом фок-мачта, затем вспыхнул пожар на корме. Потом была уничтожена вторая труба и, наконец, третья. Я увидел, как он направляется к острову Норт Килинг, где и выбросился на берег в 11.20. Я дал по нему еще два полных залпа бортом, а потом отправился преследовать торговое судно, которые подошло во время боя».

Самое интересное началось уже потом. Пока австралийцы возились с «Эмденом», командир десантной партии старший помощник фон Мюкке успел захватить полугнилую шхуну «Айша», стоявшую у берега, и отплыл на ней. Ему даже удалось добраться до занятого турками порта Ходейда в Йемене, откуда эта часть команды «Эмдена» вернулась в Германию.

Но даже это еще не все! Пленные с «Эмдена» были отправлены в лагерь в Сингапуре, и когда там 15 февраля 1915 года произошел мятеж туземных частей, лейтенант Лаутербак сбежал из лагеря.



Наследники по прямой

Основной задачей крейсерских судов всегда считалась борьба с торговым судоходством противника, поэтому «настоящие» крейсера довольно быстро потеряли связь с бывшими пенителями морей, но появилась масса новых проблем. На крейсера обрушилось столько новых задач, что эта прежняя и основная задача фрегатов оказалась задвинутой на третий или даже пятый план. Вы помните состав эскадры адмирала Нельсона в сражении при Трафальгаре? Правильно, 27 линейных кораблей и 4 фрегата, шхуна и куттер. Вы можете представить себе подобный состав эскадры в эпоху броненосцев или дредноутов? Конечно же, нет. Поэтому практически все флоты, ставящие перед собой серьезные задачи, начинают обзаводиться вспомогательными крейсерами, чтобы заткнуть образовавшиеся дыры. Отдельные корабли мелькнули в годы Испано-американской войны, но ничем не запомнились. Впервые в большом количестве вспомогательные крейсера появились в годы Русско-японской войны, как в русском, так и в японском флотах, и снова серьезной роли они не сыграли. Впрочем, мы уже говорили об этом. И лишь в годы Первой мировой войны они попытались — только попытались! — заявить о себе всерьез. Впрочем, если говорить строго, это не стало новинкой, в эпоху парусных флотов какой-нибудь «остиндиамэн» мог получить каперское свидетельство, а пушки на нем и так уже имелись. Чем не вспомогательный крейсер?

Как и с настоящими крейсерами, в деле классификации вспомогательных царил изрядный беспорядок. Сам термин



«вспомогательный крейсер» пришел в русский язык из немецкого, где появился «Hilfskreuzer». Законодатели военноморской моды — англичане предпочитали «Armed merchant cruisers», то есть вооруженный торговый крейсер. Впрочем, термин «Auxiliary cruiser» у них тоже существовал, но использовался почти исключительно в применении к **чужим** кораблям. Французы тоже обзавелись «Croiseur auxiliaire», но кто на них станет обращать внимание? В годы Второй мировой войны немцы предпочитали использовать другое обозначение — HSK или «Handelstorekreuzer», торговый крейсер. Англичане для охраны конвоев были вынуждены начать вооружение торговых судов, но появление старой пушки и кучки полуобученных артиллеристов не лишало судно торгового статуса. Даже если это были «Catapult armed merchantman» или «Merchant aircraft carrier», заполучившие в качестве вооружения самолеты.

Но мы немного отвлеклись. С легкой руки тех же англичан первыми вспомогательными крейсерами стали вооруженные торговые лайнеры, считалось, что скорость является важнейшей характеристикой для «настоящих» крейсеров. При этом крупнейшие британские судоходные компании, вроде «Кунарда» или «Уайт Стар», получали субсидии за то, что еще в проект лайнера вносились изменения — подкрепления под орудия и так далее. Поэтому неудивительно, что с началом Первой мировой войны на действительную военную службу было призвано несколько десятков бывших лайнеров. Но вот к вооружению бывших лайнеров обе стороны подошли спустя рукава. Англичан еще можно понять — они совсем не предполагали использовать свои вспомогательные крейсера в бою, на них была возложена задача морской блокады Германии. Значительная часть британских вспомогательных крейсеров была передана 10-й эскадре, которая перекрыла подходы к Северному морю. Наверное, именно этим объясняется слабость вооружения британских кораблей — старые 120-мм и 152-мм орудия, настолько старые, что чуть ли не дульнозарядные. Зато эти корабли обладали хорошей мореходностью, а



условия жизни экипажа можно было назвать чуть ли не роскошными по сравнению с настоящими крейсерами. Одна деталь — чаще всего лайнеры не отличались экономичностью, их строители гнались за максимальной скоростью и создавали настоящих «пожирателей угля», хотя это и не относилось к британским кораблям, работавшим на дальних линиях, вроде лайнеров компании «Пи энд О». Немецкие вспомогательные крейсера первого поколения вооружались 105-мм орудиями, которые снимали со старых канонерок и прочих мелких кораблей, не имевших реальной боевой ценности. В общем, повторялась картина периода Русско-японской войны: огромный пароход размером с броненосец несет вооружение канонерки. Действия рейдеров облегчало отсутствие радиостанций на торговых судах в начале XX века. Если на больших лайнерах они еще имелись, то для рядового трампа считались ненужной роскошью, и жертва просто не имела возможности ни сообщить о нападении, ни позвать на помощь.

В начале войны германские рейдеры имели некоторые успехи, но постепенно англичане вытеснили их с морских коммуникаций. Германский лайнер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» стал первым пассажирским лайнером, потопленным в этой войне. Это был довольно известный корабль, ведь именно он первым из немецких лайнеров завоевал Голубую Ленту Атлантики. Правда, он был построен в конце XIX века и имел паровые машины, которые, по описаниям современников, выглядели как нечто исполинское — столь велики были их цилиндры. Но время шло, и ценность корабля явно упала, иначе его не превратили бы в рейдер, что неявно подразумевало вероятность гибели. Во всяком случае, англичане даже не думали использовать подобным образом «Мавританию» или «Олимпик», хотя за годы войны все-таки потеряли два суперлайнера.

В конце июля 1914 года на верфи «Норддойчер Ллойда» он получил 6 105/40-мм орудий и пару мелких револьверных пу-



шек. Эффектная раскраска мирного времени — черный корпус, белые надстройки и желтые трубы — сменилась мрачным серо-черным камуфляжем. Следует отметить, что немцы, следуя установившейся традиции, и на вспомогательных крейсерах, как и на легких крейсерах военного флота, устанавливали орудия попарно — на правом и левом бортах. В российском флоте примером такого расположения артиллерии может служить «Варяг». Объяснение кажущегося на первый взгляд довольно странным расположения артиллерии очень просто. Хотя в бою на параллельных курсах корабль лишался 2–3 орудий в бортовом залпе, такая схема обеспечивала сосредоточение максимального количества стволов в любом секторе горизонта, что в одиночном плавании имело большое значение.

4 августа 1914 года «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» под командованием капитана 1-го ранга Рейманна покинул устье Везера и взял курс на север. По широкой дуге он обогнул Шетландские острова, вышел в открытый океан и направился к Канарским островам. Морские коммуникации в этом районе патрулировали только устаревшие британские крейсера «Хайфлаер» и «Винидиктив», поэтому там можно было хорошо пожить. Множество пароходов заходили в Санта Крус де Тенерифе, поэтому Рейманну следовало лишь немного подождать, и богатая добыча сама придет к нему в руки.

Рейдер уничтожил пару судов, еще несколько досмотрел и отпустил — в начале войны еще не было принято топить корабли с женщинами и детьми на борту, до этой гениальной мысли немцам еще предстояло додуматься. И менее чем через две недели запас угля начал подходить к концу — сказалась прожорливость машин, созданных для рекордных скоростей. И Рейманн решил направиться к африканской колонии Испании Рио-де-Оро, где на 21 августа было назначено randevu с пароходами «Арукас» и «Дуала», хотя это являлось нарушением испанского нейтралитета. Первый угольщик вышел на встречу с рейдером из Тенерифе, второй — из Лас-Пальмаса. Вскоре к рейдеру и угольщикам присоединился пароход «Магдебург».



Началась перегрузка на бывший лайнер большого количества угля, продовольствия и пресной воды.

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

Погрузка угля шла довольно лениво. Она еще продолжалась, когда утром 26 августа наблюдатели рейдера заметили военный корабль, когда он подошел ближе, стали видны 3 трубы и британский флаг. Рейманн приказал готовиться к бою, угольщики немедленно отдали швартовы, а «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» начал поднимать пары, чтобы дать ход. Но было уже поздно. Выход в море блокировал старый британский крейсер «Хайфлаер». В 1914 году он был переведен в учебные суда, но после начала войны начал патрулировать в океане. Собственно, это была стандартная британская практика. Его вооружение составляли 11 152-мм орудий старого образца, которые не превышали по дальности орудия германского рейдера, но британские снаряды весили гораздо больше.

Если бы встреча произошла в океане и лайнер держал пары во всех котлах, Рейманн имел шанс просто оторваться от противника. «Хайфлаер» и в лучшие времена не развивал более 20 узлов, а «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» когда-то давал 22 узла. Но стоящий на якоре рейдер был просто беспоощен. Британский капитан предложил Рейманну сдать корабль, на что, разумеется, последовал отказ. Бой начался в 15.10, и, хотя германские артиллеристы добились нескольких попаданий в «Хайфлаер», корпус лайнера был быстро превращен в решето британскими снарядами. После недолгой перестрелки в 16.45 рейдер повалился на борт и затонул на мел-



ководье. Англичане утверждали, что они потопили «Кайзера Вильгельма дер Гроссе», немцы заявили, что корабль был затоплен собственной командой. Так или иначе, но рейдер был уничтожен.

Рейманн, 9 офицеров и 72 матроса добрались до берега на шлюпках, совершили небольшой переход по пустыне Сахара — весьма необычное занятие для моряков! — нашли ближайший испанский пост и сдались. Почти 400 человек забрал угольщик «Бетания», который крутился неподалеку во время боя, он пошел было в Соединенные Штаты, но был захвачен броненосным крейсером «Эссекс» и отправился на Ямайку.

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

Кстати, этот бой доказывает, что нормальный военный корабль, безусловно, может уничтожить вспомогательный крейсер, даже если не имеет преимуществ в дальности огня. Выучка команды, вес залпа, система управления огнем, броня — все преимущества на его стороне. Нужно **очень** постараться, чтобы попасться, как это сделал командир австралийского крейсера «Сидней» четверть века спустя...

А вскоре состоялся и первый бой вспомогательных крейсеров. 14 сентября 1914 года возле острова Тринидад встретились германский рейдер «Кап Трафальгар» и британский вспомогательный крейсер «Кармания». В начале войны немецкий корабль находился в Монтевидео. Возле Бахиа Бланка он встретился с канонеркой «Эбер», которая пересекла Атлантику, выйдя из порта в Германской Юго-Западной Африке.



«Эбер» имел на борту 8 орудий калибра 105 мм, 6 мелких скорострелок и прекрасно подготовленный экипаж, и все это было передано на «Кап Трафальгар». Лайнер превратился во вспомогательный крейсер «В», командование которым принял бывший командир «Эбера» корветтен-капитан Вирт. Его задачей было уничтожение британских торговых судов, которые следовали в порты Южной Америки.

Лайнер «Кармания» на верфи Ливерпуля был вооружен 8 120-мм орудиями и отправлен на Бермудские острова. Теперь им командовал капитан 1-го ранга Ноэль Грант, а шкипер лайнера Джеймс Барр, получив звание капитана 2-го ранга, превратился в старшего помощника. После прибытия в американские воды его подчинили несчастному адмиралу Крэдоку. Сэр Кристофер отправил корабль к берегам Бразилии охотиться за немецкими угольщиками.

Британское Адмиралтейство подозревало, что германский флот создал несколько секретных баз для обеспечения действий рейдеров в Южной Атлантике. Особое внимание привлек остров Тринидад, находящийся в 600 милях от берегов Бразилии, — не путайте его с колонией Тринидад и Тобаго, которая находится у берегов Венесуэлы. «Кармания» получила приказ обследовать берега острова.

14 сентября «Кармания» подошла к острову, и сигнальщики увидели высокий столб дыма. Капитан 1-го ранга Грант сразу объявил боевую тревогу, но позволил свободной от вахты команде обедать, так как на сытый желудок люди дерутся лучше, хотя ранения в живот в этом случае сразу становятся смертельными. К своему изумлению, Грант обнаружил не один, а сразу три немецких корабля. Правда, два были угольщиками, а вот третий оказался «Кап Трафальгаром». Пикантная сплетня: ряд источников утверждает, что «Кап Трафальгар» был замаскирован под «Карманию», а «Кармания» — под «Кап Трафальгар». Но оставим это на совести тех, кто писал.

Командир «Кап Трафальгара» сразу понял грозящую ему опасность и приказал разводить пары. Дистанция пока еще была слишком велика для 120-мм орудий «Кармании», и Грант



не мог помешать противнику выйти в открытое море. Он приказал дать полный ход, лайнер задрожал, когда турбины начали набирать обороты. Впервые после приемных испытаний его скорость превысила 20 узлов.

«Кармания» обогнула южную оконечность острова, но «Кап Трафальгар» успел выскочить из бухты и сейчас мчался на север — корветтен-капитан Вирт предпочитал сражаться в открытом море. Грант приготовился к долгой погоне, но вдруг он увидел, как «Кап Трафальгар» поворачивает ему навстречу. Противник принимал вызов.

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

Следующие два часа корабли непрерывно поливали друг друга снарядами, постепенно сближаясь. Оба получили серьезные повреждения. Германские снаряды разрушили мостик «Кармании», повредили рулевую машину, система внутрикорабельной связи была уничтожена, антенны снесены прочь. Всего «Кармания» получила не менее 79 прямых попаданий, многие из которых пришлось ниже ватерлинии. Корабль начал крениться, скорость упала до 16 узлов, на верхней палубе бушевало несколько сильных пожаров. Так как главная пожарная магистраль была перебита, воду пришлось подавать ведрами. Когда дистанция стала совсем маленькой, «Кап Трафальгар» открыл огонь из пулеметов по матросам, тушившим пожары, — это уже походило на дуэль корсаров времен парусного флота.

На палубе «Кап Трафальгара» тоже начался пожар, но британские артиллеристы больше старались поразить подводную часть вражеского корабля. Кстати, это опять же напоминало английскую тактику парусной эпохи: стрелять по корпусу,



а не по рангоуту. В конце концов многочисленные попадания сказались и на немецком корабле, он накренился на правый борт, и крен постепенно увеличивался, но исход боя все равно казался сомнительным. Капитан 1 ранга Грант уже был готов прекратить бой, как вдруг немецкий корабль вывалил шлюпки и повернул влево, направляясь к берегу. «Кап Трафальгар» тонул, и корветтен-капитан Вирт решил выбросить его на отмель, но опоздал. Примерно в миле от берега «Кап Трафальгар» остановился и лег на борт, его трубы коснулись воды. Еще несколько мгновений он держался на поверхности, а потом корма лайнера поднялась в воздух, и он ушел к месту последней стоянки. Когда один из германских угольщиков бросился подбирать команду рейдера, Грант не стал ему мешать. Если же говорить честно, у него хватало своих забот, состояние «Кармании» было ничуть не лучше, и английский корабль держался на воде только чудом. Позднее стало известно, что из 330 человек команды «Кап Трафальгара» погиб 51, в том числе корветтен-капитан Вирт.

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

Когда корабль подошел ближе, англичане узнали в нем бывший лайнер, а ныне вспомогательный крейсер «Кронпринц Вильгельм». В момент начала боя он находился в 50 милях к северу, получил призыв Вирта о помощи и на полной скорости бросился на юг. «Кронпринц Вильгельм» не успел спасти товарища, однако он мог отомстить за его гибель. Грант приказал измученным матросам прекратить тушить пожары и снова стать к орудиям. Как раз в тот момент, когда экипаж «Кармании» уже приготовился к последней битве, «Кронпринц Вильгельм» круто развернулся и скрылся на севере. Позднее его командир утверждал, что опасался появления британских военных кораблей. Это было характерно



для немецких командиров — в тот момент, когда требовалось принять окончательное решение, они вдруг начинали предаваться сомнениям и рассуждениям. Речь не идет о трусости: если англичане прижимали противника к стенке, немцы дрались с крайним ожесточением. Но прижать англичан к стенке им удавалось крайне редко.

Капитану 1-го ранга Гранту было недосуг выяснять мотивы такого странного поведения противника. Помпы «Кармании» не справлялись с поступлением воды, крен неумолимо нарастал. Кое-как удалось наладить аварийное рулевое управление, и лайнер медленно пополз на запад, стараясь побыстрее уйти от опасности. Была сооружена временная антенна, и на призыв о помощи откликнулся легкий крейсер «Бристоль», который прибыл на следующее утро. Затем появился броненосный крейсер «Корнуолл». Они подошли к борту тонущей «Кармании» и помогли потушить пожары. В тот же день прибыл вспомогательный крейсер «Македония», который проводил избитый лайнер в Пернамбуко. Немецкие угольщики доставили команду «Кап Трафальгара» в Монтевидео.

Впрочем, не следует думать, что и остальные немецкие рейдеры первой войны были так же неуспешны. Кое-кто из них добился определенных успехов, изрядно раздутых немецкой пропагандой, а позднее и официальной историей, которая, при ближайшем рассмотрении, не слишком отличалась от той самой пропаганды.

«Принц Эйтель-Фридрих» к началу войны находился на Тихом океане. Корабль сразу переоборудовали в Циндао, где на нем были установлены орудия с канонерок «Лухс» и «Тигер». Эти крошечные корабли были абсолютно бесполезны в предстоящей войне, хотя в мирное время они могли выполнять полицейские функции и «показывать флаг». По германским стандартам «Принц Эйтель-Фридрих» получил мощное вооружение, так как на нем установили 4 105/35-мм и 8 88/40-мм орудий, не считая 4 37-мм скорострелок, но на особый успех не



следовало рассчитывать, так как скорость корабля не превышала 15 узлов.

Вместе с эскадрой адмирала фон Шпее он прогулялся до берегов Чили, а потом отправился на охоту в южной части Тихого океана. Рейдер уничтожил несколько судов, после чего его командир решил все-таки попытаться прорваться в Германию. В январе 1915 года он обогнул мыс Горн и вошел в Атлантику. Сначала он действовал в южной части океана, потопив несколько парусников, а потом двинулся на север. 11 марта немецкий корабль прибыл в американский порт Ньюпорт Ньюс, но был заблокирован там британскими крейсерами «Камберленд» и «Ниобе». «Принц Эйтель-Фридрих» успел провести мелкий ремонт и принять на борт припасы, однако в море так и не вышел. 8 апреля он был интернирован, а после вступления США в войну в 1917 году захвачен американцами и превратился в транспорт «ДеКальб». Всего он уничтожил 3 парохода и 8 парусников.

«Кронпринца Вильгельма» начало войны застало в Нью-Йорке. Это был еще один обладатель Голубой Ленты Атлантики и, соответственно, совершенно неэкономичный корабль, хотя во время рекордного перехода он показал скорость 26,57 узла. Но корабль был рассчитан на четверо суток полного хода, а не на месяц экономичного. Получив секретный пакет, капитан лайнера поспешно покинул порт и пошел на юг, а 6 августа в открытом океане встретился с крейсером «Карлсруэ». Крейсер передал лайнеру специально имевшиеся на борту для подобных случаев 2 88-мм орудия, 290 патронов и пулемет, то есть боевая ценность нового рейдера была почти нулевой. Учитывая это, нежелание командира сражаться даже с горящей «Карманией» вполне понятно.

Два корабля пришвартовались бортами, хотя это было нелегко из-за слишком большой разницы в размерах. Орудия были подняты на лайнер, а крейсер получил уголь и продовольствие. Все это делалось в страшной спешке, так как



оба капитана опасались появления британских крейсеров. Если бы они застигли «Карлсруэ» и «Кронпринца Вильгельма» в момент погрузки, последствия могли оказаться для немцев роковыми.

Корабль сменил командира, новым капитаном стал штурман «Карлсруэ» капитан-лейтенант Пауль Тирфельдер. С лайнера на крейсер были переведены 15 матросов, а взамен «Кронпринц Вильгельм» получил лейтенантов Эйдинга и Хеншеля. Встреча завершилась совершенно неожиданно — в 10.15 наблюдатели заметили на юге дым, а это мог быть только британский крейсер. Немцы ошибочно приняли его за броненосный крейсер «Бервик», хотя на самом деле это был однопалубный с ним «Саффолк». Оба корабля успели поднять все шлюпки, хотя «Карлсруэ» пришлось бросить моторный катер. Были отданы швартовы, и корабли бросились в разные стороны. «Карлсруэ» направился на север, а вспомогательный крейсер взял курс на NNO. «Саффолк» погнался за «Карлсруэ», что позволило «Кронпринцу Вильгельму» спокойно скрыться. Если бы британский крейсер погнался за ним, судьба лайнера была бы решена. Вместо этого «Кронпринц Вильгельм» получил время, чтобы установить новые орудия, соорудить импровизированную защиту командных постов и превратить обеденный салон первого класса в запасной угольный склад. Курительный салон был переоборудован в лазарет. Переход от Багамских островов к Азорским прошел без происшествий. Там он встретился с угольщиком, пополнил запасы и приступил к действиям.

Захватив пару призов, рейдер отправился на юг, к острову Тринидад, который немцы назначили местом секретных randevu для своих кораблей. Там и произошли известные события. Рейдер попусту проболтался возле Тринидада до конца сентября. Лишь 7 октября на горизонте был замечен дым. Рейдер устремился на перехват, и вскоре стал виден большой черный пароход, на трубе которого красовалась эмблема одной из лондонских судоходных компаний. Тирфельдер приказал дать предупредительный выстрел под нос британ-



скому судну. Когда оно остановилось, «Кронпринц Вильгельм» подошел к нему вплотную, при этом были разбиты в щепки несколько шлюпок на обоих кораблях. Немецкая abordжная партия с воплями прыгнула прямо на борт приза, как в добрые старые пиратские времена! Оказалось, что пароход «Ла Коррентина» следует в Англию с грузом мяса.

Немцы сняли пассажиров, экипаж и забрали столько мяса, сколько смогли. Они также сняли с «Ла Коррентины» два орудия калибром 120-мм. Это было совершенно неожиданное и неприятное открытие, ведь «Кронпринц Вильгельм» мог получить достойный отпор, учитывая более крупный калибр английских орудий, исход схватки мог оказаться любым. На борту британского парохода находилась даже оружейная команда, не было только боеприпасов, поэтому та же Википедия, сообщая, что рейдер был вооружен двумя 120-мм орудиями, неуклюже шутит. Отсутствие боеприпасов подтверждает и фундаментальный справочник Эриха Грёнера. Так что орудия как бы были, но при этом как бы и нет, хотя для внушительности их даже установили на корме лайнера.

Крейсерство продолжалось без особых происшествий, если не считать неприятного инцидента с французским барком «Юнион». 28 октября он был захвачен «Кронпринцем Вильгельмом», и выяснилось, что он имеет на борту 3100 тонн кардиффа. Отборный уголь был весьма кстати, но погода была плохой, и Тирфельдер таскал барк за собой на буксире. Уже из этого можно видеть, насколько смутно представляли себе задачи рейдеров кадровые офицеры германского флота. Постепенно лайнер принял на борт около 2000 тонн угля, а потом барк внезапно перевернулся, унеся с собой остатки запаса.

Всего «Кронпринц Вильгельм» провел возле берегов Бразилии и Аргентины 5 месяцев. По причине ничтожной мощности своей артиллерии Тирфельдер был вынужден прибегать к такой экстравагантной мере, как таран, чтобы топить захваченные корабли.

В декабре 1914 года он встретился с вышедшим из Пернамбуко угольщиком «Отави». Немцы распустили слух, что



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

Англичанам надоели сомнительные заходы и стоянки в бразильских портах, и они ощутимо надавили на бразильское правительство, в результате действия рейдеров были серьезно затруднены. К тому же призы не встречались уже достаточно давно, и Тирфельдер сдвинул район крейсерства чуть севернее, но и там ему удалось встретить лишь пару судов. Любопытно другое: хотя немецкие вспомогательные крейсера и топили торговые суда союзников, результат этих действий оставался совершенно мизерным. Как правило, им попадались угольщики, которые везли кардифф **из Англии**. В лучшем случае уничтожался груз пшеницы. Никакого стратегического сырья, никаких военных грузов! Самым ощутимым ударом по военной экономике союзников стал захват французского парохода «Гваделупа» с грузом мундиров — вот и все.

К марту 1915 года «Кронпринц Вильгельм» постепенно перебрался к островам Вест-Индии, но здесь было слишком много британских военных баз и обстановка оказалась весьма накаленной. «Кронпринц Вильгельм» уже ничуть не напоминал щеголеватый пассажирский лайнер, каким он был когда-то. Его борта покрылись ржавчиной и были исцарапаны во время угольных авралов, листы обшивки дышали, швы начали расходиться, форштевень рейдера был помят после таранов. Тирфельдер был озабочен и другими проблемами. У части экипажа появились признаки цинги, оставаться в море — значило играть с огнем. «Кронпринц Вильгельм» в любой момент мог столкнуться с британским крейсером, и все было бы кончено. Самым лучшим выходом была попытка прорваться в какой-нибудь нейтральный порт. Самым подхо-



дящим для этой цели Тирфельдер считал Ньюпорт-Ньюс, куда в марте прорвался «Принц Эйтель-Фридрих».

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

Командир рейдера довольно нахально запросил у американских властей разрешение оставаться в порту для ремонта целых три недели! Очевидно, он намеревался продолжить крейсерство. Хотя «Кронпринц Вильгельм» 19 апреля получил разрешение стать в сухой док, на этом доброта американцев иссякла. Рейдеру было разрешено только очистить обросшее днище, проводить ремонт поврежденной обшивки и форштевня ему запретили. К 26 апреля Тирфельдер осознал бесполезность своей борьбы и согласился на интернирование корабля. Всего за время крейсерства он захватил 16 призов — 12 пароходов и 4 парусника.

После вступления США в войну «Кронпринц Вильгельм» был захвачен и вошел в состав американского флота как войсковой транспорт «Фон Штойбен». Самое любопытное, что во время одного из переходов через Атлантику корабль был атакован подводной лодкой U-151 и с трудом увернулся от торпеды.

В общем, достижения лайнеров в качестве рейдеров были более чем скромными, тогда как англичане, использовавшие их как вспомогательные **крейсера**, остались вполне довольны. Однако командование немецкого флота, стремясь нанести хоть какой-то урон британскому судоходству, решило радикально изменить подход к концепции рейдера. Отныне во вспомогательные крейсера стали переоборудовать грузовые пароходы, главным достоинством которых была стандартная незапоминающаяся внешность. Это предложение внес летом



1915 года, как ни странно, младший офицер — лейтенант Теодор Вольф, однако германский Адмиралштаб прислушался, и 29 декабря 1915 года в море вышел первый вспомогательный крейсер нового поколения — «Мёве». Корабль был вооружен 4 150-мм, одним 105-мм орудиями, 2 торпедными аппаратами и нес 500 мин. Как видите, вооружение было много мощнее, чем у рейдеров первой войны.

В качестве командира «Мёве» был выбран корветтен-капитан Николаус граф и бургграф цу Дона-Шлодиен, который ранее служил штурманом на линкоре «Позен». Выходец из старинной дворянской семьи, цу Дона-Шлодиен был близок к императорскому двору и совершил прыжок на капитанский мостик «Мёве» через головы многих более старших офицеров. Впрочем, необходимо признать, что он хорошо справился со своей задачей. Рейдер обогнул Фарерские острова и вышел в Атлантику. Сначала предполагалось, что он поставит мины и быстро вернется обратно, однако цу Дона-Шлодиен жаждал отличиться.

1 января 1916 года «Мёве» поставил мины в районе мыса Рат. Хорошо видимый свет маяка на мысе помог немцам точно определить свое место, и, несмотря на штормовой ветер, к 23.30 «Мёве» поставил 250 мин 11 линиями, чтобы перекрыть западные подходы к Пентланд-Ферту. Когда рейдер пошел прочь от берегов Англии, экипаж смог облегченно вздохнуть, так как избавился от значительной части опасного груза. Минное заграждение сработало очень быстро. Уже 6 января на нем подорвался броненосец «Кинг Эдуард VII», штормом его выбросило на берег. Конечно, это не линкор «Одейшиес», но тоже неплохо. На следующий день на этом же заграждении погиб норвежский пароход. Так как заграждение не удалось вытралить полностью, крупные корабли были вынуждены обходить этот район до самого конца войны. Потом «Мёве» обогнул Британские острова и поставил оставшиеся мины возле устья Жиронды, на них погибли два судна.

После этого цу Дона-Шлодиен начал охоту за торговыми судами сначала в районе Канарских островов, а потому у бере-



гов Бразилии. Охота получилась довольно удачной, и довольно скоро выяснились два момента. Во-первых, 150-мм орудия показали свою эффективность, для уничтожения транспорта требовалось лишь несколько снарядов, мучения «Кронпринца Вильгельма» не повторились. Но второе открытие было не столь радужным. «Мёве» был стандартным пароходом и имел скорость 13 узлов, что для начала века было неплохо, но не более того. Оказалось, что иногда судно может просто ускользнуть, или погоня затягивается непозволительно долго, а если еще на борту жертвы окажется радио, все может закончиться большими неприятностями.

Самой ценной добычей стал лайнер «Аппам», на борту которого находилось более 150 пассажиров, включая губернатора Сьерра-Леоне и администратора Нигерии. Там также оказались немцы из Того и Камеруна, которых везли в лагерь для интернированных. Корабельные документы сообщили, что груз состоит из каучука и золотых слитков на 50 000 фунтов стерлингов. Самое важное для цу Дона-Шлодиена заключалось в том, что он получил идеальное место для размещения всех пленных. Поэтому капитаном лайнера был назначен лейтенант Ганс Берг. На лайнере была размещена группа вооруженных матросов, чтобы у англичан не возникло лишних соблазнов. Корабль был отправлен в Ньюпорт Ньюс. Пока все шло гладко, если не считать небольшой перестрелки с британским пароходом, который был вооружен 6-фн пушкой. Ну, исход такой «дуэли» предсказать было не трудно.

А в конце января рейдеру крупно повезло. Его заметил легкий крейсер «Глазго» и начал погоню. В бою против военного корабля у «Мёве» не было почти никаких шансов, однако налетел тропический ливень, и видимость мгновенно упала до нуля. Когда дождь кончился, корабли потеряли друг друга из вида. «Глазго» заметил какой-то пароход и решил проверить его, хотя пароход имел три мачты, а не две, как «Мёве». Конечно, рейдеры прибегали к различным способам маскировки, но все-таки... Короче говоря, пока «Глазго» проверял бумаги невинного «купца», цу Дона-Шлодиен успел скрыться.



Крейсерство продолжалось, и «Мёве» в феврале 1916 года перешел в Северную Атлантику. Цу Дона-Шлодиен проложил курс подальше от Британских островов. Он надеялся таким образом обойти британские патрули. 25 февраля в 600 милях западнее мыса Фастнет рейдер встретил британский пароход «Саксон Принс». Он шел из Норфолка в Лондон со смешанным грузом, в том числе с пироксилином.

Пока абордажная партия осматривала пароход, выяснилось, что судовые бумаги частично уничтожены, зато в целости сохранились свежие газеты. Они были доставлены на «Мёве» для тщательного изучения. Из газет цу Дона-Шлодиен узнал, что «Аппам» поставлен в док в Ньюпорт Ньюсе и что «Мёве» потоплен возле Бермудских островов британским броненосным крейсером «Дрейк»!

В начале марта рейдер, пользуясь плохой погодой, проскользнул мимо английских патрулей и вернулся в Германию. За время первого похода он потопил 14 судов. Королевский флот не сумел перехватить рейдер во многом из-за ошибочной стратегии. Прежде всего, Великобритания медлила с введением системы конвоев, откровенно отмахиваясь от постулатов своего идола Мэхена, который утверждал, что конвой это не оборонительная, а наступательная мера в борьбе с рейдерами. Но против были судовладельцы. Адмиралтейство колебалось и не настаивало — и получилось то, что получилось. К тому же британские корабли старались блокировать вероятные пункты заправки рейдеров — порты и якорные стоянки, а охота в океане как метод не рассматривалась. Впрочем, на то имелись основания — в те времена обнаружить рейдер посреди Атлантики можно было лишь чудом.

22 ноября 1916 года «Мёве» отправился во второй свой поход, 29 ноября следом за ним вышел рейдер «Вольф», а 21 декабря за ними последовал **парусный** рейдер «Зееадлер». Декабрьские шторма и метели помогли немцам, они прорвались в Атлантику. Второй поход был почти точной ко-



пией первого. Снова цу Дона-Шлодиен ловил какие-то транспорты, но главный ущерб при этом нес только судовладелец. Серьезной добычей стал лишь пароход «Ярроудейл», который перевозил автомобили и сталь из Соединенных Штатов в Англию, «Мёве» захватил его и отправил с призовой командой в Германию.

За время похода рейдер провел один бой, на сей раз 11 марта 1917 года с новозеландским пароходом «Отаки», который был вооружен 102-мм орудием и имел неплохую скорость. Если бы шкипер «Отаки» Биссет-Смит сразу оценил ситуацию и попытался просто удрать, может, у него было бы больше шансов, однако он решил дать бой на отходе. Он повернул свой пароход против волны, чтобы брызги мешали германским наводчикам.

Бой начался на дистанции 1,5 мили. Вскоре артиллеристы «Отаки» добились попадания в рейдер. Снаряд разорвался под мостиком над машинным отделением. При взрыве погибло 5 человек, еще 10 было ранено. Второй снаряд вызвал пожар в угольном бункере. Третий разорвался рядом с бортом рейдера, и «Мёве» начал принимать воду через осколочные пробоины. Но когда 150-мм орудия рейдера пристрелялись, «Отаки» начал получать одно попадание за другим.

Когда дистанция сократилась до одной мили, германские артиллеристы насчитали около 30 попаданий в британский корабль. Наконец, пылающий «Отаки» начал крениться на правый борт, потом перевернулся и затонул. Немцы подняли из воды почти весь экипаж, но 6 человек все-таки погибли, в том числе отважный шкипер Биссет-Смит. Он остался на тонущем корабле, после того как убедился, что шлюпки с ранеными благополучно отошли. Граф цу Дона-Шлодиен в своем рапорте воздал должное противнику, назвав этот бой образцом отваги. Адмиралтейство представило Биссет-Смита к посмертному награждению Крестом Виктории.

Аварийные партии сообщили цу Дона-Шлодиену, что повреждения «Мёве» не слишком серьезны, хотя пожар в угольном бункере удалось потушить только через 5 дней. Пробоины



на ватерлинии были кое-как залатаны, а мостик отремонтирован. 22 марта «Мёве» вернулся в Германию, уничтожив и захватив 25 судов.

Рейдер «Вольф» был крупнее «Мёве» и сильнее вооружен, он имел 7 150-мм орудий, 3 52-мм, 4 торпедных аппарата и нес 465 мин, зато он был тихходнее, его скорость не превышала 11 узлов. Однако — вот новое слово! — он нес гидросамолет FF. 33e, который мог помочь в поисках жертв. Зато «Вольф» имел расчетную дальность плавания 32 000 миль, ему не требовались никакие заправки в море и заходы в порты.

Командир «Вольфа» корветтен-капитан Нергер решил действовать в отдаленных водах и 27 января уже находился неподалеку от мыса Доброй Надежды, где едва не столкнулся с британским крейсером. Исход столкновения был бы почти наверняка плачевным для англичан, но получить повреждения в такой дали значило сорвать выполнение задачи, и Нергер уклонился от встречи. Потом он все-таки поставил мины в районе мыса Доброй Надежды, возле Бомбея и Коломбо, куда прибыл в середине февраля.

В книге И. Бунича «Корсары кайзера» этот период похода «Вольфа», точнее его результаты, описан весьма вольно. Автор приводит чью-то басню о гибели лайнера «Аквитания», да еще с тысячей британских солдат на борту. Крепко сказано! Это вам даже не торпедирование «Тирпица». Лайнеры такого размера считают по пальцам одной руки, и еще лишние пальцы остаются. Утопить «Аквитанию», которая благополучно прошла **обе** мировые войны, — это надо суметь, тем более что «Аквитания» вошла в историю как последний четырехтрубный пассажирский корабль, то есть лайнер был очень известен. Вообще-то Кунард в годы Первой мировой войны действительно потерял два лайнера, хотя и не столь громадных. Оба были торпедированы подводными лодками: «Франкония» — 4 октября 1916 года, «Лакония» — 25 февраля 1917 года. Мо-



жет быть, именно это хронологическое совпадение дало толчок фантазии автора?

«Вольф» продолжал пиратствовать в Индийском океане, и, как выяснилось, гидросамолет, который прозвали «Волчонком» (ведь сам корабль назывался «Вольф», то есть волк), действительно принес ему много пользы. К июню 1917 года он добрался до берегов Новой Зеландии, где тоже выставил мины. 6 августа Нергер захватил пароход «Матунга», который вез велосипеды, виски и британского губернатора в недавно захваченный Рабаул на острове Новая Британия. Все это было здорово, но Адмиралтейство на подобные эскапады не обращало внимания. Опять же, как любопытную экзотику можно упомянуть захват в ноябре 1917 года японского транспорта «Хитати Мару» и героическое самоубийство его шкипера, не пережившего такого позора.

В конце концов 19 февраля 1918 года, после 452 дней плавания, «Вольф» вернулся в Германию. Нергер считал, что его корабль прошел 64 000 миль, или примерно 2,5 длины экватора. Его достижения были настолько замечательны, что тысячи жителей Килия высыпали на набережные, чтобы приветствовать возвращающийся корабль, ведь все думали, что он погиб. За время похода он уничтожил 35 торговых судов.

Однако поход «Вольфа» имел и одно негативное последствие. Судя по всему, он мог натолкнуть адмирала Деница на разработку пресловутой «теории тоннажа», согласно которой следовало просто топить транспорты противника и неважно, где это происходит — на важнейших атлантических коммуникациях или у черта на рогах в Тихом океане. А ведь самым хорошим опровержением этой теории служил тот факт, что англичане не пытались всерьез ловить «Вольфа».

Но не всем рейдерам везло так, как «Мёве» и «Вольфу», статистика говорит скорее об обратном. Всего в океане действовали в качестве рейдеров 12 германских вспомогательных крейсеров, из них англичане уничтожили ровно половину,



хотя не прилагали к тому особых усилий, причем два немецких корабля были потоплены британскими вспомогательными крейсерами.

Вспомогательный крейсер «Грейф» покинул Киль 25 февраля 1916 года и 27 февраля вышел в Северное море, как раз когда «Мёве» возвращался домой. Погода была очень плохой, густой серый туман затянул все вокруг, постоянно налетали снежные заряды, которые сводили видимость практически до нуля. Поэтому нет ничего удивительного в том, что сопровождавшая рейдер подводная лодка U-70 быстро потеряла своего подопечного. Позднее U-70 сообщила, что заметила британскую подводную лодку, которая могла сообщить Адмиралтейству о замеченном подозрительном корабле. Предположение оказалось верным.

В 23.38 эта информация была получена адмиралом Желлико, который немедленно принял меры к перехвату рейдера. Легкие крейсера «Инконстант» и «Корделия» в сопровождении 4 эсминцев вышли из Розайта, а легкие крейсера «Каллиопа», «Комус» и «Бланш», а также 3 эсминца покинули Скапа Флоу. Но это были корабли, которым предстояло уничтожить германский корабль, обнаружить и сообщить должны были другие.

В проливе между Шетландскими и Фарерскими островами постоянно находились британские вспомогательные крейсера 10-й эскадры. Они имели лучшую обитаемость и мореходность, а потому больше подходили для длительного патрулирования, чем боевые корабли. В это время в проливе находились бывшие лайнеры «Алькантара» (капитан 1 ранга Томас Уордл) и «Андес» (капитан 1-го ранга Джордж Янг). Эти новые однотипные лайнеры были построены знаменитой фирмой «Харланд и Вольф» совсем недавно — в 1913 и 1914 годах. Скорость лайнеров равнялась 17 узлам, что позволяло без труда перехватить любое грузовое судно. После мобилизации лайнеры были вооружены 8 152-мм и 2 57-мм орудиями каждый. Дальнейшие события мы описываем по рапорту командира «Алькантары».

В 08.55 его наблюдатели заметили дым слева по борту, и сразу «Андес» передал, что видит подозрительное судно,



идущее на северо-восток со скоростью примерно 15 узлов. В 09.10 «Андес» передал, что неизвестное судно повернуло на север. Он также сообщил, что судно окрашено в черный цвет, имеет две мачты и плоскую черную трубу.

Так как «Алькантара» находился ближе к цели, Уордл увеличил скорость, чтобы зайти между «Андесом» и неизвестным судном. Когда патрульный крейсер подошел ближе, стали видны нарисованные на борту «Грейфа» два больших норвежских флага, а также надпись «Рена», Тонсберг. «Алькантара» повернул под корму германскому рейдеру и поднял флажный сигнал «MN», что означало «Остановиться немедленно», на всякий случай англичане дали еще и два холостых выстрела.

Неизвестный пароход остановился и сообщил, что направляется в Рио-де-Жанейро из Тронхейма, однако англичане все-таки решили выслать досмотровую партию. Пока они готовили шлюпку к спуску, немцы решили прекратить эту комедию. В 09.40 упали щиты, прикрывающие ютовое орудие «Грейфа», и прогремел первый выстрел. С дистанции 800 ярдов промахнуться было просто невозможно, и первыми же выстрелами немцы разгромили мостик «Алькантары». Была нарушена внутрикорабельная связь и выведен из строя машинный телеграф. Теперь вели огонь все орудия немецкого рейдера. Шлюпки «Алькантары» были разнесены в щепки, вышло из строя рулевое управление. Минут десять британский корабль мотался, как пьяный, а немцы поливали его мостик пулеметным огнем. Но Уордл успел приказать дать полный ход и увеличил дистанцию до 2000 ярдов, открыв огонь.

Первый же снаряд, выпущенный из кормового 152-мм орудия левого борта «Алькантары», уничтожил ютовое 105-мм орудие рейдера, большая часть расчета погибла, взорвались поданные к орудию снаряды. «Андес» в это время находился в 5 милях от места боя, но, как только прогремели первые выстрелы, Янг немедленно ринулся на помощь.

«Андес» открыл огонь с дистанции 6500 ярдов и уже одним из первых снарядов уничтожил мостик германского корабля. В это время «Грейф» и «Алькантара» медленно кружи-



ли на месте, ведя бешеный огонь практически в упор. Многие снаряды попадали в ватерлинию, и оба корабля уже имели заметный крен, который постепенно увеличивался. Один из английских снарядов уничтожил носовое орудие левого борта на «Грейфе», другой взорвался в машинном отделении. Вскоре загорелись нефтяные цистерны, расположенные между мостиком и машинным отделением. В этот же период торпеда, выпущенная «Грейфом», попала в среднюю часть корпуса «Алькantarы», однако угольные бункеры приняли удар на себя и повреждения оказались невелики. В 10.02 «Грейф» выпустил вторую торпеду, которая прошла за кормой «Алькantarы». После этого немцы прекратили бой и отвернули прочь.

В 10.15 «Грейф» потерял ход и остановился, пылая, а в 10.22 команда начала покидать обреченный корабль. Но положение «Алькantarы» было ничуть не лучше, крен на левый борт становился все больше, и вскоре стало ясно, что корабль тонет. В 10.45 капитан 1-го ранга Уордл приказал команде покинуть корабль, а в 11.00 бывший лайнер перевернулся и тут же скрылся под водой. На нем погибли 72 человека. Немецкая команда тоже покинула свой корабль, однако «Грейф» еще держался на плаву. Примерно в 11.15 прибыли легкий крейсер «Комус» и эсминец «Мюнстер». Командир крейсера капитан 1 ранга Хотэм приказал эсминцу подобрать спасшихся, крейсер в это время добил рейдер огнем своих 152-мм орудий. В 13.02 «Грейф» затонул с развевающимся германским флагом.

Последним немецким рейдером стал «Леопард», он же британский пароход «Ярроудейл», захваченный «Вольфом» 11 ноября 1916 года. Он был отправлен в Германию с призовой командой и благополучно прибыл в Вильгельмсхафен. Там пароход был вооружен и 16 марта 1917 года вышел в плавание, замаскированный под норвежское судно «Рена», под командованием корветтен-капитана Ханса фон Лафферта. Корпус «Леопарда» был окрашен в черный цвет, а надстройки — в белый, на бортах корабля крупными буквами было написано «Рена», NORGE и нарисован норвежский флаг, хотя



этот камуфляж уже подвел вспомогательный крейсер «Грейф». Поход «Леопарда» тоже оказался недолгим. Уже 17 марта в 02.00 рейдер был остановлен броненосным крейсером «Ахиллес» и досмотровым судном «Данди». Начался бесконечный обмен сигналами, и англичане отправили досмотровую партию. Немцы поняли, что игра подошла к концу, и выпустили в «Данди» 2 торпеды, которые прошли за кормой цели. Британский пароход немедленно открыл огонь с дистанции 1200 ярдов и уничтожил большую часть орудий левого борта на «Леопарде». Он успел выпустить более 70 снарядов, прежде чем немцы начали отвечать, причем «Данди» старался держаться за кормой «Леопарда», чтобы не позволить тому ввести в действие всю артиллерию. Дистанция сократилась до 500 ярдов, и каждый английский снаряд попадал в цель. «Ахиллес» открыл огонь лишь в 04.10 с дистанции 5300 ярдов, потом он выпустил торпеду, которая попала в носовую часть рейдера. «Леопард» затонул в 04.35 со всем экипажем. Англичане потеряли abordажную партию — 1 офицера и 5 матросов, которые оказались на борту рейдера перед началом боя. Поражает неравенство сил в этом бою. «Данди» имел всего одно 102-мм орудие и одно 3-фн против 5 150-мм и 4 88-мм орудий «Леопарда», ведь броненосный крейсер вмешался, лишь когда исход боя был уже решен.

Кстати, после этого Адмиралштаб решил отказаться от вспомогательных крейсеров, возложив борьбу с британским судоходством исключительно на подводные лодки.



Отступление второе — революция подкралась незаметно

Как мы уже говорили, развитие класса крейсеров фактически застопорилось после появления так называемых эльсвикских крейсеров. Даже последние, что были построены, — британские «Елизаветинцы» — были не более чем эльсвиками-переростками. Кстати, их корни восходят еще к 1912 году, когда британское Адмиралтейство рассматривало вариант строительства «атлантического крейсера» для борьбы с германскими рейдерами, которые якобы предполагалось вооружить 170-мм орудиями. И совершенно те же самые соображения заставили англичан в 1915 году подготовить проект крейсера для защиты судоходства **в отдаленных водах**. С запозданием, но Адмиралтейство было вынуждено признать ошибочность ориентации на решение сиюминутных задач. И, как говорили сами англичане, эти корабли могли считаться улучшенным типом «Бирмингем».

После окончания Вашингтонской конференции Великобритания приступила к строительству крейсеров нового поколения, предназначенных для защиты морских коммуникаций, причем англичане сразу по максимуму выбрали разрешенный лимит, задав водоизмещение 10 000 тонн и калибр орудий 203 мм. При этом англичане сделали упор на важнейшие для себя характеристики — дальность плавания и мореходность, в результате чего новые крейсера получили необычайно высокий борт и прозвище «лайнеры». Но при столь ограниченном водоизмещении невозможно было добиться сбалансированности всех характеристик, и было решено пожертвовать бронированием. Крейсера типа «Кент» (или по-



просту «Графства») получили только броневую палубу и локальное бронирование в районе артиллерийских погребов. Даже башни главного калибра были защищены броней толщиной всего лишь 25 мм. В результате крейсера получили еще одно, уже непочтительное, прозвище — «жестянки».

Однако эти крейсера фактически были второй реинкарнацией представлений адмирала Фишера об идеальном военном корабле. Они должны были вести бой на большой дистанции, не подходя на дальность выстрела орудий противника, — смотрите описания Фолклендского сражения. А в таком случае является ли броня жизненно необходимой?

Но кое-какие черты новых крейсеров можно смело назвать революционными, ведь установка всех орудий в башнях стала новым словом, хотя его произнесли с опозданием в 10 лет. Ведь башни вполне могли получить еще «Города», но этого не произошло. Вдобавок англичане несколько перестарались. Ведь именно в это время произошла еще одна революция в военном кораблестроении — самолет вышел в море на борту авианосца, и впервые возник вопрос о реальном обеспечении ПВО кораблей. Их Лордства предпочли решить проблему в лоб — они потребовали обеспечить возможность стрельбы по самолетам главным калибром. В результате получилось по принципу «дорого и скверно». Ни скорость наводки, ни скорость стрельбы не отвечали требованиям, зато орудийные установки Mk I получились сложными и ненадежными. Гидравлические моторы, отвечавшие за вращение башни, оказались перегруженными и постоянно выходили из строя. И все-таки эта глупость была повторена на следующей серии британских тяжелых крейсеров, и только начиная с кораблей типа «Норфолк» началась установка башен Mk II с нормальным углом возвышения 50 градусов.

Словом, англичане в очередной раз оказались законодателями мод, предложив принципиально новый класс кораблей, разумеется, им тут же начали подражать, хотя сначала неплохо было бы немного подумать. Например, если появление французских крейсеров типа «Дюкен», имевших такое же картонное бронирование, объяснить можно — Франция тоже имела



обширную колониальную империю, и ей было что защищать в океане, — то слабое бронирование итальянских крейсеров типа «Тренто» и американской «Пенсаколы» разумным объяснением не поддается. «Тренто» предстояло действовать в пределах замкнутой акватории Средиземного моря, где особая мореходность и дальность плавания не требовались, да и с его скоростью тоже дело обстояло не так просто. Стоило ли удваивать мощность машин по сравнению с британскими кораблями, чтобы получить дополнительные 2,5 узла?! То же самое можно сказать и о «Пенсаколе». Кого и от чего собирался защищать этот крейсер? Единственным потенциальным противником Соединенных Штатов к концу 1930-х годов оставалась Япония, а серьезной морской торговли американцы на Тихом океане не имели. Ну не рассматривать же всерьез китайский чай.

К чести адмиралов следует сказать, что они быстро осознали свою ошибку, и толщина брони «вашингтонцев» начала расти. Проскочив смешную отметку 76 мм и не задержавшись на 100 мм, толщина пояса установилась на вполне пристойных значениях в районе 120–150 мм, а все предыдущие крейсера остались иллюстрацией к теореме о несбалансированности характеристик большинства военных кораблей. В самом проигрышном положении оказались англичане, которые все свои тяжелые крейсера построили в 1920-х годах по практически неизменному проекту с такой истерической поспешностью, словно Великобритании угрожало немедленное вступление в войну. Поэтому крейсера типа «Нортумберленд», которые в отношении бронирования смотрелись бы вполне прилично, так и остались на бумаге — незаметно подкрался... Не тот, о ком вы подумали, а Великий кризис, тут уж не до тяжелых крейсеров стало.

Несколько особняком стоят японские и германские тяжелые крейсера. С легкой руки кучки горлопанов принято было японские корабли характеризовать только превосходными степенями, которых они явно не заслуживают. Нет, мы не думаем ругать «Атаго» или «Фурутаку», нормальные корабли для своего времени, неплохие, но **не более того**. Вдобавок японцы ошиблись в одном аспекте. Их стремление втолкнуть



10 орудий главного калибра в каждый корабль оправдать трудно, ведь еще в годы Первой мировой войны стало понятно, что теперь боевая эффективность корабля определяется не одним только количеством стволов, но и массой других факторов и на первый план выступают системы управления огнем. А вот в этом японский флот уступал другим, во всяком случае, в артиллерийских дуэлях японские тяжелые крейсера ничем себя не проявили. Ну и как потешный анекдот можно упомянуть полную невзаимозаменяемость башен главного калибра, каждый новый тип тяжелого крейсера имел башни своей собственной уникальной конструкции. К немецким кораблям мы вернемся чуть позднее, потому что их следует рассматривать как промежуточное звено при переходе к кораблям следующего поколения.

Настало время поговорить о легких крейсерах. Как ни странно, здесь зачинателями моды оказались не англичане, а французы, которые в самом начале 1920-х годов заложили серию крейсеров типа «Дюгэ Труэн», и вот на них башенное расположение главного калибра появилось даже раньше, чем на британских «Графствах». Нужно отдать должное французским инженерам и адмиралам, ведь в годы войны рассматривался вариант крейсера, на котором артиллерия располагалась в казематах и щитовых установках, так сказать, «Светлана» по-французски. Но вот отсутствие бронирования в этом случае оправдать нельзя уже вообще ничем: легкий крейсер не тот корабль, который может позволить себе вести бой на дистанциях более 100 кабельтовых. При этом построенные одновременно с ними японские крейсера типа «Сэндай» вообще выглядят пришельцами из прошлого.

Следующий шаг сделали немцы — на крейсерах типа «Кёльн» появились трехорудийные башни. Всерьез рассматривать линию немецких легких крейсеров нет смысла: стиснутые рамками версальских ограничений, немцы построили то, что только и могли построить. Но они указали дорогу, по ко-



торой шагнули все остальные страны, прежде всего Франция, которая в начале 1930-х годов закладывает серию крейсеров «Ла Галисоньер», вероятно, лучших кораблей этого периода. На их фоне британские «Линдеры» смотрятся откровенно небедительно, а гонка итальянцев за скоростью родила уникалы вроде «Банде Нере», с почти нулевой боевой ценностью.

В этот момент англичане совершают еще одну ошибку, причины которой остаются не слишком понятными даже сегодня — они начинают строительство большого числа малых крейсеров. Вероятно, наслоилося множество причин одновременно — финансовый кризис, ограниченность возможностей Великобритании, которая уже не выдерживала гонки даже за принципом «second to none», идиотская политика безмозглых болтунов из либеральных правительств типа Рамсея Макдональда. Не думаю, чтобы Их Лордства по доброй воле пошли на строительство кораблей с заведомо низкими боевыми характеристиками. Но, так или иначе, сначала появились «Ареты», а за ними «Дидо», которые непонятным образом попали в несуществующий класс крейсеров ПВО. На сей раз примеру англичан не последовал никто, и строительство отдельных малых крейсеров вроде «Тромпа» или «Капитани Романи» объясняется специфическими требованиями и задачами конкретного флота, а не стремлением к минимизации расходов.

Но тут на флоты обрушились Лондонские конференции, которые привели к появлению легкого крейсера второго поколения, причем сразу выяснилось, что строить такой корабль могут далеко не все. Это был корабль с водоизмещением около 10 000 тонн, толстой броней и 12–15 орудиями калибра 152 мм. Он вполне мог сражаться с тяжелыми крейсерами, причем в ночном бою на малой дистанции имел даже больше шансов на победу, чем номинально более сильный противник. Но, как мы уже сказали, этих крейсеров оказалось очень мало: английские «Саутгемптоны», американские «Бруклины», японские «Могамы». Все! Морские державы второго ряда вроде Франции и Италии такую роскошь себе уже не могли позволить. Впрочем, как быстро выяснилось, это были слишком



разорительные корабли, потому что Япония построила всего 4 единицы, Англия чуть побольше, но после улучшенных и подорожавших «Белфастов» и она отказалась от «Light battle cruisers». Неспроста англичане на второй Лондонской конференции попытались продавить ограничение водоизмещения 8000 тонн, но даже после этого они не рискнули ослабить вооружение своих крейсеров, начав строительство «Колоний» с 12 152-мм орудиями, хотя заплатить за ограничение водоизмещения все-таки пришлось. Причем ущербность британских крейсеров была незаметна на первый взгляд, и в таблицах ТТХ, которыми так любят размахивать любители, она не отражалась. Но дефект был просто страшным — британские корабли имели слишком низкую живучесть.

1935 год примечателен еще одним фактом: началось строительство переходных крейсеров, которые стали шагом на пути к крейсерам третьего поколения. К этому времени стало понятно, что воздушная угроза из предсказаний писателей-фантастов превратилась в мрачную действительность, и следует принимать меры для защиты от нее. Первым шагом на этом пути стали «Уичита» и «Адмирал Хиппер». Американцы перешли к ромбической установке универсальных орудий, которая обеспечивала максимальные углы обстрела, немцы установили на своих крейсерах 12 тяжелых зениток вместо 8 стандартных и удвоили количество постов ПУАЗО, что также было рывком вперед. Остальные страны этого рывка либо не заметили, либо не смогли его повторить.

А вот полноценные крейсера третьего поколения с мощной ПВО вообще строили одни только Соединенные Штаты, их программа «Флота двух океанов», да еще с дополнениями военного времени, могла вызывать лишь бессильную зависть и проклятия адмиралов других стран. Во всяком случае, легкие крейсера типа «Кливленд» и тяжелые крейсера типа «Балтимор» не удалось повторить больше никому. Великобритания попыталась было дернуться, но и тяжелые, и легкие крейсера



нового поколения так и остались красивыми рисунками на бумаге. Зато разогнавшиеся американцы перешли к тяжелым крейсерам типа «Де Мойн» и легким крейсерам типа «Вустер», хотя в последнем случае они тоже промахнулись, 152-мм орудиям не стоит стрелять по самолетам. Однако у дяди Сэма денег много, и мелкая промашка осталась незамеченной.

Крейсера изначально служили разведчиками при линейных эскадрах, но появление бортовых гидросамолетов пошатнуло их положение как совершенно незаменимых, и тогда родилась идея скрестить надводный и воздушный разведчик. Мы говорим не о бортовых гидросамолетах, их ведь было мало, а о специальных крейсерах-гидроавианосцах. Первыми такой корабль построили шведы, но зачем им в тесной Балтике понадобился «Готланд» — ума не приложу. Японцы построили тяжелые крейсера «Тонэ» и «Тикума» по такому же принципу — сместив все башни в нос, а корму отдав авиационному вооружению. И опять-таки не слишком понятно, стоило ли разведчик перегружать 203-мм орудиями, а тяжелый крейсер — гидросамолетами. Впрочем, эта линия нашла логическое завершение в переделке тяжелого крейсера «Могами» после повреждений, полученных при Мидуэе. Он был перестроен в стиле линкоров-авианосцев «Хьюга» и должен был получить **ударные** гидросамолеты, хотя их боевая ценность, как мне кажется, к 1943 году сошла на ноль.

Вот с такими кораблями и подошли флоты ко Второй мировой войне, которая стала жестоким испытанием для кораблей и моряков.



Бесконечная (крейсерская) история

Закончилась Первая мировая война, и наступило время делать оргвыводы, но эти выводы оказались почему-то довольно различными для стран-участниц. Англичане оказались вполне удовлетворены той ролью, которую сыграли их вспомогательные крейсера в борьбе против рейдеров, и не видели нужды что-либо менять. Единственное, что они сделали, — вывели магическую цифру — 70 крейсеров — как минимум, который достаточен для защиты морских коммуникаций империи. Немцы окончательно решили не использовать лайнеры для действий на коммуникациях, но все-таки учли значение скорости и впредь намеревались превращать во вспомогательные крейсера только те суда, которые имели скорость около 17 узлов, то есть попадали в не слишком многочисленную категорию быстроходных транспортов. Вторым требованием стала большая дальность плавания, чтобы свести к минимуму необходимость дозаправок, поэтому появление дизелей стало неизбежным. И еще один мелкий нюанс. Если в прошлую войну Германия выводила на океанские коммуникации всего один вспомогательный крейсер зараз, то теперь практически одновременно в поход отправились 6 кораблей, а следом за ними еще столько же.

Англичане, имевшие обширную сеть баз по всему миру, не придали значения необходимости отработать систему заправки кораблей в море. К тому же они не стали создавать надежную систему быстрого опознания судов, хотя в эпоху радио это было не так уж сложно. Теперь британское Адмиралтейство уже с первого же дня войны ввело систему конвоев



на важнейших маршрутах, поэтому действия вспомогательных крейсеров в Северной Атлантике были исключены сразу, а в Южной — сильно затруднены.

Кстати, оба будущих противника почему-то верили, что в эпоху радио и авиации действия надводных рейдеров все еще возможны. Впрочем, в 1920-х годах произошел прорыв в развитии радиодела — искровые и дуговые генераторы исчезли, появились ламповые, сделавшие радиосвязь вполне надежной. А еще 10 лет спустя, в 1930-х годах, морская авиация прочно стала на ноги, но британские и германские адмиралы продолжали готовиться к прошлой войне. Впрочем, немцев особенно обвинять не приходится: в 1939 году у них имелось в готовности для действий на коммуникациях всего 2 карманных линкора и 23 большие подводные лодки.

Вот все и началось с похода в океан двух карманных линкоров. Англичане отнеслись к этой угрозе совершенно серьезно и создали для ловли рейдеров около десятка оперативных соединений, включив в них разномастную коллекцию крейсеров и самого главного врага немецких кораблей — линейные крейсера. Посильную лепту в это дело внесли французы, выделившие для этой цели «Дюнкерк» и «Страсбург».

Первым Германию покинул карманный линкор «Адмирал граф Шпее» под командованием капитана 1 ранга Лангсдорфа. Он вышел в море 21 августа и, никем не замеченный, прошел между Фарерскими островами и Исландией. 24 августа за ним последовал однотипный «Дойчланд», которым командовал капитан 1-го ранга Веннекер, причем обоим рейдерам было придано несколько судов снабжения. Хотя они благополучно избежали обнаружения англичанами, сначала атак не было, и лишь 25 сентября, когда окончательно стало понятно, что никакого близкого мира не предвидится, командующий Кригсмарине адмирал Редер дал приказ начать охоту.



Здесь нам следует немного поговорить о целях действий рейдеров. Главным здесь является не уничтоженный тоннаж, а нарушение системы судоходства. Рейдер должен заставить транспорты стоять в портах, а вражеские военные корабли — охотиться за собой. И хотя некоторые историки утверждают, что в Первую мировую немцы этого добились, более внимательный и беспристрастный анализ событий показывает, что дело обстояло совсем иначе. Союзники, а в первую очередь англичане, не выделили для охоты за рейдерами **ни одного** современного корабля, погоня за эскадрой адмирала фон Шпее представляет собой то исключение, которое лишь подтверждает правило. Старые броненосные и бронепалубные крейсера к 1914 году полностью утратили свою боевую ценность, и их отправка в далекие моря никак не меняла ситуацию на важнейших театрах. То же самое произошло и в новой войне. Сначала союзники бросили на охоту за карманными линкорами крупные силы: линейные крейсера «Ринаун», «Дюнкерк» и «Страсбург» напрямую были привлечены к поискам, были задействованы авианосцы «Игл», «Арк Ройял», «Гермес», «Беарн», 10 тяжелых и 6 легких крейсеров. Но это оказалась буря в стакане воды, буквально через пару месяцев все успокоилось.

Впрочем, поход «Дойчланда» оказался краткосрочным из-за проблем с дизелями, а главным его результатом стал политический скандал, вызванный захватом американского судна «Сити оф Флинт». В середине ноября корабль был отозван в Германию и спешно переименован в «Лютцов» по требованию Гитлера, который опасался, что гибель корабля, названного «Германия» — «Deutschland», — вызовет упадок морального духа.

«Адмирал граф Шпее» прославился совсем не своими успехами в борьбе с торговым судоходством. Он начал действия в Южной Атлантике, заглянул в Индийский океан и примерно за два месяца потопил и захватил 9 судов. Но все-таки хорошему однажды приходит конец, завершился и поход «Графа Шпее». После визита в Индийский океан, который



оказался фактически пустой тратой времени, карманный линкор снова вернулся в Атлантику. К этому времени он уже прошел около 30 000 миль, и у него начались те же самые проблемы с дизелями, которые вынудили «Дойчланд» досрочно вернуться домой. Поэтому командир рейдера капитан 1-го ранга Лангсдорф решил потопить еще несколько судов, но для этого ему следовало пересечь Атлантику, выйдя в богатый добычей район возле устья Ла-Платы. Там он намеревался собрать богатую жатву, а в начале января 1940 года направиться домой.

2 декабря у берегов Анголы «Граф Шпее» потопил лайнер «Дорик Стар» (10 086 тонн), но это оказалась «отравленная пешка», как говорят шахматисты. Лайнер успел передать сигнал бедствия, который приняли англичане. За Южную Атлантику отвечало Соединение G commodора Харвуда, которое состояло из 2 тяжелых и 2 легких крейсеров. Харвуд решил, что немцы могут направиться к устью Ла-Платы в расчете на легкую добычу, собрал те корабли, которые сумел, и сам двинулся туда же. В результате рано утром 13 декабря 1939 года «Граф Шпее» столкнулся с тяжелым крейсером «Эксетер» и легкими крейсерами «Аякс» и «Ахиллес». Интересно, что в качестве флагмана Харвуд выбрал легкий крейсер «Аякс».

Предстоящий бой не обещал англичанам ничего хорошего, ведь превосходство карманного линкора в артиллерии было просто подавляющим, он имел 6 280-мм и 8 150-мм орудий против 6 203-мм и 16 152-мм орудий англичан. Но Харвуд решил разделить свою эскадру, надеясь смутить немцев, и ведь это ему удалось! Легкие крейсера должны были действовать отдельно от «Эксетера».

Немецкие наблюдатели обнаружили на горизонте мачты в 05.52, и Лангсдорф пошел навстречу противнику, так как полагал, что встретил легкий крейсер и два эсминца. В общем, этот решительный поступок выглядит резким диссонансом с последующими вялыми действиями Лангсдорфа. Вероятно, он предполагал, что англичане отступят, и был в шоке, когда те приняли бой.



Англичане заметили неизвестный корабль в 06.08, и Харвуд приказал командиру «Эксетера» выяснить, с кем они встретились. Капитан 1-го ранга Белл через 8 минут передал: «Полагаю, это карманный линкор», а уже в 06.18 «Граф Шпее» открыл огонь, выбрав целью наиболее опасного противника — «Эксетер». Британский тяжелый крейсер начал отвечать в 06.20, когда дистанция сократилась до 18 700 ярдов, легкие крейсера открыли огонь с расстояния 19 000 ярдов. Здесь впервые было доказано, что довоенные теории артиллерийской дуэли на большой дистанции — не более чем мыльный пузырь. Никаких попаданий «Аякса» с «Ахиллесом» в начале боя не добились, хотя формально их орудия могли стрелять на 25 000 ярдов. Но когда они начали сокращать дистанцию, «Граф Шпее» открыл по ним ответный огонь из 150-мм орудий левого борта.

Как справедливо отмечает известный историк В. Кофман, описания этого боя, несмотря на его видимую простоту, грешат неточностями и лакунами. Например, до сих пор считается, что первыми добились попаданий немцы, хотя есть основания полагать, все было прямо наоборот. Именно «Эксетер» своим пятым залпом поразил «Графа Шпее», 203-мм снаряд попал в 105-мм установку правого борта, пробил ее и взорвался внутри корпуса карманного линкора. Другое дело, что попадания 280-мм снарядов оказались страшны для крейсеров. Восьмой залп немецкого корабля разбил башню «В» на «Эксетере», шквал осколков изрешетил мостик, выведя из строя рулевое управление и ранив капитана. Затем последовали новые попадания, и крейсер получил тяжелые повреждения, хотя и сумел огрызнуться в ответ.

«Граф Шпее» получил три попадания 203-мм снарядами, в том числе одно — в КДП. Его главный калибр остался совершенно невредим, и от уничтожения «Эксетер» спасла только настойчивость «Аякса» и «Ахиллеса». Они подошли достаточно близко, и когда дистанция сократилась до 13 000 ярдов, их 152-мм орудия начали наносить повреждения не слишком хорошо бронированному немецкому кораблю.



Поэтому Лангсдорф в 06.30 был вынужден перенести огонь главного калибра на эти 2 крейсера, тем более что англичане могли пустить в ход торпеды. Харвуд добился того, чего хотел: карманный линкор разделил огонь главного калибра. «Эксетер» выпустил 3 торпеды, но «Граф Шпее» легко от них уклонился, а вот орудия тяжелого крейсера нанесли немецкому кораблю опасный удар. В 06.37 снаряд пробил броневой пояс и взорвался при ударе о броневую палубу. Если бы он попал хотя бы на метр ниже, то влетел бы прямо в машинное отделение рейдера.

Лангсдорф отвернул прочь, дистанция выросла до 17 000 ярдов, и снова стрельба легких крейсеров превратилась в пальбу по воробьям. Зато снаряд «Графа Шпее» в 06.38 вывел из строя башню «А» «Эксетера», и теперь уже он начал увеличивать дистанцию. Снова вмешались легкие крейсера, которые отвлекли внимание немцев на себя. «Эксетер» получил передышку, его последняя башня продолжала вести спорадический огонь, который нервировал противника, но почему-то Лангсдорф не стал добивать тяжелый крейсер. Впрочем, он мог подумать, что «Эксетер» обречен, ведь даже бортовой самолет «Аякса», который корректировал огонь легких крейсеров, сообщил, что «Эксетер» тонет. В 07.29 тяжелый крейсер был вынужден окончательно прекратить бой, потому что механизмы башни «У» встали в результате короткого замыкания.

Теперь бой превратился в неравную дуэль двух легких крейсеров с карманным линкором. План Харвуда сработал на все 100%, постоянные повороты и переносы огня привели к тому, что в течение получаса ни один немецкий снаряд не попал в цель, хотя осколочные попадания оказались очень эффективными против британских кораблей, выводя из строя средства связи и другое оборудование. Точно так же и попадания 152-мм снарядов не могли отправить «Графа Шпее» на дно, но его надстройки были изуродованы, а в 07.17 был ранен и Лангсдорф. «Граф Шпее» пытался стряхнуть с хвоста назойливые крейсера. В 07.25 обе кормовые башни «Аякса»



были выведены из строя одним попаданием 280-мм снаряда, причем дистанция в это время сократилась до 11 000 ярдов. Однако легкие крейсера не прекращали стрельбу, добившись в общей сложности не менее 17 попаданий 152-мм снарядами, карманный линкор потерял 36 человек убитыми и 59 ранеными.

В 07.46 бой прекратился «по обоюдному согласию», так как оба противника израсходовали слишком много боеприпасов. Дальнейшие события, политические интриги и принятые решения уже выходят за рамки нашей темы. Скажем только, что 17 декабря «Граф Шпее» вышел из Монтевидео в устье Ла-Платы и был взорван своей командой. Через два дня застрелился капитан 1-го ранга Лангсдорф.

Этот бой дал основания для серьезных размышлений. Прежде всего подтвердилась старая истина — рейдер, принимая бой даже с заведомо более слабыми кораблями, смертельно рискует. Повреждения «Графа Шпее» не были слишком серьезными, однако пара пробоин на ватерлинии, заделать которые собственными силами команда корабля не могла, делали его возвращение в Германию маловероятным. С такими дырками зимой в Северной Атлантике плавать не рекомендуется.

Когда германские корабли действовали в открытом океане вдали от своих берегов, у них имелись все основания уклоняться от боя, и, как мы увидим, они делали это постоянно. В таком бою у англичан не было необходимости топить своего противника, вполне хватило бы средних повреждений, как в случае с «Адмиралом графом Шпее», и мощный охотник сразу превращался в беспомощную жертву. Королевский Флот господствовал на всех океанах, и это означало, что любой поврежденный немецкий корабль сразу становился исключительно уязвим и обрекался на почти неизбежную гибель. Повреждений **следовало** избегать, а это означало уклонение от боя, каким бы ни было соотношение сил.

Оказалось, что легким крейсерам стрелять на дистанции свыше 70 кабельтовых не рекомендуется, попаданий они не



добьются, то есть эффективная дальность стрельбы 152-мм орудий не превышает **половины** табличной дальноточности. Впрочем, это же относится и к любым другим орудиям. Палубные щитовые установки показали свою полную неэффективность в эпоху центральной наводки. Исходя из этого, можно смело сказать, что японский флот вообще не имел легких крейсеров, ведь его корабли имели только щитовые установки и к тому же более легкие 140-мм орудия.

Кстати, смешная деталь. Из всех кораблей, принимавших участие в бою у Ла-Платы, радар имел один только «Граф Шпее». Ни один из британских крейсеров этого устройства не имел, поэтому обычные причитания историков «Оси», которые именно этим оправдывают свои поражения, лживы изначально. Этот радар модели FuMO-22 действовал на расстояниях не более 16 000 ярдов и не слишком помогал при стрельбе, но все-таки «Граф Шпее» стал первым в мире кораблем, оснащенным радаром, хотя полагаться ему приходилось на свои дальномеры.

В результате первых попыток крейсерской войны 2 карманных линкора потопили 11 торговых судов союзников, но один из них погиб. Ирония судьбы заключается в том, что задачей рейдеров было оттянуть на себя как можно больше кораблей союзников, но вышло все наоборот. Охота за «Графом Шпее» привела к тому, что немцы решили бросить два своих линейных крейсера против английских патрулей в проходе между Исландией и Фарерскими островами, «чтобы помешать противнику сосредоточить свои силы в Южной Атлантике для преследования «Адмирала графа Шпее». Все было поставлено с ног на голову! Но даже эта вылазка привела к потоплению вспомогательного крейсера «Равалпинди», после чего на горизонте мелькнул смутный силуэт легкого крейсера «Ньюкасл» и два немецких линкора поспешно бежали. Королевский флот начал внушать панический ужас офицерам Кригсмарине.

В общем, «Граф Шпее» проиграл этот бой, что дало союзникам обоснованный повод для гордости. Возродились по-



бедные традиции Хока, Хоу, Джервиса, Нельсона, а противник изначально был поставлен в положение виноватого и отыгрывающегося.

После отлова «Графа Шпее» наступило время вспомогательных крейсеров. Адмирал Редер желал начать борьбу против британского торгового судоходства, однако ему пришлось импровизировать, ведь война началась достаточно неожиданно для Кригсмарине. Настоящих крейсеров у Редера не имелось, поэтому пришлось полагаться на вспомогательные крейсера, но их подготовка затянулась, и в результате первая волна рейдеров начала выходить в океан только в апреле 1940 года. Первым из них стал «Орион».

А тут еще подсутился Сталин, не упустивший возможности воткнуть нож в спину проклятым британским империалистам. С помощью Советского Союза по Северному морскому пути прямо на Тихий океан в августе 1940 года отправился вспомогательный крейсер «Комет». На этом маршруте британский флот не мог помешать немцам даже теоретически, и Кригсмарине возлагали большие надежды на этот вариант. Первоначально Редер планировал отправить этим путем 4 рейдера, но два диктатора не сумели договориться. За проводку «Комета» Сталин заломил 950 000 рейхсмарок, бережливые немцы сочли такую цену чрезмерной.

Однако англичане столкнулись со своими проблемами. Как мы уже писали, в годы Первой мировой они наштамповали много мелких крейсеров типов С, D, E, которые были совершенно непригодны для океанской службы. В результате, начиная с февраля 1940 года, патрулирование северного выхода в Атлантику было возложено на вспомогательные крейсера. Выделить большое количество крейсеров для охраны отдаленных районов океана Королевский флот тоже не мог, и опять пришлось прибегнуть к помощи вспомогательных крейсеров. После этого их встреча с немецкими рейдерами становилась только вопросом времени.



Принципиальным отличием новых рейдеров была значительно более высокая дальность плавания, так как вместо прожорливых угольных котлов они имели экономичные дизеля. Поэтому их автономность измерялась месяцами, и рекордсменом в этом плане был «Корморан», который мог без дозаправки плавать целый год. Но, несмотря на это, заправляться все-таки требовалось, и командование немецкого флота решило проводить возле заброшенных островов, как Тристан да Кунья или Кергелен. Но сформировать систему этапов, как это было в предыдущей войне, немцы не сумели. В общем, подготовка обоих противников к войне в океане оказалась какой-то скомканной и рваной. Например, англичане долгое время откровенно пренебрегали сбором разведанных относительно внешнего вида немецких рейдеров, раскачавшись выпустить крайне необходимый справочник только в январе 1941 года.

Рассказывать, как плавали немецкие вспомогательные крейсера, где, когда и какое именно судно они перехватили, не слишком интересно. Любопытствующим лучше обратиться к необходимым справочникам. Гораздо интереснее рассмотреть, как они сражались, тем более что в новой войне боевые столкновения происходили гораздо чаще.

В этом плане особый интерес представляет поход HSK-4 «Тор», который сражался с тремя британскими вспомогательными крейсерами, установив безусловный рекорд. 28 июля 1940 года у берегов Бразилии он столкнулся с британским вспомогательным крейсером «Алькантара». Это был классический британский корабль данного класса — быстрый пассажирский лайнер, вдвое крупнее «Тора». Оба корабля были вооружены 6 152-мм орудиями, поэтому силы можно считать формально равными, однако более старые британские орудия имели меньшую дальность стрельбы.

Встреча стала результатом нелепого стечения обстоятельств. Англичане приняли сигнал бедствия, посланный суд-



ном, потопленным вспомогательным крейсером «Виддер», и отправили на поиск «Алькантару», которая столкнулась с «Тором». Командир «Тора» капитан 1-го ранга Кёлер, вместо того чтобы попытаться обмануть противника, почему-то решил развернуться и удрать. Но скорость немецкого корабля равнялась 15 узлам, тогда как английский мог дать 22 узла. Зато поступок Кёлера сразу подсказал командиру «Алькантары», что перед ним враг. Погоня продолжалась 3 часа, а потом «Тор» был просто вынужден повернуть и принять бой.

В 13.00 в ответ на запрос «Алькантары» «Тор» поднял немецкий флаг и дал первый залп. Хотя дистанция составляла 17 500 ярдов, немцы за первые 8 минут боя добились 5 попаданий, причем один из снарядов уничтожил пост управления огнем, что серьезно осложнило положение «Алькантары». Командир английского корабля капитан 1-го ранга Ингхэм допустил ошибку, подойдя слишком близко, хотя мог, используя превосходство в скорости, следить за рейдером издали и вызывать на помощь настоящий крейсер.

«Алькантара» получила снаряд в машинное отделение, ее скорость упала до 10 узлов, появился крен. И тут уже ошибку допустил Кёлер, который пошел на сближение, вероятно, надеясь побыстрее добить английский корабль, но вместо этого он подставил свой и получил два снаряда. Кёлер решил более не рисковать и не стал продолжать бой. Он поставил дымовую завесу и начал уходить, тем более что его радисты перехватили несколько радиogramм «Алькантары» с призывами о помощи.

В общем, Кёлер допустил несколько грубых ошибок, ведь снаряд мог попасть в машинное отделение не «Алькантары», а «Тора», и тогда судьба рейдера была бы решена, так как на помощь Ингхэму уже шел тяжелый крейсер «Дорсетшир».

Следующая встреча состоялась примерно через полгода и снова у берегов Южной Америки. 5 декабря 1940 года в 06.42 британский вспомогательный крейсер «Карнавон Касл» заметил подозрительное судно, которое немедленно пустилось наутек. Опять Кёлер не стал пытаться обмануть про-



тивника, чем сразу зародил подозрения у капитана 1-го ранга Харди. Его корабль обладал превосходством в скорости и был достаточно сильно вооружен — 8 152-мм орудий, поэтому оснований чего-либо опасаться Харди не имел. Но повторилась та же самая история, что и с «Алькантарой».

Погоня не затянулась, и в 07.57 английский корабль дал предупредительный выстрел. Кёлер понял, что дальше нет смысла тянуть, и приказал поднять германский флаг и открыть огонь. Но при этом он не пожелал форсировать события и предпочел вести бой на отходе, ведя огонь из кормовых орудий и одновременно ставя дымовую завесу.

Однако противник приближался, и Кёлер повернул вправо, чтобы ввести в действие все орудия, а в 08.38 выпустил 2 торпеды. Хотя цель находилась под крайне невыгодным ракурсом, торпеды прошли всего в 50 метрах по обоим бортам «Карнавон Касла». К этому времени попадания в английский корабль пошли одно за другим, была уничтожена радиостанция, разбит пункт управления огнем. Англичане упорно отстреливались, но пока ни одного попадания не добились. К 09.00 «Карнавон Касл» был весь охвачен пламенем, и Харди решил, что с него достаточно. Кёлер не погнался за ним, но и огня не прекратил, добившись еще нескольких попаданий. Всего британский корабль получил 27 попаданий и все-таки остался на плаву.

Более того, потери экипажа оказались не слишком велики — всего 4 убитых и 32 раненых. Кстати, потери экипажа «Алькантары» были еще меньше — всего 2 убитых и 7 раненых, интересная особенность, не правда ли? Еще одной любопытной деталью стал огромный расход боеприпасов, в первом бою «Тор» израсходовал 284 снаряда, во втором — 593, а ведь это составляло почти половину штатного боезапаса вспомогательного крейсера. «Карнавон Касл» выпустил 600 снарядов и не добился ни одного попадания, что говорит об отвратительной подготовке артиллеристов вспомогательных кораблей Королевского флота.



Судя по всему, ни один из противников не сделал никаких выводов, потому что капитаны старательно повторили прошлые ошибки: Кёлер — свои собственные, а Харди скопировал неумные действия Ингхэма. Ведь в это время в Южной Атлантике была сформирована поисковая группа из крейсеров «Камберленд», «Энтерпрайз» и «Ньюкасл». Это было следствием того, что на охоту вышел карманный линкор «Адмирал Шеер». То есть на действия вспомогательных крейсеров британское Адмиралтейство реагировало более чем вяло, зато не могло допустить мысли о том, чтобы позволить вырваться в поход военному кораблю.

После трех месяцев почти безрезультатного плавания, которые примечательны разве что 7 дозаправками, Кёлер совершил поступок, совершенно нехарактерный для командира вспомогательного крейсера. 25 марта он встретил пассажирский лайнер «Британия» и потопил его артиллерийским огнем, хотя на борту корабля находилось более 300 пассажиров и 200 человек экипажа. Так как лайнер успел передать по радио условный сигнал RRR, означавший, что он атакован рейдером, Кёлер поспешно удрал, оставив людей болтаться в шлюпках посреди Атлантики, хотя, со слов подобранныго моряка, он знал, сколько людей находилось на борту «Британии». Они провели в море 23 дня, и почти 200 из них погибли. Кёлер мог спасти их, так как в тот же день встретил шведское судно «Троллехольм» с грузом угля. Он мог уничтожить его радиостанцию и направить на помощь людям, но предпочел утопить это судно.

Третья встреча состоялась, когда «Тор» уже возвращался в Германию, точнее, 4 апреля 1941 года. Рейдер, замаскированный под греческое судно, мирно двигался на север, когда в 06.15 его наблюдатели заметили дым на горизонте. Это был британский вспомогательный крейсер «Вольтер» под командованием капитана 1-го ранга Блэкберна. Кёлер, еще не зная, кого именно он встретил, пошел напересечку, намереваясь записать на свой счет очередную жертву, но и Блэкберн сделал то же самое. Самое любопытное, что противники остава-



лись в заблуждении очень долго, лишь в 06.45, когда между кораблями осталось 9000 ярдов, Кёлер приказал дать предупредительный выстрел по курсу «неизвестного пассажирского лайнера». Немцы страшно удивились, когда в ответ прогремел залп боевыми снарядами, которые просвистели в неприятной близости от мостика «Тора».

У Кёлера не оставалось иного выбора, как принять бой, и немцы не замедлили ответить. Опытные артиллеристы рейдера быстро доказали свой класс, уже через 4 минуты «Вольтер» пылал, как деревенская изба. Огонь велся по мостику, поэтому практически сразу были уничтожены и радия, и пост управления огнем. «Вольтер» даже не успел передать сигнал RRR.

Вот как описывал происходящее английский сигнальщик: «Вольтер» беспорядочно дергался и содрогался, его палубы напоминали китайскую лавочку, после того как там побывал бешеный бык, — сплошные обломки. Взрывы расшвыривали окровавленных и оглушенных людей, а чудовищный шквал осколков косил их, словно траву. Они превращались в изрубленные куски кровавого мяса. Я кое-как выбрался на верхнюю палубу, где повсюду валялись убитые и раненые. Корабль был изрешечен пробоинами, в средней части бушевал пожар, поднимался столб густого дыма».

Огонь «Вольтера» быстро стал хаотичным и неточным. В 07.15 очередной снаряд повредил руль, и лайнер начал описывать круги на месте. Капитан 1 ранга Блэкберн сам побежал на корму, чтобы управлять огнем двух последних уцелевших 152-мм орудий, но единственным его успехом стало попадание в топ мачты «Тора». Когда дистанция сократилась до 7000 ярдов, Кёлер приказал выпустить две торпеды, которые прошли мимо. Однако это было уже лишним, «Вольтер» и так получил смертельные ранения. В 08.00 Блэкберн отдал приказ команде покинуть корабль.

Еще одна мелкая загадка — ряд источников утверждает, что он спустил флаг в тот момент, когда «Тор» готовился выпустить торпеды, единственным подтверждением этому служит рапорт самого Кёлера, который утверждал, что лично видел,



«как они махали белыми флагами». Немецкий историк Йохен Бреннеке ему безоговорочно верит, а мы?

Так или иначе, но в 08.35 горящий «Вольтер» перевернулся и затонул. Погибли 76 британских моряков, но 188 были спасены, в том числе капитан 1-го ранга Блэкберн. Кёлер, памятуя о неприятном инциденте с «Британией», провел на месте боя 5 часов, разыскивая уцелевших.

Зато встречи с военными кораблями завершались для немецких рейдеров далеко не так удачно. Никакая бесконечная история на самом деле не бывает бесконечной. Первым попался один из наиболее удачливых немецких рейдеров «Пингвин». Пожалуй, он был единственным, кто нанес действительно серьезный удар союзникам, когда в январе 1941 года захватил 3 норвежские плавбазы китобойных флотилий, действовавшие в антарктических водах, и 2 флотилии малых судов-китобоев. Все они были отправлены в немецкие порты с призовыми командами, и, что удивительно, лишь 2 малых китобоя были перехвачены англичанами. Но наличие радио на торговых судах не могло не сказаться, и танкер «Бритиш Эмперор», который стал последней жертвой «Пингвина», успел послать сигнал RRR, хотя немецкий корабль уже обстреливал его. Моряки британского торгового флота были мужественными людьми, и их мужество приносило свои плоды. Сигнал был перехвачен тяжелым крейсером «Корнуолл», находившимся неподалеку. Капитан 1-го ранга Мэнуоринг повел свой крейсер к месту передачи сигнала, а капитан 1-го ранга Крюдер, не зная, с какой стороны ожидать опасности, совершенно случайно пошел прямо ему навстречу.

8 мая в 03.00 немецкие наблюдатели заметили британский крейсер еще до того, как англичане обнаружили рейдер. Характерный трехтрубный силуэт нельзя было спутать ни с чем, и Крюдер немедленно отвернул в сторону, британский корабль проскочил мимо. Однако в 07.00, как только рассвело, Мэнуоринг поднял в воздух оба бортовых гидросамолета,



и уже в 07.07 один из них заметил «Пингвин», замаскированный под норвежское судно «Тамерлан». Мэнуоринг приказал пилотам соблюдать радиомолчание, чтобы не встревожить противника, поэтому он узнал о контакте только в 08.25, когда самолет вернулся.

Вообще Мэнуоринг совершил практически все мыслимые ошибки, для начала дождавшись возвращения второго самолета и не шевельнув пальцем, чтобы проверить ценную информацию. Разница в поведении британских командиров на главных театрах военных действий вроде Средиземного моря и на отдаленных театрах бросается в глаза. Пока Мэнуоринг размышлял, что ему делать, прошло целых 3 часа. Лишь в 13.45 командир «Корнуолла» снова поднял «Валрос» и приказал пилоту облететь подозрительное судно и точно выяснить его принадлежность. Пилот так и поступил.. Сигнальным прожектором он запросил опознавательные и сфотографировал «Пингвин». Вернувшись на крейсер, он доложил, что видел «Тамерлан». Мэнуоринг снова погрузился в размышления. Он легко мог запросить штаб в Коломбо, однако он по-прежнему соблюдал радиомолчание.

Потеряв целых 8 часов (!), Мэнуоринг наконец решил: он приказал увеличить скорость до 29 узлов и пошел на перехват. В 16.07 «Корнуолл» заметил якобы «Тамерлан», но Крюдер отвернул прочь, продолжая разыгрывать невинную жертву. Он приказал радисту передавать в эфир сигнал RRR от имени «Тамерлана», и Мэнуоринг снова начал колебаться и размышлять. Лишь когда дистанция сократилась до 19 000 ярдов, «Корнуолл» дал предупредительный выстрел и приказал: «Остановитесь, или я буду стрелять!» Крюдер игнорировал это, продолжая посылать панические сигналы. Дистанция быстро сокращалась, и крейсер дал второй предупредительный выстрел.

Наконец Крюдер понял, что даже глупость английского капитана имеет свои границы, тем более что крейсер уже находился в пределах досягаемости орудий «Пингвина». Поэтому в 17.15 он круто повернул влево, поднял немецкий флаг и открыл



огонь с дистанции 10 500 ярдов. Как раз в этот момент на «Корнуолле» произошло короткое замыкание в сети, и на 7 минут его башни вышли из строя. Вдобавок чуть ли не первым же снарядом было повреждено рулевое управление. В результате «Пингвин» беспрепятственно расстреливал противника, и Мэнуоринг был вынужден повернуть, увеличивая дистанцию.

А пока артиллеристы башен «А» и «В» вручную развернули их в нужном направлении и открыли огонь, наводя орудия самостоятельно. «Пингвин» успел выпустить две торпеды, но промахнулся. Наконец в 17.26 английский залп попал в рейдер, и все было кончено. Торговое судно не рассчитано на попадания 203-мм снарядов. Один из них уничтожил носовые 150-мм орудия, второй снес мостик вместе с отважным капитаном, третий попал в машинное отделение. Но больше всего бед натворил четвертый, который влетел в минный погреб, где находилось 130 мин. Последовало два сильных взрыва, и «Пингвин» затонул в считанные секунды почти со всем экипажем. Погибли 342 немца и 200 пленных англичан, «Корнуолл» спас 60 и 22 человека соответственно.

Бой длился 11 минут, «Пингвин» сделал около 200 выстрелов и добился 2 попаданий, «Корнуолл» израсходовал 136 снарядов, 4 из которых попали в цель. Если бы на месте «Пингвина» оказался «Тор», артиллеристы которого имели большую практику, все могло повернуться иначе. Глупость Мэнуоринга была по достоинству оценена Адмиралтейством, хотя он первым из английских капитанов перехватил и уничтожил германский вспомогательный крейсер, но не получил никаких наград. А когда в 1942 году «Корнуолл» был потоплен японскими самолетами, Мэнуоринга просто списали на берег. Вообще этот эпизод стал лишь прологом уже к настоящей трагедии Королевского флота.

Она случилась 19 ноября 1941 года у западных берегов Австралии. В этот день легкий крейсер «Сидней» встретился со вспомогательным крейсером «Корморан». Что именно по-



служило причиной этой встречи — мы можем только гадать. Дело в том, что свою последнюю жертву «Корморан» потопил 29 сентября, и это никак не было связано с дальнейшими событиями. То же самое можно сказать и о действиях «Сидней», крейсер сопровождал лайнер «Зеландия», перевозивший подкрепления в Сингапур, и теперь возвращался домой. Судя по всему, это было крайне неудачное для австралийцев стечение обстоятельств.

«Сидней» отличился в боях на Средиземном море, в бою у мыса Спада он потопил итальянский легкий крейсер «Бартоломео Коллеони», участвовал в других боях. Однако в мае 1941 года капитана 1-го ранга Джона Коллинза, имевшего богатый боевой опыт, сменил капитан 1 ранга Джозеф Барнетт, который с начала войны служил только на берегу. Поэтому его неудачные действия не вызывают особого удивления, особенно если вспомнить решения Мэнуоринга.

19 ноября «Корморан» находился примерно в 150 милях на SW от города Карнавон на западном побережье Австралии и неспешно двигался на север со скоростью 11 узлов. В 15.55 слева по носу был замечен неизвестный корабль, который сначала приняли за парусник, но довольно быстро выяснилось, что это крупный военный корабль. Командир «Корморана» корветтен-капитан Детмерс приказал немедленно повернуть в сторону солнца и увеличить ход до полного, который не превышал 14 узлов. Однако «Сидней» заметил немцев примерно в это же время и увеличил скорость до 25 узлов.

Когда расстояние сократилось, «Сидней» сигнальным прожектором запросил у «Корморана» опознавательные, но немцы не поняли кодированного сигнала и не ответили. «Сидней» продолжал сигналы прожектором целых 30 минут, после чего поднял флажный сигнал. Как мы видим, действия Барнетта практически копировали действия Мэнуоринга. После некоторой задержки Детмерс приказал поднять флажный сигнал, соответствующий голландскому судну «Страат Малакка», которое изображал «Корморан». Сигнал был поднят так, что с «Сиднея»



было трудно увидеть флаги, но даже немецкие документы не говорят, что это было: намеренная уловка или просто ошибка сигнальщика.

В 16.35 «Сидней» подошел на расстояние 9000 ярдов, но игра в кошки-мышки продолжалась. Детмерс приказал радисту передавать сигнал бедствия, якобы его атакował немецкий рейдер. Как ни странно, береговые станции в Австралии перехватили этот сигнал и была объявлена тревога. Во время этого обмена сигналами «Сидней» неосторожно подошел на расстояние 1500 ярдов к «Корморану» — это было уже слишком даже для Мэнуоринга, но Барнетт такое себе позволил. Впрочем, башни крейсера были наведены на рейдер, а гидросамолет подготовлен к запуску, хотя в то же время немцы видели, что 102-мм орудия стояли без расчетов.

Тем временем «Сидней» поднял новый кодовый флажный сигнал «IK», на который «Страат Малакка» должен был ответить «IKP» согласно секретному своду сигналов. Однако этот же сигнал «IK» означал: «Вам следует приготовиться к урагану», поэтому Детмерс предпочел не отвечать. Дальнейшие действия Барнетта вообще не поддаются объяснению. Он отменил запуск самолета, и катапульта была развернута в походное положение. В 17.30 «Сидней» передал прожектором: «Покажите ваш секретный позывной».

Дальнейшая игра была бессмысленна, и в 17.30 Детмерс приказал поднять немецкий флаг и открыть огонь. Первые залпы прогремели одновременно, причем оба противника промахнулись! К тому же «Корморан» выстрелил всего лишь из двух орудий, так как маскировочные щиты у 150-мм орудий в центральной части корпуса опускались медленнее, чем у тех, что стояли в оконечностях. Одновременно «Корморан» выпустил две торпеды и начал обстреливать крейсер из зенитных автоматов, благо дистанция позволяла.

Уже второй залп немцев попал в мостик, уничтожив КДП крейсера, радиорубку и повредив мачту. Третьим и четвер-



тым залпами немцы разбили носовые башни крейсера, которые **не успели** дать второй залп. Пятый залп попал в ватерлинию крейсера в районе машинного отделения, но один снаряд прошел выше и уничтожил гидросамолет «Валрос» на катапульте. Лишь после шестого залпа «Корморана» начали отвечать кормовые башни крейсера, причем башня «У» сумела дать только 4 залпа, выпустив снаряды в молоко. Но снаряды башни «Х» попали в цель, разорвавшись в машинном отделении рейдера, и перебили расчет одного из орудий. На «Корморане» вспыхнул пожар.

В этот момент в носовую часть «Сиднея» попала торпеда, она ударила чуть впереди башни «А» как раз в то место, где находился отсек асдика, то есть в самое слабое место корпуса. Часть немцев утверждает, что после этого носовая часть корпуса «Сиднея» надломилась и провисла. После взрыва торпеды «Сидней» резко повернул влево. Немцы были уверены, что он пошел на таран, но не менее вероятно, что крейсер просто потерял управление и проскочил за кормой рейдера. Десятый залп «Корморана» окончательно уничтожил носовые башни «Сиднея».

Бой фактически завершился, хотя продолжался не более 5 минут, начался расстрел беспомощной мишени. Кормовые башни «Сиднея» были заклинены развернутыми на левый борт и не могли отвечать. Крейсер весь окутался дымом пожаров в машинном отделении и в районе мостика. «Корморан» продолжал безжалостно расстреливать своего противника, и единственным ответом «Сиднея» стали две торпеды, выпущенные в 17.45 из аппарата правого борта. Разумеется, в цель они не попали, такие залпы отчаяния крайне редко, если вообще когда-либо, приносят результат.

В этот момент сказались немногие попадания австралийцев, и машины «Корморана» окончательно встали. Крейсер медленно уходил на юг со скоростью около 5 узлов, охваченный пламенем. Рейдер продолжал вести беглый огонь, по оценкам самих немцев, они выпустили в общей сложности около 450 снарядов, добившись примерно 86 попада-



ний. Стрельба прекратилась, когда дистанция увеличилась до 6600 ярдов, так как теперь Детмерсу предстояло решать собственные проблемы.

Постепенно темнело, но немецкая команда еще долго видела зарево пожаров. Говорят, что где-то около полуночи далеко на юге мигнула вспышка взрыва, но так ли это — сказать невозможно. Известно одно: крейсер погиб со всей командой, став самым крупным кораблем, с которого никто не спасся. Что именно произошло, сказать сложно. Может, сдетонировали погреба, может, просто отломилась носовая часть, ослабленная взрывом торпеды, и «Сидней» стремительно перевернулся.

Впрочем, не лучше пришлось и «Корморану». Дизеля запустить не удалось, пожарная магистраль была повреждена, и огонь вышел из-под контроля, поэтому Детмерс приказал команде покинуть корабль. В 21.00 все уцелевшие заняли места в спасательных шлюпках и на плотиках, а еще через полчаса огонь подобрался к минному погребу, «Корморан» взорвался и быстро затонул. Главные потери немцы понесли уже после гибели своего корабля, когда внезапно перевернулся и затонул один из резиновых плотов, на котором находилось 60 человек, в большинстве своем раненые. Спаслись только трое, при том, что общие потери немцев составили 82 человека. Через несколько дней «немецкий десант» достиг берегов Западной Австралии и сдался в плен. На «Сиднее» погибло 645 человек. Глупость капитана 1-го ранга Барнетта дорого обошлась Австралии.

Лишь в 2008 году удалось найти затонувшие корабли, так как глубина в районе боя превышала 2,5 километра. Первым 12 марта был обнаружен «Корморан», точнее его обломки, так как взрыв мин полностью разрушил корабль. 17 марта был найден и «Сидней». Кстати, тщательный осмотр его корпуса позволил исключить конспирологическую гипотезу о том, что крейсер был добит японской подводной лодкой: торпедное попадание было лишь одно.



Кстати, о беспечных капитанах. Почти такой же случай мог произойти уже с новозеландским крейсером «Линдер», который 27 февраля 1940 года недалеко от Мальдивских островов встретил неизвестное судно. Командир крейсера неосторожно подошел на расстояние 3000 ярдов, когда незнакомец неожиданно открыл огонь. Оказалось, «Линдер» налетел на итальянский вспомогательный крейсер «Рамб I», англичан спасло лишь слабое вооружение итальянского корабля, всего два 120-мм орудия. Если бы это был немецкий рейдер, трагедия «Сиднея» могла произойти гораздо раньше. А так крейсер успел дать пять залпов, «Рамб I» получил серьезные повреждения и спустил флаг. Спасти его не удалось, рейдер взорвался и затонул, но «Линдер» успел снять с него команду.

Слабым утешением для англичан было то, что 22 ноября тяжелый крейсер «Девоншир» потопил вспомогательный крейсер «Атлантис». Вот его командир продемонстрировал просто идеальный способ действий в подобных случаях, хотя столкнулся с гораздо более сложной ситуацией.

Кстати, «Атлантис» оказался одним из немногих вспомогательных крейсеров, которые оказали серьезное влияние на ход войны, хотя и не количеством потопленных судов. 11 ноября 1940 года произошел вроде бы дежурный эпизод — в Индийском океане рейдер «Атлантис» захватил английский транспорт «Автомедон». Но в его штурманской рубке обнаружился тяжелый зеленый брезентовый мешок с надписью «Строго секретно». Его должны были выбросить за борт в случае опасности, но разрывом снаряда были убит офицер, отвечавший за это. В руки немцев попал целый набор секретных документов: кодовые книги, рапорты высших военачальников, сведения о составе сил армии и флота на Дальнем Востоке, планы укреплений Сингапура и многое другое. Глупость чиновников британского Адмиралтейства, отправивших все это на обычном трампе, просто неопишима!



Между прочим, не следует безоговорочно верить драматическому описанию, которое дает этому эпизоду Ульрих Мор в своей книге «Рейдер-призрак». Просто напомним, что практически все воспоминания немецких офицеров, написанные в 1950-х годах, были созданы при участии борзых американских журналистов.

Командир «Атлантика» капитан 1-го ранга Рогге сразу оценил значение добычи и отправил ее на захваченном норвежском танкере «Оле Веггер» в Японию, куда танкер прибыл 4 декабря. Документы были отправлены по Транссибу в Берлин, а японцам переданы копии, за что Рогге получил наградную катану. Сначала японцы даже не поверили, что такие документы можно захватить на борту обычного сухогруза, и немецкому морскому атташе контр-адмиралу Вернике пришлось долго убеждать адмирала Кондо в их подлинности. Именно эти доказательства слабости англичан на Дальнем Востоке стали одной из причин, подтолкнувших Японию к нападению на Перл-Харбор.

Из данных радиоперехвата англичане узнали, что немецкие подводные лодки заправляются с судов снабжения у берегов Африки, и эта информация была передана контр-адмиралу Уиллису, командовавшему английскими морскими силами в Южной Атлантике. Он сформировал Соединение-3 из тяжелых крейсеров «Дорсетшир» и «Девоншир» и направил в подозрительный район. Хотя, если сказать честно, идея охотиться за подводными лодками с помощью крейсеров выглядит крайне сомнительно. И все-таки, когда была перехвачена радиограмма U-126, командир «Девоншира» капитан 1-го ранга Оливер получил приказ следовать в указанную точку.

Утром 22 ноября вспомогательный крейсер «Атлантик» должен был встретиться с U-126 в районе острова Вознесения, однако сразу после рассвета гидросамолет «Девоншира» обнаружил его, хотя сам остался незамеченным. Капитан 1-го ранга Оливер сразу увеличил скорость до 26 узлов и направился к месту событий. Командир рейдера капитан



1-го ранга Рогге не подозревал о неприятном соседстве, так как немецкая служба радиоперехвата не имела никаких сведений. U-126 подошла к рейдеру и начала заправку, а механик «Атлантика» решил воспользоваться удобным случаем и начал переборку левого дизеля. И вот в самый неподходящий момент, в 08.16, наблюдатели «Атлантика» заметили на горизонте корабль, который сразу был опознан как английский крейсер. U-126 немедленно погрузилась, причем в такой спешке, что ее командир капитан-лейтенант Бауэр так и остался на борту «Атлантика», однако вездесущий «Валрос» успел заметить лодку.

Застигнутый врасплох Рогге решил до последнего пытаться обмануть англичан, и «Атлантика» продолжал притворяться невинным греческим судном «Полифемус». Он даже приказал передавать сигнал RRR, не подозревая, что британское Адмиралтейство недавно изменило этот сигнал на RRRR. Это еще больше усилило подозрения Оливера, и он приказал дать два предупредительных выстрела, **не приближаясь** к «Атлантику». Позднее Оливер писал, что намеревался таким образом спровоцировать судно на ответный огонь, если бы это был рейдер.

Оливер принял гидросамолет на борт и приказал заправить его и снова катапультировать для ведения воздушной разведки. Все это время он не приближался более чем на 15 000 ярдов к подозрительному судну, постоянно меняя курс и скорость, чтобы помешать атаке подводной лодки. Пилот имел на руках вырезку из американского журнала «Лайф», где была помещена фотография «Атлантика», сделанная 7 месяцев назад. Поэтому пилот без долгих размышлений передал на крейсер, что видит немецкий рейдер. Оливер спешно запросил Фритаун, где находится «Полифемус», чего не сделали ни Мэнуринг, ни Барнетт. Ответ последовал быстрый и убедительный: «Полифемуса» здесь быть не может. Поэтому в 09.34 Оливер приказал открыть огонь с дистанции 17 500 ярдов.



Рогге понимал, что дуэль не затянется, поэтому приказал не отвечать на стрельбу в последней отчаянной попытке обмануть судьбу и англичан. Но уже четвертый залп крейсера попал в цель, далее последовали новые попадания. Артиллерист «Атлантика» просил разрешения дать хотя бы пару залпов для спасения чести флага, но Рогге запретил, так как это было бессмысленно, зато могло разозлить англичан. Попытка укрыться за дымовой завесой тоже провалилась, и Рогге отдал приказ команде покинуть корабль, чем спас практически всю команду, за исключением 5 человек. В 10.16 «Атлантика» пошел на дно, разумеется, после того, как сработали подрывные заряды. Разве хоть один немецкий корабль погиб иначе?

Капитан 1-го ранга Оливер не стал подбирать немцев, памятуя о подводной лодке, которая крутилась неподалеку. Впрочем, маневры неопытного старшего помощника U-126 лейтенанта Нойберта были неудачными, и реальная опасность крейсеру не угрожала. Он даже принял разрывы снарядов за атаку глубинными бомбами. Но если вы думаете, что на этом история завершилась, вы сильно ошибаетесь.

Для начала скажем, что в конце октября «Девоншир» вместе с легким крейсером «Коломбо» и вспомогательными крейсерами «Картейдж» и «Карнавон Касл» (тем самым!) недалеко от Мадагаскара перехватил французский конвой из 5 транспортов и шлюпа «Д'Ибервиль» и в лучших традициях сэра Френсиса Дрейка захватил все корабли и отправил в Кейптаун. Попытка маленького французского кораблика оказать сопротивление просто насмешила англичан, они даже не стали его топить.

После гибели «Атлантика» U-126 всплыла, приняла на борт раненых и начала буксировку шлюпок, хотя это была тяжелая работа. Немецкое командование, узнав о происшествии, направило на помощь подводные лодки U-129 и U-124, но почти сразу переиграло планы. 24 ноября маленький караван встретился с судном снабжения подводных лодок «Питон», ко-



торый принял на борт экипаж рейдера и все шлюпки. Рогге, когда настоял на этом, словно в воду глядел.

По пути подводная лодка U-124 капитан-лейтенанта Мора неожиданно столкнулась с легким крейсером «Дьонедин», который занимался поисками рейдера. Наблюдатели крейсера заметили перископ, и его командир отвернул в сторону. Однако он не стал увеличивать скорость и переходить на противолодочный зигзаг, поэтому торпедный залп, который Мор дал наудачу вслед уходящему кораблю с дистанции 4000 ярдов, неожиданно оказался результативным. В 13.26 первая торпеда попала в среднюю часть корпуса, а вторая ударила в корму, сбросив ютовое орудие со станка. Через 17 минут «Дьонедин» перевернулся и затонул. Только 27 ноября американский транспорт подобрал 78 человек со спасательных плотиков.

А «Питон» тем временем продолжал выполнять свою основную работу, он заправил U-68 и 30 ноября начал заправку подводной лодки U-A, когда вдруг на горизонте снова возник характерный трехтрубный силуэт. U-A немедленно погрузилась и начала маневрировать, чтобы атаковать крейсер. U-68 пришлось сложнее — лодка принимала торпеды и люки были открыты. В панике команда поспешно задраила люк и погрузилась так здорово, что проскочила предельную допустимую глубину, хорошо еще немецкие лодки отличались повышенной надежностью. Но командир «Дорсетшира» капитан 1-го ранга Эгер также действовал осторожно и не приближался к цели, поэтому 5 торпед, выпущенных U-A, прошли мимо. После предупредительных выстрелов капитан «Питона» Людерс приказал затопить корабль, и пригодились сверхкомплектные шлюпки.

Положение стало еще более пикантным — теперь в океане на 11 шлюпках и 7 плотиках болталось уже 414 человек. Потом лодки всплыли и взяли на буксир этот караван, командование «эскадрой» принял капитан 1-го ранга Рогге, перешедший на борт U-68. 3 декабря подошла U-129, а 5 декабря — U-124, после чего все люди разместились на борту



4 подводных лодок. Шлюпки и плоты были затоплены, ведь брать их на борт субмарин было бы слишком экстравагантно.

Рассказывать о склоках и спорах между немецкими командирами мы не станем, лишь напомним, что спасательная операция проходила далеко не так гладко, как это описывают. Положение спасли итальянцы, направившие на помощь подводные лодки «Луиджи Торелли», «Энрико Таццолли», «Джузеппе Финци», «Пьетро Кальви», они приняли на борт часть людей и направились в Сен-Назер. К 29 декабря экипажи «Атлантика» и «Питона» оказались на берегу.

Однако опасность исходила не только от крейсеров союзников, рейдер мог завершить свою карьеру раньше срока, столкнувшись с обычным сухогрузом, что доказал результат встречи вспомогательного крейсера «Штир» с американским транспортом «Стефен Гопкинс», обычнейшим «Либерти» военной постройки.

Рейдер «Штир» входил в состав второй волны, которую немцы начали выводить в океан весной 1942 года. Это с самого начала было более чем рискованное занятие, ведь когда «Штир» прорывался через Ла-Манш, сопровождавшая его 5-я флотилия миноносцев понесла тяжелые потери. Немецкий отряд был атакован английскими торпедными катерами, МТВ-221 торпедировал и потопил миноносец «Илтис», а МТВ-219 — миноносец «Зееадлер», миноносец «Фальке» получил тяжелые повреждения. Однако «Штир» все-таки сумел вырваться в океан, однако его плавание было недолгим и неуспешным.

27 сентября 1942 года в 08.52 транспорт «Стефен Гопкинс», шедший в балласте из Кейптауна в Парамарибо, заметил два неизвестных судна. Капитан был сразу вызван на мостик, и тут же выяснилось, что это был неприятель — корабли подняли немецкие флаги. Американский транспорт налетел на «Штир» и судно снабжения «Танненфельс». Командир «Штира» капитан 1-го ранга Герлах приказал дать предупреди-



тельный выстрел и передать приказ остановиться и не пользоваться рацией.

В ответ американский транспорт невежливо повернулся к немцам кормой и еще более невежливо открыл огонь из 102-мм орудия. Силы были совершенно неравны, ведь рейдер имел стандартное вооружение: 6 150-мм орудий и несколько зенитных автоматов против этого единственного орудия «Стефена Гопкинса». Но это не смутило американцев, хотя немцы быстро добились нескольких попаданий. Американские артиллеристы гибли один за другим, но их тут же заменяли добровольцы. Действия артиллерийской команды оказались гораздо более успешными, чем стрельба английских вспомогательных крейсеров. Впрочем, здесь уже Герлах повторил ошибку Мэнуоринга и Барнетта, ведь дистанция боя составляла всего 4000 ярдов. Один американский снаряд взорвался на мостике, второй попал в трюм, перебив топливopовод, а всего рейдер получил много попаданий (кстати, до сих пор остается неясно, сколько именно, приводятся цифры от 15 до 35). На нем начался пожар, который немцы потушить так и не сумели.

Впрочем, «Стефену Гопкинсу» пришлось хуже. Хотя уже в 09.18 Герлах приказал прекратить огонь — ему пришлось думать о спасении собственного корабля, — американский транспорт уже был обречен. Уже первые снаряды разорвались в машинном отделении, он потерял ход и в 10.00 затонул. Однако и пожары на «Штире» тоже вышли из-под контроля, несмотря на помощь «Танненфельса». В 10.58 Герлах был вынужден отдать приказ покинуть корабль, а еще через час огонь добрался до артиллерийских погребов, «Штир» взорвался и быстро затонул.

Но уже совершенно позорный случай произошел с японскими вспомогательными крейсерами «Хококу Мару» и «Айкоку Мару». К маю 1942 года японские адмиралы начали всерьез задумываться, как им обозначить свое присутствие в



Индийском океане. Хотя британская морская мощь на Дальнем Востоке получила страшный удар во время рейда авианосцев Нэгумо в Бенгальский залив в апреле 1942 года, она не была уничтожена. Британский флот в конечном итоге мог стать новой угрозой для Японии, которая вела тяжелую борьбу с американским флотом, быстро восстанавливающим свои силы после первых поражений. С мая 1942 года стало ясно, что японский флот будет связан борьбой с американцами, особенно с их авианосцами, поэтому Индийский океан становился второстепенным театром. В таких условиях тактика диверсионных набегов, которую использовали немцы, становилась более привлекательной. Логичным решением становилось использование вспомогательных крейсеров.

Японцы, как и их учителя-англичане, в этой роли предпочитали использовать быстроходные пассажирские лайнеры. Была сформирована 24-я специальная крейсерская эскадра в составе «Хококу Мару», «Айкоку Мару», «Киёдзуми Мару» под командованием контр-адмирала Такеды. В мае 1942 года первые два направились в Индийский океан вместе с 8-й флотилией подводных лодок контр-адмирала Исидзаки для действий в районе Мадагаскара, но успехи японцев оказались довольно скромными. 5 ноября первые два рейдера снова покинули Сингапур, отрядом командовал капитан 1 ранга Имадзато Хироси, командир «Хококу Мару».

Уже 11 ноября они столкнулись с миниатюрным конвоем союзников: индийский тральщик «Бенгал» и голландский танкер «Ондина». Командир «Бенгала» капитан-лейтенант У. Дж. Уилсон писал: «Примерно в 11.45 был замечен неизвестный корабль, идущий прямо на нас... второй корабль был замечен на горизонте». Когда корабли приблизились, союзники открыли огонь. Если бы танкер следовал один, он, скорее всего, сдался бы, однако тральщик молодого индийского флота имел приказ защищать танкер. Кстати, неопытные индийские моряки сначала приняли рейдеры за авианосцы!



Превосходство японцев в артиллерии было колоссальным, каждый рейдер был вооружен 8 140-мм орудиями, тральщик имел одно 76-мм орудие, танкер — одно 102-мм. Когда Уилсон приказал «Ондине» уходить и повернул на врага, «Хококу Мару» остался разбираться с тральщиком, а «Айкоку Мару» обошел «Бенгал» и погнался за танкером.

«Бенгал» открыл огонь в 12.12 с дистанции 3500 ярдов, экипаж «Ондины» тоже вступил в игру, открыв огонь из своего 102-мм орудия с дистанции около 8500 ярдов. Японцы сильно удивились, но тоже открыли огонь и довольно быстро накрыли «Ондину». Однако союзники не смутились и довольно быстро добились нескольких попаданий в «Хококу Мару». Вскоре чей-то снаряд попал в торпедный аппарат правого борта, и рейдер скрылся в огромном клубке пламени. Когда дым рассеялся, стало видно, что он имеет сильный крен на правый борт и большой дифферент на корму. Взрывом была надломлена корма вспомогательного крейсера, выброшены за борт гидросамолеты, в надстройках начался сильнейший пожар. Положение корабля быстро стало безнадежным, и в 13.12 «Хококу Мару» затонул.

Тем временем «Айкоку Мару» добился нескольких попаданий в «Ондину», даже всадил в танкер две торпеды. Но эти корабли тонут крайне неохотно, тем более что пустые цистерны «Ондины» придавали ей дополнительную плавучесть. Один снаряд попал в «Бенгал». Положение тральщика стало критическим, дымовые шашки не загорались, снаряды подошли к концу, поэтому в 12.40 «Бенгал» пустился наутек. На прощание «Айкоку Мару» всадил ему еще один снаряд в корму и снова занялся расстрелом танкера.

Как ни странно, «Ондина» сохранила полный ход и попыталась было удрать, но «Айкоку Мару» легко ее догнал и продолжил расстрел. Это было слишком для голландской команды, капитан приказал спустить шлюпки и поднять белый флаг, но именно в этот момент был убит осколком. Японцы в лучших своих традициях принялись расстреливать спущенные шлюпки, убив еще нескольких человек. Так как танкер к этому вре-



мени имел крен 30 градусов и казался тонущим, командир «Айкоку Мару» капитан 1-го ранга Тамоцу приказал повернуть назад на помощь товарищу. Ему удалось подобрать 278 человек, 76 погибли, в том числе капитан 1-го ранга Имадзато.

В общем, положение было странным. На «Бенгале» были уверены, что «Ондина» потоплена, то же самое думали и японцы, а голландцы считали, что потоплен «Бенгал». Старшему помощнику удалось убедить команду вернуться на танкер, и 18 ноября «Ондина» прибыла во Фримантл. Впрочем, танкер до конца войны в море больше не выходил и служил плавбазой. «Бенгал» 17 ноября прибыл на Диего-Гарсиа. Кстати, голландцы и англичане до сих пор не могут решить, кто же именно потопил «Хококу Мару».

Точку в использовании вспомогательных крейсеров поставил этот бой, а также стычка в Ла-Манше 14 октября 1942 года, когда при попытке прорыва в океан был потоплен немецкий вспомогательный крейсер «Комет».

Ну а сейчас самое время подвести итоги деятельности рейдеров. Германские вспомогательные крейсера потопили и захватили 129 судов общим водоизмещением 800 611 тонн, военные корабли — 59 судов водоизмещением 232 633 тонны, японские вспомогательные крейсера — 5 судов водоизмещением 32 667 тонн. Но давайте посмотрим на эти цифры беспристрастно. Как мы уже говорили, главной задачей рейдеров является дезорганизация торгового судоходства противника. Добились этого рейдеры «Оси»? — **Нет!** Самым простым доказательством этого является тот факт, что ни в Южной Атлантике, ни в Индийском океане так и не была введена система регулярных конвоев. Теория крейсерской войны в очередной раз продемонстрировала свою несостоятельность, но внешне солидные цифры потопленного тоннажа маскируют это, тем более что рейдеры весьма успешно вели бои с кораблями противника. Но их неуспешность доказывает и та медлительность, которую проявили англичане при налаживании



системы опознавания торговых судов, ведь регулярные конвои в Северной Атлантике они начали вводить с первого же дня войны. Охота за немецкими вспомогательными крейсерами также велась спустя рукава, почему-то снова использовалась система патрулирования районов, доказавшая свою непригодность еще в Первую мировую войну. Вот когда в океан выходили карманные линкоры — тогда начиналась настоящая суматоха.

Кстати, мы до сих пор не знаем всех деталей действий вспомогательных крейсеров, потому что Рогге, Детмерсу и Эйссену было что скрыть. Но такими же пробелами страдают и английские описания, например, роль знаменитой системы «Ультра» вообще до 1980-х годов считалась секретной. Да и сейчас нет уверенности, что раскрыто все.



Неравные дуэли

Взаимоотношения крейсеров и эсминцев в период Второй мировой войны складывались сложно. С одной стороны, артиллерийская мощь крейсеров за последнюю четверть века резко возросла, но с другой — эсминцы тоже стали много опаснее, так как улучшились характеристики торпед, а их количество тоже увеличилось. Появление знаменитых японских «Лонг лэнсов» вообще поставило под сомнение исход схватки, но все-таки крейсер считался, по определению, самым опасным врагом эсминца, авиация не сразу показала свои зубы. Однако крейсера предпочитали вести бой на больших дистанциях, не подставляясь под торпедные залпы, хотя это заметно снижало меткость стрельбы и вело к колоссальному расходу снарядов. Но зато, если эсминцу удавалось подобраться незаметно к своему противнику (легче всего это было сделать ночью), пары торпед хватало, чтобы послать крейсер на дно. И все-таки красивые массированные атаки миноносных дивизионов и флотилий остались только на пленках кинохроники. Конечно, найти бои, в которых с одной стороны участвуют **только** крейсера, а с другой — **только** эсминцы, довольно сложно. Но в Европе, даже если крейсерскую эскадру и сопровождали несколько эсминцев, они играли роль статистов, предоставляя действовать исключительно крейсерам. Мы рассмотрим несколько таких боев, считая их типичными для европейского театра военных действий.



Первая встреча состоялась в июне 1940 года в Средиземном море. Итальянцы сразу после капитуляции Франции начали регулярные перевозки в Северную Африку, чтобы наладить нормальное снабжение Ливийского фронта. Естественно, англичане попытались этому помешать. В начале войны они могли использовать для этого только корабли, вот и вышло, что британским крейсерам решать классические задачи борьбы — на коммуникациях.

27 июня из Таранто вышли эсминцы 2-й флотилии, которые должны были доставить в Тобрук несколько мелких орудий, боеприпасы и артиллеристов. На следующий день их обнаружила летающая лодка «Сандерленд» с Мальты, на горе итальянцам, в это время в море находился весь Средиземноморский флот, прикрывавший свои конвои, идущие в Грецию. На перехват была отправлена 7-я эскадра крейсеров вице-адмирала Тови, соотношение сил было совершенно безнадежным для итальянцев: 5 легких крейсеров против 3 эсминцев. Тови выстроил свои корабли растянутым фронтом и пошел на перехват, и в 18.33 «Ливерпуль» заметил итальянские корабли, а через 3 минуты открыл огонь с дистанции 22 000 ярдов. Итальянские корабли сразу бросились удирать, но из-за дефекта котла «Эсперо» не мог развить более 25 узлов. Известный итальянский историк Брагадин умалчивает об этом, расписывая героизм командира флотилии Барони, который решил ценой собственной гибели спасти 2 остальных эсминца. На самом же деле здесь был обычный трезвый расчет: лучше погубить один корабль, чем три.

«Ливерпуль» сообщил по радио о контакте, и в 18.59 подошедший «Орион» (флагман Тови) открыл огонь с дистанции 18 000 ярдов. Британские крейсера висели на обеих раковинах «Эсперо», делая невозможными даже теоретические попытки спастись. «Эсперо» поставил дымовую завесу и выпустил три торпеды по «Ориону», но на такой дистанции рассчитывать на попадания было несерьезно. На «Орионе» заметили следы торпед, и крейсер чуть отвернул, чтобы уклониться от них. Тови попытался обойти дымзавесу, чтобы догнать уходя-



щие эсминцы, в то время как «Ливерпуль» и «Глостер» перешли на беглый огонь, стараясь как можно быстрее уничтожить «Эсперо», ведь приближалась темнота. Но британские артиллеристы стреляли отвратительно, и в результате первым получил попадание, как ни странно, «Ливерпуль». Хотя 120-мм снаряд, пробивший борт, не мог нанести крейсеру серьезных повреждений, он напугал англичан. «Ливерпуль» отвернул в сторону, и погоню продолжил только «Глостер». Видя это, адмирал Тови предпочел синицу в руках и приказал своей дивизии тоже заняться «Эсперо». На несчастный эсминец обрушился настоящий шквал снарядов, но лишь в 20.00 он получил попадание в машинное отделение и потерял ход. До темноты оставалось всего 10 минут, к тому же британские крейсера расстреляли почти весь боезапас, поэтому Тови повел свои корабли на Мальту, оставив «Сидней» добить поврежденный эсминец.

Когда «Сидней» подошел ближе, с «Эсперо» прогремело еще несколько выстрелов. В ответ крейсер дал 4 залпа с дистанции 6000 ярдов. На таком расстоянии, да еще по неподвижной мишени, англичане промахнуться не могли, итальянский эсминец перевернулся и затонул.

Эта стычка показала отвратительную подготовку британских артиллеристов, крейсера оказались не способны решить свою главную задачу — вести дневной артиллерийский бой. Крейсера Тови израсходовали почти 5000 снарядов! На том же «Сиднее» краска на стволах обгорела и свисала лентами до самой палубы.

Бой у мыса Спада 19 июля подтвердил эту тревожную тенденцию: во время погони за итальянцами «Сидней» снова расстрелял почти весь боезапас, добившись всего нескольких попаданий. С учетом этого начинают казаться сомнительными все довоенные теории, предусматривавшие ведение артиллерийского боя на больших дистанциях. Теории теориями, но практика с ними не стыковалась. Кстати, на фоне всего этого особенно забавно выглядят рассуждения о каких-то там «зонах свободного маневрирования». Если не можешь попасть, стоит ли разглагольствовать о бронепробиваемости?!



Следующее столкновение произошло в июле 1940 года в условиях, почти идеальных для эсминцев, только результат получился для них совершенно плачевным. Причиной этого боя стала отправка из Александрии на Мальту 4 транспортов, прикрывать которые адмирал Каннингхэм приказал всеми силами Средиземноморского флота. Совершенно случайно 11 июля итальянский самолет заметил эскадру, но к этому времени транспорты уже находились на Мальте. Не зная об этом, итальянское командование развернуло восточнее Мальты 11-ю флотилию эсминцев и 1-ю флотилию миноносцев, а к острову отправило несколько торпедных катеров, в Палермо и Мессине приготовились к выходу дивизии крейсеров. Против одного легкого крейсера были выставлены эсминцы «Артильере», «Джениере», «Камичиа Нера», «Авиере» и миноносцы «Айроне», «Альчионе», «Ариэль».

Вечером 11 июля разгруженные транспорты покинули Мальту. Средиземноморский флот ожидал их, держась южнее острова. Британская 7-я дивизия крейсеров была развернута в качестве дозорной завесы северо-восточнее главных сил флота, поэтому не следует особо удивляться тому, что дозоры противников встретились.

12 июля в 01.35 миноносец «Альчионе» заметил крайний корабль британской линии — крейсер «Аякс» — в 12 милях слева по носу. В этом ему помогла яркая луна. Итальянский миноносец сразу повернул на юго-восток, на противника. В 01.42 «Аякс» был обнаружен миноносцами «Айроне» и «Ариэль». В 01.48 командир флотилии миноносцев капитан 2 ранга Банфи приказал своим кораблям атаковать крейсер торпедами. При этом флотилия эсминцев совершенно ни о чем не подозревала и продолжала двигаться на запад.

Итальянские миноносцы оказались в идеальной позиции для атаки. Наблюдатели «Аякса» в 01.55 заметили впереди два неизвестных корабля — это были «Айроне» и «Ариэль». Крейсер запросил опознавательные, но в это время «Альчионе» незаметно подкрался и выпустил 2 торпеды с левого борта с дистанции менее 2000 ярдов. «Айроне» тоже выпустил



2 торпеды с левого борта, «Аризль» — одну с правого. Казалось, «Аякс» обречен.

Однако командир крейсера капитан 1 ранга Маккарти, не получив ответа на запрос, немедленно приказал увеличить скорость и повернуть влево. Этот маневр и неточности итальянцев позволили «Аяксу» уклониться от 5 торпед. В 01.58 «Айроне» выпустил еще 2 торпеды, теперь уже с дистанции менее 1000 ярдов, и тут же открыл огонь из 100-мм орудий, это же сделали и 2 остальных миноносца. Увы, итальянские торпеды снова прошли мимо, а попавшие в цель 3 снаряда, хотя и вызвали небольшой пожар, серьезного вреда не причинили.

«Аякс» отреагировал моментально: башни были развернуты вправо, и крейсер дал несколько залпов с дистанции 4000 ярдов по «Аризлю», в то время как 102-мм установки левого борта обстреляли «Айроне». Первыми же залпами снесло мостик «Аризля» и разворотило борт. Миноносец затонул в считанные минуты. Капитан 2-го ранга Банфи приказал поставить дымовые завесы и выходить из боя, но итальянцы не успели этого сделать. Крейсер описал циркуляцию и обстрелял «Айроне», следуя параллельным курсом. Миноносец получил несколько попаданий, на нем вспыхнули сильные пожары, он потерял ход. «Аякс» подошел еще ближе и обстрелял «Айроне» из зенитных автоматов и даже выпустил две торпеды. Но это было лишним, так как миноносец уже погружался кормой вперед, к тому же английские торпеды тоже прошли мимо.

К этому времени очнулись итальянские эсминцы, которые подтянулись с юга, но вместо того, чтобы использовать торпеды, почему-то открыли артиллерийский огонь. Ответный огонь «Аякса» был гораздо более точным и эффективным. «Авиере» получил серьезные повреждения, но успел удрать, «Джение» дал пару залпов, после чего благоразумно удалился. Тем временем «Альчионе», потерявший в темноте и своих, и чужих, сделал безусловно полезное и нужное дело — подобрал 125 человек экипажей потопленных миноносцев.

В 02.29 на сцене появился подошедший с юга «Артильере». Однако теперь преимущества освещения были на сторо-



не англичан, так как силуэт эсминца был подсвечен луной. О присутствии противника итальянцы узнали, лишь когда вокруг начали рваться снаряды. «Артильере» получил несколько попаданий, которые вызвали на нем большой пожар, но в ответ тоже сумел добиться нескольких попаданий, одно из которых было весьма примечательным. Прямым попаданием был выведен из строя радар «Аякса», который даже **не был включен!** Попытки итальянцев оправдать все происходившее преимуществами радара были напрасными, к тому же «Аякс» не имел беспламенного пороха. Эсминец получил три снаряда в переднее машинное отделение, еще один — в котельное. Когда в 02.47 «Аякс» повернул на восток и ушел, «Артильере» пылал, словно стог сена, и беспомощно дрейфовал.

Лишь теперь прибыл самый южный корабль итальянской завесы эсминец «Камичиа Нера». Он обменялся залпами с британским крейсером, причем попаданий не добился никто. Тем временем крейсера получили приказ Каннингхэма отходить на соединение с ним, так как адмирал решил, что они столкнулись с главными силами итальянского флота. В этом бою «Аякс» потерял 13 человек убитыми и 22 ранеными, что многовато для артиллерийской дуэли с эсминцами.

«Камичиа Нера» попытался буксировать поврежденный «Артильере», но утром эсминцы были обнаружены английской летающей лодкой. В результате в 08.40 на горизонте появились крейсера «Йорк», «Глостер» и «Ливерпуль». «Камичиа Нера» отдал буксир и ретировался. «Йорк» сначала попытался добить поврежденный эсминец артиллерией, напрасно потратил несколько снарядов и после этого торпедировал его.

В общем, этот бой можно характеризовать одним словом: бардак. Успех англичан объясняется не их удачными действиями, а откровенной беспомощностью итальянцев. Миноносцы выполнили торпедную атаку, но не добились ни одного попадания. Кстати, сказались и оригинальные конструкторские идеи итальянцев, разместивших торпедные аппараты побортно. Они выпустили только 5 торпед из 12, имевшихся на борту. Это было меньше залпа одного стандартного британского



эсминца. Ну, а итальянские эсминцы вообще даже не попытались пустить торпеды в ход. И знаете, при чтении описаний этого боя невозможно отделаться от впечатления, что, будь на месте итальянцев японцы, с «Аяксом» было бы покончено в первую же минуту.

Не следует, однако, думать, что все поединки эсминцев с крейсерами завершались столь обидно для маленьких кораблей, — мы можем привести не меньше примеров и наоборот. Правда, по какой-то странной случайности в этих случаях стороны тоже менялись местами. В качестве примера мы можем привести бой у мыса Бон 13 декабря 1941 года. Ох уж это 13-е число...

К этому времени положение с перевозками в Северную Африку стало настолько катастрофическим, что итальянцы были вынуждены привлекать для этого военные корабли. Кстати, получается, что пресловутый «токийский экспресс» родился на год раньше, чем это принято считать, и по всей справедливости должен носить название «тунисского».

12 декабря 4-я дивизия крейсеров под командованием вице-адмирала Антонино Тоскано в составе легких крейсеров «Да Барбиано» и «Ди Джуссано» в 17.24 вышла из Бриндизи в Триполи, имея на борту 100 тонн бензина, 250 тонн дизеля, 600 тонн нефти, 900 тонн продовольствия, а также 135 военнослужащих. Предполагалось, что в операции будет участвовать и однотипный «Банде Нере», но его пришлось оставить из-за аварии в машине. Корабли были забиты бочками с бензином и мешками с провизией, которые валялись даже на мостике. На борт были взяты даже пожарные команды с асбестовыми матами, но все равно крейсера больше напоминали плавучие бензосклады. На «Барбиано» всерьез боялись стрелять из орудий, чтобы не поджечь бочки, уложенные на палубе.

Их сопровождал миноносец «Сигно», который в дальнейших событиях не участвовал, а потому его можно смело вывести



за скобки. Хотя англичане заранее узнали об этой операции с помощью «Ультры», знаменитое Соединение «К» оставалось на Мальте из-за нехватки топлива. Любопытно, что, пытаясь обмануть шпионов, итальянский адмирал распустил команды по кабакам, приказав регулярно являться на причал. Таким образом он намеревался сохранить в тайне время выхода. Впрочем, у англичан хватало своих проблем, для начала в очередной раз случилась дурацкая путаница — англичане вели отсчет по собственному времени, отстававшему от итальянского на час. К тому же Супермарина приказала адмиралу держать скорость 23 узла, что было много меньше возможной. В общем, в итоге спонтанно родилось предложение поручить атаку 4-й флотилии эсминцев, следовавшей из Гибралтара в Александрию. Британское командование было совершенно уверено, что 4 эсминца справятся с 2 легкими крейсерами.

Командир флотилии капитан 2 ранга Стоукс выбрал маршрут вдоль самого берега, держась во французских территориальных водах. Это было очень разумное решение, так как буквально через неделю Соединение «К» попало на минное поле и попросту перестало существовать. В 03.02, подходя к мысу Бон, эсминцы заметили силуэты кораблей, исчезающие за мысом.

В этот момент на итальянских кораблях слышали шум моторов английского самолета, и адмирал Тоскано приказал временно повернуть назад, чтобы спутать расчеты противника, но в результате сам подставился под удар. Почему он так решил, до сих пор остается неизвестным, так как никто из оставшихся в живых итальянских офицеров этого не знал. Можно лишь предположить, что он не хотел подставлять корму, где находились основные запасы бензина. Поворот был выполнен настолько неожиданно, что «Джуссано» не успел за флагманским «Барбиано», а «Сигно» вообще еще 10 минут следовал прежним курсом.

Зато капитан 2-го ранга Стоукс не колебался ни секунды. В 03.23 «Сикх» чуть повернул вправо и выпустил 4 торпеды по



флагману адмирала Тоскано. Времени уклониться у крейсера не было, итальянские сигнальщики только и успели сообщить, что видят неизвестные корабли и следы торпед. 2 торпеды попали в «Барбиано», и крейсер вспыхнул, как факел. «Лиджен» тоже выпустил 2 торпеды в «Барбиано», причем одна из них попала в цель. После этого эсминцы открыли огонь из 120-мм орудий, и их снаряды стали причиной новых пожаров. Эсминец «Маори» тоже выпустил 2 торпеды в этот корабль, и его командир был убежден, что добился одного попадания.

«Джуссано» увеличил скорость до 30 узлов и даже успел дать 3 залпа главным калибром, но британские эсминцы были незаметны на фоне берега, поэтому итальянцы промахнулись. Итальянцы вполне резонно боялись своего груза, когда кто-то из артиллеристов «Барбиано» попытался дать очередь из тяжелого пулемета, стоящего на мостике, взрывом паров бензина в стволах установку чуть не сбросило в море.

Тем временем «Лиджен» выпустил 6 торпед в «Джуссано», одна из которых попала в цель. Кроме того, крейсер получил несколько снарядов, и этого было достаточно, чтобы на нем начались неконтролируемые пожары. Корабль получил крен на левый борт и начал терять ход. По неизвестной причине англичане больше по «Джуссано» не стреляли.

После этого капитан 2-го ранга Стоукс сразу повернул на Мальту. «Сигно» еще успел дать пару залпов по британским эсминцам, ему ответил голландский эсминец «Исаак Свирс». Оба капитана были уверены, что добились попаданий, оба ошибались. Достаточно быстро стало понятно, что «Джуссано» тоже обречен, и командир приказал покинуть корабль. Однако положение итальянских моряков оставалось крайне тяжелым. Горящий бензин разлился по поверхности моря, и это погубило очень и очень многих. «Барбиано» после попаданий торпед разломился на части и быстро затонул, «Джуссано» ушел под воду в 04.30. Адмирал погиб вместе со своим кораблем, а общие потери итальянцев составили около 800 человек. Эсминцу «Сигно» и спешно прибывшим торпедным катерам удалось спасти 645 человек, то есть менее половины.



Однако не следует думать, что победа всегда была на стороне британского флота. Однажды известный футболист Гари Линекер сказал: «В футбол играют 22 человека, но побеждают всегда немцы». Заменить в этом высказывании немцев на англичан было бы опрометчиво, что доказали как раз те самые немцы. Лучшее всего это получилось у них 23 октября 1943 года.

Мы уже видели, что причиной почти всех морских боев на Европейском театре были те или иные конвойные операции, борьба за господство на море в ее чистом виде ушла в прошлое. Вот и теперь английское командование узнало, что 9 октября в Брест прибыл блокадопрорыватель «Мюнстерланд» с грузом каучука, вольфрама, хрома и другого стратегического сырья. Перевозить все это по железным дорогам немцы не желали и намеревались провести судно в один из немецких портов, англичане же, наоборот, были полны решимости не допустить этого. В игру снова вступила «Ультра», которая помогла англичанам заранее узнать, когда «Мюнстерланд» попытается прорваться через Ла-Манш. Он покинул Брест 22 октября в 15.00 в сопровождении нескольких тральщиков и сторожевиков, а вечером к конвою присоединились 4 миноносца 4-й флотилии под командованием корветтен-капитана Колауфа. Это были миноносцы «тип 1939», или, как их называли союзники по названию верфи, — тип «Эльбинг».

Английское Соединение-28, которое вышло из Плимута, состояло из легкого крейсера «Харибдис», эсминцев «Гренивилл» и «Рокет», эскортных миноносцев «Лимбурн», «Уэнслидейл», «Талибонт», «Стивенстоун», то есть было заметно сильнее немецкого отряда — миноносцев Т-22, Т-23, Т-25, Т-26, Т-27. Другое дело, что этот отряд был сформирован буквально за день до операции и не имел совершенно никакого опыта действий в Ла-Манше. Мало того, буквально в день операции первоначально включенный в Соединение-28 миноносец «Мелбрик» был заменен миноносцем «Стивенстоун», присланным из Портсмута. Тот же «Харибдис» совсем недавно прибыл из Средиземного моря, где поддерживал высадку в Салерно.



Командовал отрядом капитан 1 ранга Волькер, командир «Харибдиси».

Английское соединение прибыло к побережью Бретани сразу после полуночи 23 октября и начало патрулирование, выдерживая скорость 13 узлов. Началась очередная операция «Туннель» — патрулирование в проливе для перехвата немецкой эскадры, английский план боя был типовым: незаметное сближение на дистанцию 6000 ярдов, затем залп осветительными снарядами и огонь на поражение. Предполагалось, что крейсер и эсминцы займутся «Эльбингами», а «Ханты» уничтожат немецкий конвой. Корабли получили право стрелять торпедами индивидуально при выгодной возможности. Но гладко было на бумаге...

Хотя англичане имели радары, в том числе достаточно совершенные для своего времени дециметровые модели 271 и 272, первыми засекли противника немцы. Это сделал миноносец Т-25 с помощью **гидрофонов**. Это показали пленные с Т-25, захваченные месяц спустя. Другие источники утверждают, что заслуга принадлежит радару Т-23. Главное же — немцы достаточно хорошо были знакомы со стандартными операциями «Туннеля» и знали, как будут действовать англичане. Колауф повернул свой отряд навстречу противнику. Британские миноносцы засекли радиопереговоры немцев — в 23.15 и 00.45, однако Волькер не придавал этому значения.

В 01.30 радар «Харибдиси» обнаружил противника на расстоянии 14 000 ярдов впереди по курсу. Обе группы быстро сближались, но видимость была плохой, так как с юго-востока налетел дождевой шквал.

В 01.35 Волькер приказал увеличить скорость и сообщил эсминцам, что противник находится на расстоянии 8800 ярдов. Теперь уже немцы перехватили это сообщение и поняли, что обнаружены. Колауф решил, что он потерял возможность для внезапной торпедной атаки. А дальше произошло совершенно обычное событие для ночных боев — при выполнении маневра английский строй рассыпался. В 01.42 Волькер приказал повернуть на 13 градусов вправо и увеличить



скорость до 18 узлов, однако единственным кораблем, который получил этот приказ, был замыкающий строй миноносец «Стивенстоун». Во время поворота миноносец «Лимбурн» потерял головного мателота. Кстати, вполне вероятно, именно эта неразбериха объясняет, почему немцы решили, что столкнулись с двумя британскими отрядами.

Сразу после этого в 01.43 Колауф увидел силуэт крейсера, подсвеченный луной, на расстоянии всего 2200 ярдов. Ожидая неприятностей, он приказал немедленно повернуть на 120 градусов вправо, дав при этом торпедный залп. Но хватало беспорядка и у немцев. Первый залп сделали флагманский T-23 и T-26. «Харибдис», как и предусматривалось, в 01.45 дал залп осветительными снарядами, которые взорвались **выше туч** и, понятное дело, ничего не осветили. Миноносец «Лимбурн» заметил нечто на расстоянии 4000 ярдов слева по носу и выпустил осветительную ракету. В это время британские эсминцы пророскочили у него прямо под форштевнем, с трудом избежав столкновения, «Лимбурн» даже дал два гудка сиреной на всякий случай.

Наблюдатели крейсера успели заметить следы торпед, Волькер скомандовал: «Лево на борт, полный ход», но было поздно. Торпеда попала в левый борт под торпедным аппаратом, крейсер получил крен 20 градусов на левый борт и потерял ход. Лишь теперь выпустили торпеды следующие два немецких миноносца — T-27 и T-22. T-25 запоздал, так как неопытный минный офицер просто растерялся.

В 01.51, когда немцы уже повернули на восток, крейсер получил второе попадание, крен увеличился до 50 градусов, и левая левая борта ушли в воду. Положение крейсера стало безнадежным, и команда покинула его. Интересно, что этот приказ отдал старпом капитан 2-го ранга Одди, а не командир капитан 1-го ранга Волькер. Практически тут же торпеда попала в «Лимбурн», вызвав взрыв носового погреба. Носовая часть корпуса была оторвана, и миноносец остановился с креном на правый борт. Эсминец «Гренвилл» и миноносец «Уэнслидейл» лишь в последний момент сумели увернуться от немецких торпед.



Британское соединение находилось в состоянии полного хаоса, и, если бы Колауф не стремился как можно скорее покинуть место боя, он мог бы довершить разгром. Правда, на его миноносцах не было запасных торпед, но ведь оставался еще Т-25. Старшим из британских офицеров остался командир «Гренвилла» капитан-лейтенант Хилл, но ему понадобилось время, чтобы разобраться в ситуации. Сначала он отошел на север вместе с миноносцами «Тэлибонт» и «Стивенстоун», а позднее к ним присоединились эсминец «Рокет» и миноносец «Уэнслидейл». Лишь после этого стали понятны масштабы постигшей Соединение-28 катастрофы. Хилл решил, что отряд стал жертвой торпедных катеров, которые атакуют его снова, если он решит возвращаться. Он отправил в Плимут паническую радиogramму: «Харибдис» и «Лимбурн» торпедированы Е-ботами. Считаю, оба затонули. Сильный дождь. Со мной «Тэлибонт» и «Стивенстоун». Так как Е-боты, вероятно, стерегут обломки, спасать ли уцелевших?»

Лишь когда выяснилось, что «Лимбурн» все еще держится на воде, Хилл решился вернуться, прибыв в район боя в 03.30. «Харибдис» затонул час назад, что стало причиной больших потерь в личном составе. Эсминцы сумели подобрать всего 107 человек, а 464 умерли в ледяной воде. После неудачных попыток буксировать «Лимбурн» пришлось добить его торпедой. За этот бой корветтен-капитан Колауф был награжден Рыцарским крестом, одержав одну из очень редких побед немецкого флота. В том, что это была счастливая случайность, немцы убедились буквально через месяц, когда 80-я флотилия эсминцев и 4-я флотилия миноносцев в Бискайском заливе встретились с двумя британскими крейсерами.

Интересно сравнить выводы, сделанные после этого боя командованием в Плимуте, с рапортом адмирала Кратчли после знаменитого боя у острова Саво. «Вражеские миноносцы явно хорошо подготовлены и обучены ночной торпедной стрельбе, и они сумели использовать эффект внезапности, хотя именно мы рассчитывали на него. Их быстрый торпедный залп совершенно дезорганизовал наше соединение на



долгое время, что позволило им уйти. Следует также отметить, что новая тактика ночного боя с использованием радара до сих пор почти не отрабатывалась на практике».

А вот что писал Кратчли: «Эффективность действий вражеских кораблей в ночном бою явно была достигнута в результате интенсивных тренировок. Если мы намерены вести успешные наступательные действия, я убежден, что следует начать регулярные учения, не считаясь с затратами времени и ресурсов».

Причиной новой схватки британских крейсеров с немецкими эсминцами снова стал блокадопрорыватель. В начале декабря 8-я флотилия эсминцев и 4-я флотилия миноносцев сумели довести «Озорно» до устья Жиронды, а теперь готовились встретить «Альстеруфер». Однако немцы не подозревали о том, что еще 27 декабря блокадопрорыватель был обнаружен и потоплен британским патрульным «Либерейтором», причем судно даже не успело радировать об атаке. Между прочим, англичане всерьез готовились перехватить его, в море находились крейсер «Энтерпрайз», «Глазго», «Пенелопа», «Гамбия» и «Моришиес».

Итак, утром 27 декабря из Бреста вышла 4-я флотилия корветтен-капитана Колауфа в составе 4 миноносцев, а из Жиронды — 8-я флотилия эсминцев капитана 1-го ранга Эрдменгера (5 эсминцев и 2 миноносца). В полдень 28 декабря они встретились и начали поиски «Альстеруфера», но вместо этого сами были обнаружены американским патрульным самолетом, который сразу сообщил об этом. В результате крейсера «Глазго» и «Энтерпрайз» сразу повернули на север, чтобы перехватить немцев. В 12.24 немецкий самолет атаковал их, но Эрдменгер узнал об этом только час спустя, когда изменить что-либо было уже нельзя — англичане находились слишком близко. Самым скверным для немцев оказалось то, что встреча произошла в штормовую погоду, когда немецкие корабли испытывали серьезные проблемы. Эсминцы типа 1936А не отличались хорошей мореходностью, но миноносцам приходилось еще хуже. Да и со стрельбой из палубных 150-мм установок в шторм дело



обстояло плохо. Правда, приходится напомнить, что стандартные британские эсминцы первых «алфавитных» серий, хотя и сталкивались с трудностями во время шторма, продолжали сопровождать конвои в Северной Атлантике. Формально немцы имели большое преимущество: 24 150-мм и 20 105-мм орудий против 19 152-мм и 11 102-мм орудий англичан, а также 76 торпедных аппаратов против 18. Вот еще одна наглядная иллюстрация к теме о бумажных данных.

Еще больше ухудшила положение немцев внезапно вспыхнувшая мелкая склока между Эрдменгером и Колауфом. Еще до начала боя Колауф не стал исполнять приказ о торпедной атаке, так как считал ее преждевременной, зато Эрдменгер не обратил никакого внимания на советы Колауфа относительно желаемого курса и скорости кораблей.

В 13.32 наблюдатели «Глазго» заметили германские корабли в 16 милях на юго-востоке, что свидетельствует об их исключительной зоркости или о неточностях в рапортах. Капитан 1-го ранга Кларк приказал изменить курс, чтобы отрезать немцев от берега, после чего отправился обедать. Через 8 минут наблюдатели Z-23 доложили о появлении двух крейсеров.

Командовавший отрядом Кларк разрешил «Энтерпрайзу» маневрировать самостоятельно, чтобы иметь возможность свободно уклоняться от торпед. Кларк решил вести бой на дистанциях более 13 000 ярдов, так как эта дистанция считалась предельной для эффективного действия 150-мм орудий эсминцев. Кроме того, крейсера не должны были расходиться слишком далеко, чтобы при необходимости прикрыть друг друга зенитным огнем.

В этот момент немцы шли тремя кильватерными колоннами: 1-й дивизион 8-й флотилии (2 эсминца) слева, 4-я флотилия (6 миноносцев) в центре, 2-й дивизион 8-й флотилии (3 эсминца) справа. Эрдменгер, непонятно по каким соображениям, приказал провести торпедную атаку. Пока немцы тратили время, разбираясь, что к чему, британские крейсера быстро приближались, и в 13.46 носовая башня «Глазго» дала первый залп с дистанции чуть более 18 000 ярдов.



Сначала противники двигались параллельными курсами примерно на SSO, причем англичане вели медленный прицельный огонь по ближайшим к ним Z-23 и Z-27. Командиры эсминцев весьма своеобразно истолковали приказ Эрдменгера: вместо торпедной атаки Z-23 просто выпустил 6 торпед, хотя дистанция, по оценкам, в этот момент составляла 18 600 ярдов. Решение более чем странное, ведь справочники дают для торпеды G7a предельную дальность хода 15 300 ярдов при скорости 30 узлов, то есть на попадание не следовало рассчитывать даже теоретически, про шторм в таких случаях не стоит и упоминать. Тем временем эсминцы открыли ответный огонь, но пока что перестрелка была совершенно безрезультатной, залпы ложились достаточно близко к цели, но прямых попаданий не было. Отчасти это объясняется тем, что на «Глазго» вышел из строя артиллерийский радар типа 284, и крейсер стрелял, используя поисковый радар 273. На «Энтерпрайзе» радар 284 тоже время от времени отказывал, что не способствовало повышению меткости стрельбы. Вдобавок на старом крейсере отказал УКВ-передатчик, и «Энтерпрайз» был вынужден подтверждать получение приказов прожектором.

Эрдменгер повторил свой приказ 4-й флотилии атаковать, но Колауф отказался, сочтя обстановку слишком неблагоприятной. Он был прав: волны захлестывали мостики миноносцев, фонтаны брызг долетали до первой трубы. Ни носовое орудие, ни дальнометы нельзя было использовать.

В 13.56 последовал очередной приказ, теперь 2-му дивизиону 8-й флотилии. Эсминцы пересекли курс 4-й флотилии и 1-го дивизиона и начали сближение с крейсерами. Шедший головным Z-32 открыл огонь в 14.05 и через минуту добился единственного попадания — снаряд взорвался в вентиляторе машинного отделения «Глазго». Любопытно, что носовое орудие эсминца не могло действовать. В 14.15 Z-37 дал торпедный залп. Так как дистанция к этому времени сократилась до 14 000 ярдов, у него появились хотя бы теоретические шансы на успех, о практических говорить не следовало.



К этому времени немецкие корабли вытянулись в извилистую колонну, продолжая перестрелку на большой дистанции. Это было заведомо проигрышное для немцев положение — почти любое попадание 152-мм снаряда грозило оставить без хода любой из эсминцев, тогда как англичане практически ничем не рисковали. Вероятно, поэтому Эрдменгер предпринял попытку резко изменить ход боя, он приказал пяти замыкающим кораблям (T-26, T-22, T-25, Z-27 и Z-23) лечь на обратный курс, может быть, он намеревался охватить англичан с двух сторон. Однако поворот был выполнен более чем странно. 4 корабля повернули влево, хотя при этом миноносцы следовали группой, Z-23 следовал отдельно от них, а флагманский Z-27 вообще повернул вправо. Z-32 постарался прикрыть этот маневр и в 14.23 выпустил 6 торпед. Z-23 тоже выпустил торпеду и поставил дымовую завесу. Кстати, практически одновременно разделились и британские крейсера, так как «Глазго» продолжал следовать на юг, но «Энтерпрайз» повернул на юго-запад.

Эти торпедные залпы заставили англичан поволноваться, так как «Глазго» пришлось уклоняться от торпед, идущих на него. Но немцам пришлось много хуже. Оторвавшийся от строя Z-27 получил снаряд в котельное отделение, который пробил топливную цистерну и вызвал большой пожар. Эсминец окутался паром и начал терять ход, но при этом выпустил 4 торпеды в «Энтерпрайз», который быстро приближался. Эрдменгер успел приказать командиру Z-32 корветтен-капитану фон Бергеру уводить южную группу на юго-восток. Она могла налететь на «Глазго», но британский крейсер в 14.35 повернул на обратный курс, чтобы приблизиться к «Энтерпрайзу». В результате под перекрестный огонь попали как раз немецкие корабли северной группы.

Примерно в это время в бой вступили немецкие самолеты. Выскочивший из туч FW-200 сбросил планирующую бомбу Hs-293, целясь в «Энтерпрайз», но зенитный огонь заставил оператора занервничать, и бомба упала между крейсерами.

«Глазго» перенес огонь на миноносцы, так как Z-23, который находился ближе, скрылся в дыму. Британские снаряды



ложились все ближе, и миноносцы повернули на юго-запад, подальше от опасного противника. Маневры немцев становятся совершенно неосмысленными, они просто пытаются спастись. Эскадра раскололась на три группы, и теперь англичанам оставалось только бить противника по частям, чем они и занялись.

В 14.54 «Глазго» накрыл метким залпом концевой T-25. Были разбиты задний торпедный аппарат, платформа зенитных автоматов, разорваны топливные трубопроводы, в результате миноносец потерял ход. Вскоре еще один снаряд снес за борт переднюю трубу и мачту. На помощь поврежденному кораблю бросился T-22, который выпустил по крейсеру 6 торпед, однако они прошли так далеко, что с «Глазго» их даже не заметили. Зато командир T-22, видя, как всплески подбираются все ближе к его миноносцу, решил, что смелость не всегда полезна для здоровья, поставил дымовую завесу и ушел. «Глазго» перенес огонь на T-26 и всадил ему снаряд в машинное отделение. И этот миноносец потерял ход.

Пока «Глазго» разбирался с миноносцами, «Энтерпрайз» продолжал погоню за эсминцами. Z-27 медленно двигался на WNW, в 15.06 «Энтерпрайз» выпустил в него две торпеды почти наугад, так как стрелял сквозь дымзавесу, и промахнулся. На эсминце один за другим выходили из строя котлы, и скорость продолжала падать, в результате «Энтерпрайз» проскочил мимо него. Но это было сознательное решение командира, так как он решил исправить дефекты в системе управления огнем, да и сама артиллерия старого крейсера начала отказывать. Например, масло в гидравлической системе башни вскипело, и левое орудие заклинило в возвышенном положении. Положения немцев это не облегчило, так как подошел «Глазго», который перенял эстафету. Дрейфующий T-25 выпустил по нему три торпеды, но промахнулся. Z-23 попытался было подойти к поврежденному эсминцу, но Эрдменгер приказал ему уходить, надеясь отвлечь англичан на себя.

Действия англичан во время заключительной фазы боя тоже становятся несколько хаотичными. «Энтерпрайз» справился со своими проблемами и присоединился к «Глазго», после



чего оба крейсера направились на юг к Т-26. Капитан 1-го ранга Кларк приказал «Энтерпрайзу» добить его, а сам направился на север в поисках поврежденного эсминца. В 16.20 «Энтерпрайз» добил Т-26 торпедой, хотя тот и пытался отстреливаться из двух орудий. Попаданий немцы не добились, несмотря на дистанцию всего 3500 ярдов. После этого «Энтерпрайз» направился на север вслед за «Глазго», по дороге он натолкнулся на горящий Т-25 и тоже добил его торпедой. «Глазго» тем временем нашел беспомощно дрейфующий Z-27, орудия которого молчали. Крейсер подошел вплотную и дал несколько залпов в упор. Погреба эсминца взорвались, и он затонул в 16.41, среди погибших оказался и капитан 1-го ранга Эрдменгер.

В этом сражении крейсера одержали полную победу, они потопили эсминец и 2 миноносца в обмен на единственное шальное попадание, не причинившее особого вреда. Как завистливо сказал кто-то из английских адмиралов: «Хотел бы я с 11 эсминцами встретить 2 крейсера. И необязательно, чтобы одному из них стукнуло четверть века...» Немцам еще повезло в том отношении, что рядом проходило ирландское судно «Керлонь», которое занялось спасением людей. Кое-кого подобрали немецкие подводные лодки и испанский эсминец, но все равно спались только 283 человека из 682, находившихся на 3 кораблях. Повезло немцам и в другом отношении. Кроме участвовавшей в бою пары, Адмиралтейство направило на перехват эсминцев крейсера «Гамбия» и «Пенелопа», которые опоздали, задержанные штормом. Страшно представить, что могло произойти, если бы собрались вместе все 4 британских крейсера.

Если кто-то думает, что на этом бой завершился, он ошибается: состоялось новое пришествие Люфтваффе. Сначала He-177 сбросил еще одну планирующую бомбу, потом появились другие неприятности. Радары «Глазго» отказывали один за другим, теперь сломался радар воздушного обзора тип 281, и снова пришлось использовать то, что осталось, — тип 273. Но все обошлось, хотя последним крейсера атаковал американский «Либерейтор», положивший серию бомб всего



в 100 ярдах от борта «Глазго». Вечером 29 декабря крейсера благополучно вернулись в Плимут, но их победа оказалась в тени событий в Арктике, ведь два дня назад адмирал Фрезер потопил «Шарнхорст».

Если кто-то полагает, что на этом схватки крейсеров с эсминцами в европейских водах завершились, — он ошибается. Просто после высадки союзников в Нормандии немецкие корабли во французских портах были быстро уничтожены, и эти бои переместились на север. И опять-таки, заметьте, целью набеговых операций англичан стали конвои, следующие вдоль норвежского побережья. Правда, тут возник еще один фактор — у немцев закончились эсминцы, и первые бои британские крейсера провели с конвоями, которые сопровождали тральщики и охотники за подводными лодками.

Первая такая вылазка состоялась в середине ноября 1944 года, когда английская эскадра контр-адмирала Мак-Григора, пользуясь данными «Ультры», в составе тяжелого крейсера «Кент», легкого крейсера «Беллона» и 4 эсминцев перехватила немецкий конвой из 4 транспортов, 3 тральщиков и 3 охотников. Как легко видеть, соотношение сил было таким, что немцы не могли ни сражаться, ни бежать. В результате было потоплено 2 транспорта, 1 тральщик, 3 охотника. Еще один тральщик выбросился на берег, после чего перевернулся и затонул. От полного уничтожения конвой спасли береговые батареи, 2 британских эсминца получили мелкие повреждения от очередей зенитных автоматов. Этот бой еще интересен тем, что после **очень** долго британский тяжелый крейсер вел огонь по противнику. Ведь до сих пор вся тяжесть боев ложилась на плечи легких крейсеров.

В середине января 1945 года адмирал Мак-Григор повел в новый рейд примерно такую же эскадру, только теперь в нее входили крейсера «Норфолк» и «Беллона» и 3 эсминца. Правда, этот рейд был частью большой операции «Спеллбиндер». Минный заградитель «Аполло» в сопровождении 2 эсминцев



ставил заграждение, а всех их прикрывали 2 эскортных авианосца. Крейсера перехватили немецкий конвой из 3 транспортов под прикрытием 5 тральщиков. Англичане потопили 2 транспорта и тральщик, остатки конвоя снова укрылись под берегом в зоне действия береговых батарей. Вдобавок поблизости оказалась подводная лодка U-427, которая попыталась атаковать британские крейсера, но неудачно.

И вот 28 января наконец-то состоялось столкновение, которое полностью подходит под наше определение дуэли крейсеров с эсминцами. Сильно поредевшая 4-я флотилия эсминцев возвращалась из Тромсё в Нарвик, завершив службу в Заполярье. «Ультра» своевременно сообщила о выходе этих 3 эсминцев из Тромсё, и командующий Флотом Метрополии адмирал Мур отправил на перехват крейсера «Диадем» под флагом контр-адмирала Далримпл-Гамильтона и «Моришиес». Англичане перехватили противника недалеко от Бергена. Погода была тихой, светила полная луна, и противники увидели один другого практически одновременно. Германские эсминцы попытались уйти, взяв курс на юг, англичане легли на параллельный курс и открыли огонь с дальней дистанции. Достаточно быстро они добились 7 попаданий 152-мм снарядами в Z-31, эсминец был серьезно поврежден, но, на свое счастье, не потерял хода. Пытаясь спасти товарища, Z-34 провел три торпедные атаки, что на время задержало англичан, но при этом получил снаряд в ватерлинии. И снова — не в машинную установку. В этом бою немцам откровенно везло. Крейсера уклонились от торпед, но это их все-таки задержало.

В результате бой превратился в «висение на хвосте» — самое нудное и самое безрезультатное занятие, тем более что эсминцы, используя свое превосходство в скорости, постепенно отрывались от крейсеров. Во время погони они отстреливались из кормовых орудий и, как ни странно, добились большего успеха, чем крейсера. Сначала в «Моришиес», а потом в «Диадем» попало по одному снаряду, которые не причинили особого вреда, но на «Диадеме» все-таки погиб один человек. Вскоре эсминцы оказались под защитой береговых батарей,



и крейсера прекратили погоню. Результаты боя оказались совершенно неудовлетворительными для англичан, их крейсера в очередной раз показали скверную подготовку артиллеристов. Там, где они не успевали расстрелять весь боезапас, успеха ждать не следовало.

Так завершились дуэли крейсеров с эсминцами в европейских водах. Мы совершенно сознательно выносим бои при проводке конвоев в отдельную главу, так как они имеют свою специфику — корабли сопровождения лишены возможности использовать скорость, так как связаны задачей прикрывать тихоходные транспорты.

Что же можно сказать о результатах? Во-первых, обращает внимание на себя тот факт, что крейсера одерживали свои победы, используя исключительно артиллерию. С одной стороны, это понятно, но ведь, с другой, — англичане ставили на все свои корабли торпедные аппараты. Если американцы в боях на Соломоновых островах их не имели, им следовало благодарить за это лишь ошибочные воззрения собственного министерства флота, японские крейсера охотно стреляли торпедами налево и направо. Однако, с другой стороны, знаменитые 609-мм «Лонг лэнсы», на голову превосходившие любые другие торпеды, имел только японский флот, что также многое объясняет.

В целом, можно сказать, что крейсера выиграли матч по очкам, не одержав ни одной решительной победы и пропустив при этом пару очень болезненных ударов. Исключение — бой крейсера «Аякс» 12 июля 1940 года. А ведь все шансы были на их стороне. Так что больше, чем тройку с плюсом, по этому предмету крейсера не заслужили.

Ну, и самая эффектная стычка, известная даже не столько своим результатом, сколько эффектной радиограммой, состоялась у берегов Малайи в 1945 году. Этот бой выиграла британская 26-я флотилия эсминцев, состоявшая из новых кора-



блей типа «V». В нее входил «Сомарец», которым командовал капитан 1-го ранга Пауэр, а также «Венус», «Вираго», «Верулам» и «Виджилент».

В начале мая Восточный флот вышел в море на поиски тех японских судов, которые еще рисковали остаться в этих водах. К этому времени от некогда грозного флота японских тяжелых крейсеров остались жалкие ошметки — всего 5 кораблей, причем только 2 из них в боеспособном состоянии. Это была 5-я эскадра, в которую входили «Хагуро» и «Асигара». Именно эти корабли доставляли снабжение японским гарнизонам на Андаманских островах, так как транспортов для этой цели просто не осталось. И точку в этой истории поставили англичане.

14 мая «Хагуро» под флагом командира 5-й дивизии вице-адмирала Хасимото покинул Сингапур в сопровождении эсминца «Камикадзэ». Перехватить японские корабли должно было Оперативное Соединение 61 в составе линкоров «Куин Элизабет» и «Ришелье», крейсеров «Роялист», «Камберленд» и «Тромп», эскортных авианосцев «Хантер», «Хедив», «Шах» и 8 эсминцев 11-й и 26-й флотилий. Самолет с эскортного авианосца «Шах» обнаружил крейсер противника, хотя на самом деле искал транспорт «Куросио Мару».

Командир соединения отправил на поиски 26-ю флотилию, и 15 мая уточнил задачу гениальной по своей лаконичности радиограммой. Контр-адмирал Паттерсон передал: «От командира 5 ЭКР командиру 26 ДФЛ. Вы должны уничтожить вражеские корабли перед возвращением». Британские адмиралы рассматривали уничтожение тяжелого крейсера флотилией, но, по сути, дивизионом эсминцев как нечто рутинное, не заслуживающее особого упоминания. Мимоходом, «перед возвращением».

Капитан 1-го ранга Пауэр изменил курс и увеличил скорость, его эсминцы спускались по Малаккскому проливу строем фронта, чтобы не упустить японцев. Кстати, эти эсминцы в ноябре 1944 года вместе с крейсерами «Кент» и «Беллона» участвовали в разгроме немецкого конвоя у берегов Норвегии.

Ночь была очень темной. Небо затягивали тучи, временами обрушивались дождевые шквалы, которые промочи-



ли вахтенных до нитки. В 22.00 на кораблях сыграли боевую тревогу, команда заняла боевые посты. И в 23.45 на экране самого северного в шеренге эсминца «Венус» появилась отметка. Хотя в период муссонов радар частенько выкидывал самые неожиданные фокусы, Пауэр повернул флотилию на перехват. У него были основания, сначала оператор радиолокатора принял эту отметку за сигнал, отраженный от берега, и даже запросил мостик, чтобы уточнить ситуацию. Через пару минут после полуночи оператор радара «Сомареца» подтвердил, что на расстоянии 44 000 ярдов **на севере** находится некая цель. За кормой первой крупной цели появилась вторая, более мелкая. Все, вместе взятое, походило на крейсер, сопровождающий эсминец.

«Хагуро» обнаружил британские эсминцы примерно в это же время, но так как 26-я флотилия оказалась южнее, японцы решили, что это могут быть свои корабли. Вдобавок штурман «Хагуро» капитан 2-го ранга Ота лишь недавно прибыл на корабль и не знал Малаккский пролив, поэтому крейсер держал скорость всего лишь 21 узел.

Ситуация складывалась для Пауэра исключительно благоприятно, противник шел прямо в расставленную западню. Японцы подняли тревогу в 00.50, когда было уже слишком поздно. Наблюдатели «Хагуро» обнаружили эсминцы визуально на расстоянии около 95 кабельтовых, подтвердив свою великолепную выучку, но вахтенный офицер допустил грубейшую ошибку, ничего не предприняв. Когда до крейсера оставалось около 10 000 ярдов, он внезапно начал сигнализировать прожектором, запрашивая опознавательные, но было уже поздно, а потом почему-то повернул прямо на противника.

Конечно, англичане пытаются представить дело так, словно «Хагуро» открыл огонь из всех орудий и превратился в огнедышащий вулкан, хотя на самом деле он дал лишь пару залпов из башни № 1, так как башня № 2 была повреждена еще со времени боя за Лейте 25 октября прошлого года. Эсминцы начали отчаянно маневрировать, так как относительная скорость сближения составила около 60 узлов. Более того, «Сомарец»



и «Камикадзэ» даже едва не столкнулись, капитану 1-го ранга Пауэру пришлось уклоняться от вражеского эсминца. Какой-то юморист, по слухам, даже крикнул: «Вперед, на бордаж!»

В 01.08 «Сомарец» сам открыл огонь по крейсеру, но при этом сам получил попадание. Один снаряд пробил дымовую трубу, оставив огромную рваную дыру, но не взорвался. Другой снаряд попал в середину корпуса эсминца, разворотив борт, англичанам повезло, что это был 127-мм снаряд, если бы в эсминец влетел 203-мм, все повернулось бы иначе. Он также разорвал несколько паропроводов, и горячий пар со свистом начал вырываться наружу. Все лампы погасли, а в пробоину хлынула вода. «Сомарец» накренился и начал терять скорость. Однако в 01.13 он выпустил 8 торпед, а практически сразу за ним торпедный залп дал «Верулам», которому уже никто не мешал. Бой превратился в настоящую свалку, восстановить ход которой было очень трудно. Эсминцы метались на полном ходу, вражеский крейсер тоже резко маневрировал, пытаясь увернуться от десятков торпед, разрезающих воду.

Но в этот момент японский крейсер получил два попадания торпедами, получил крен 30 градусов на левый борт и потерял ход. Ему сразу стало не до англичан. В 01.25 свои торпеды выпустил «Венус», а через две минуты — «Вираго», который получил приказ Пауэра добить крейсер. Англичане утверждают, что первый эсминец добился одного попадания, а второй еще двух. С него даже видели, как крейсер сел в воду по самую палубу.

На крейсере вспыхнули сильнейшие пожары, его окутал густой дым, но «Хагуро» упрямо держался на плаву. Схватка, как мы отмечали, была совершенно хаотичной, и англичане в горячке боя едва не торпедировали «Венус», который с трудом уклонился от двух торпед. Следующий удар нанес «Виджилент», который выпустил 8 торпед в 01.51 и добился одного **вероятного** попадания. Последние 2 торпеды выпустил «Венус» с дистанции 500 ярдов, они попали в цель, и «Хагуро» затонул на глазах у англичан. Оператор асдика утверждал, что слышал, как крейсер разломился на куски уже под водой.



Капитан 1-го ранга Пауэр приказал поднять спасшихся японцев, но при этом не задерживаться на месте более 10 минут, но англичане утверждают, что не нашли ничего, кроме плавающих обломков. Это самый темный момент в истории, так как эсминец «Камикадзэ», прибывший на место боя уже днем, подобрал 320 человек из 1200 человек экипажа. Среди пропавших были вице-адмирал Хасимото и командир крейсера капитан 1-го ранга Сугиуэрта. На «Сомареце» погибло всего два человека.

После окончания боя флотилия Пауэра построилась в кильватерную колонну и двинулась в обратный путь. Примерно в 02.00 капитан 1-го ранга Пауэр радировал командующему Восточным флотом: «Потоплен вражеский крейсер. Эсминцы целы. Выведено из строя одно котельное отделение на «Сомареце». Остальные корабли повреждений не имеют». Так завершился последний бой крейсеров с эсминцами.



Дела конвойные

Как ни странно, но борьба крейсеров против конвоев разыгралась совсем не на просторах Атлантики, большинство наиболее драматических эпизодов имели место в более чем ограниченных водах Средиземноморья. Главными действующими лицами стали британские крейсера, выступавшие и как защитники, и как истребители конвоев, и великолепно справившиеся с обеими задачами, между прочим! Но при этом единственная крейсерская дуэль в абсолютно чистом, дистиллированном виде состоялась все-таки в Атлантике.

Единственным из германских крейсеров, кто сумел совершить поход в Атлантику, стал «Адмирал Хиппер». Конечно, рейд «Адмирала Шеера» более продолжителен и более примечателен, но этот корабль все-таки относится к *Panzerschiff*'ам, а не к крейсерам и потому рассмотрению в данной книге не подлежит. Рейдам немецких тяжелых крейсеров мешала недовершенная машинная установка, склонная к частым поломкам, к тому же выяснилось, что дальность плавания крейсеров совсем не соответствует требованиям, предъявляемым к океанскому рейдеру. Поэтому надо считать удачей, что «Хипперу» вообще удался хотя бы один поход, пусть это и произошло аж с четвертой попытки.

Летом 1940 года «Хиппер» совершил вылазку в приполярную Атлантику, но его добычей стал всего лишь один норвежский танкер. Вторая попытка имела место в сентябре, но теперь поход фактически не состоялся. Из-за поломки турбины крейсер добрался только до Бергена, после чего был вынужден вернуться в Германию для ремонта. 30 ноября неудачли-



вый корсар отправился в свой третий поход. На этот раз ему сопутствовала относительная удача — машины сломались не сразу, а плохая погода позволила проскочить мимо английских дозоров в приполярную область. Но турбины крейсера опять показали свой норов, и поход пришлось прервать. Однако на этот раз командир «Хиппера» капитан 1-го ранга Майзель решил возвращаться не в Германию, а в Брест. При этом несколько попыток перехватить британские конвои завершились неудачей, лишь вечером 24 декабря радар «Хиппера» обнаружил множество целей. Это был конвой WS-5A, который следовал на Средний Восток. На кораблях конвоя находились около 40.000 солдат, вдобавок в его составе находился авианосец «Фьюриес» — увы! — превращенный в авиатранспорт, а потому не способный поднять хоть один самолет. Но кроме него транспорты сопровождали тяжелый крейсер «Бервик» и легкие крейсера «Бонавенчер» и «Дьюнедин».

Майзель предполагал, что встретил обычный конвой со слабым охранением, и решил атаковать его уже в светлое время суток. Правда, в 01.53 он выпустил 3 торпеды по показаниям радара, но, естественно, промахнулся. В 06.08 немецкий крейсер пошел на сближение с конвоем, где его ждал неприятный сюрприз. В сумерках мелькнул характерный трехтрубный силуэт, означавший, что конвой сопровождает один из британских тяжелых крейсеров. Сначала Майзель собирался выпустить по нему все 6 торпед из аппаратов правого борта, но потом были замечены другие корабли эскорта, и приказ был отменен. Все эти колебания и размышления привели к тому, что дистанция сократилась, и в 06.39 «Хиппер» открыл огонь. При этом почти сразу 105-мм орудия перенесли огонь на транспорты, повредив «Эмпайр Трупер» и «Арабистан».

«Бервик» открыл ответный огонь через 2 минуты, а легкие крейсера сразу бросились ему на помощь. Майзель принял их за эсминцы и круто отвернул в сторону, ведя огонь лишь кормовыми башнями. «Бервик» погнался за ним, но бой ненадолго прервался из-за отвратительной видимости. В 06.51 немцы снова заметили «Бервик» на расстоянии всего 8000 ярдов и



опять открыли огонь. На сей раз их стрельба была гораздо более удачной. В 07.05 снаряд пробил тонкую броню башни «Х» и улетел дальше, не взорвавшись, но башня вышла из строя. Через три минуты второй снаряд сделал пробоину на ватерлинии под башней «В», затем последовали еще два попадания. «Бервик» не сумел добиться ни одного попадания, хотя после боя немцы нашли на борту несколько осколков. Но здесь налетел очередной дождевой шквал, и противники разошлись. «Хиппер» отправился в Брест, по пути сумев потопить один транспорт.

После недолгой стоянки во французском порту 1 февраля «Хиппер» снова вышел в море. И опять поход превратился в сплошные дозаправки, хотя в промежутках между ними 12 февраля «Хиппер» сумел отличиться. Он натолкнулся на конвой SLS-64 из 19 транспортов, не имевших никакого охранения. Снова Майзель долго колебался и решался, но в 06.18 рискнул-таки атаковать конвой. Используя артиллерию и торпеды, «Хиппер» сумел потопить 7 транспортов и еще 4 повредить, однако в 07.40, когда были израсходованы торпеды и почти все фугасные снаряды, бой был прекращен. «Хиппер» направился обратно в Брест, куда прибыл 14 февраля. А сейчас внимание! За две недели похода немецкий крейсер дозаправлялся топливом 7 раз. Вот такой из него рейдер получился.

На Средиземном море оба противника пытались действовать в классическом стиле, держа в уме классические каноны. Как это ни странно, но в авиационную эпоху британские и итальянские адмиралы делали ставку исключительно на главный калибр линкоров. Наверное, для этого имелись причины. Ведь Реджиа Марина не имела авианосцев вообще, а те авианосцы, которые попадали под командование адмиралов Каннингхэма и Сомервилла, имели более чем сомнительную боевую ценность. Нет, сами корабли были не так уж и плохи, но вот их самолеты... Недаром иногда можно было слы-



шать довольно странную команду: «Замечены вражеские самолеты, убрать истребители в ангар!» Действительно, ничего хорошего от имевшихся в начале войны истребителей ждать не приходилось. Практически не использовались даже бортовые гидросамолеты-разведчики. Поэтому мы видим привычную картину прошлой войны: отряд крейсеров-разведчиков, за ним линкоры в охране эсминцев. Разумеется, о масштабах Ютландского боя уже мечтать не приходилось, отряды получались ма-аленькие, но все было, как положено. Именно так начинались бои у Пунта Стило, мыса Теулада и даже у Матапана. Но самое парадоксальное при этом, что нам придется очень постараться, чтобы вспомнить чисто крейсерские бои.

Один из таких боев произошел практически сразу после начала войны у северного побережья Крита, точнее, у мыса Спада. Командование итальянского флота отправило 2-ю дивизию крейсеров — «Банде Нере» и «Коллеоне» — на Додеканезские острова, приказав по дороге поискать британские танкеры в Эгейском море. Итальянская разведка сообщила, что несколько этих кораблей покинули румынские порты и прошли через Босфор. Крейсера контр-адмирала Фердинандо Касарди покинули Триполи 17 июля и сразу были замечены британскими самолетами-разведчиками. Сами же итальянцы не сумели наладить авиаразведку. Касарди не стал поднимать гидросамолеты из-за сильного волнения на море, а с береговыми аэродромами связь установить не удалось.

В результате итальянцы нашли совсем не то, что искали. Они столкнулись с британской эскадрой, которая состояла из легкого крейсера «Сидней» и 5 эсминцев. Этот отряд патрулировал в Эгейском море, прикрывая конвой из Порт-Саида в Грецию. 19 июля рано утром итальянские крейсера вошли в пролив Антикитера. Касарди приказал подготовить abordажные партии, уже предвкушая встречу с британскими танкерами. Но вместо них в 06.17 итальянцы заметили 4 эсминца 2-й флотилии. После некоторых колебаний Касарди приказал на-



чать погоню, но в то же время он совсем не собирался сокращать дистанцию, опасаясь ответного огня. Странная точка зрения. Конечно, первая серия крейсеров типа «Кондоттиери» имела скорее символическое бронирование: пояс 25 мм и палуба 20 мм, но ведь эсминцы не имели его вообще! По водоизмещению эти крейсера были втрое больше эсминцев, про разницу в вооружении мы уже не будем говорить. Словом, предосторожности адмирала Касарди выглядели заведомо излишними.

В 06.27 итальянцы открыли огонь с дистанции 17 500 метров. Британские эсминцы немедленно повернули на север, навстречу «Сиднею», и дали полный ход. Крейсера типа «Банде Нере», по справочникам, могли развить скорость до 42 узлов, но это типичный пример бумажных характеристик, в действительности их скорость была много ниже. И все-таки итальянцы дали 32 узла, против 30 узлов эсминцев, однако погоня велась так умело, что дистанция увеличилась до 24 000 метров.

Северная часть горизонта была затянута дымкой, вдобавок англичане поставили дымзавесу, поэтому итальянские крейсера попаданий не добились. И крайне неприятным сюрпризом для них стали оранжевые вспышки на севере. В 07.30 «Сидней» дал первый залп с дистанции около 18 000 метров. В 07.31 в ангар «Банде Нере» попал снаряд, который убил 4 человек. Касарди сначала повернул на параллельный курс, но плохая видимость помешала ему правильно оценить силы противника. Сам адмирал позднее писал: «Мы могли видеть только вспышки, и ничего более. Мы не видели силуэтов и не могли определить даже число кораблей». В результате итальянский адмирал решил, что столкнулся с двумя крейсерами: типа «Манчестер» и типа «Сидней». Такая дуэль была заведомо безнадежной для него, и в 07.40 он повернул на юго-запад, опасаясь, что его прижмут к берегу Крита. Как раз в этот момент британские эсминцы выпустили торпеды на авось с целью удержать итальянцев на расстоянии, шансы на попадание с дистанции около 18 000 метров были, конечно, нулевыми.



Итак, началась погоня, которая всегда становится делом долгим и утомительным, если встретились корабли с примерно одинаковой скоростью, как было в данном случае. Теперь уже итальянцы пытались оторваться, прикрываясь дымовыми завесами. Однако по неизвестным причинам скорость «Банде Нере» упала до 29 узлов, и расстояние между противниками сохранялось неизменным. Кстати, это означает, что и «Сидней» не сумел дать свои штатные 32 узла.

Погоня длилась около получаса, британские эсминцы развернулись строем фронта, а «Сидней» время от времени чуть отворачивал в сторону, чтобы дать залп всем бортом. Однако успеха он не имел, и итальянские крейсера уже выходили из пролива в открытое море, когда в дело вмешалась случайность, столь часто решавшая исход морских сражений. В 08.21 в переднюю трубу «Сиднея» попал снаряд, проделавший в ней аккуратную дыру, ответ англичан был более убедительным. В 08.25 шедший замыкающим «Коллеони» получил подряд три попадания. Сначала снаряд заклинил руль, лишив крейсер возможности маневрировать, следующий попал в боевую рубку, а третий взорвался в машинном отделении, выведя из строя котлы № 5 и № 6 и перебив главный паропровод. Корабль потерял ход, и его судьба была решена.

Английские эсминцы стремительно приближались, хотя «Коллеони» и пытался отстреливаться из 100-мм орудий, в 08.40 «Хайперин» выпустил 3 торпеды с дистанции около 6700 метров, но промахнулся. Следующий залп дал «Айлекс», и одна из торпед попала под носовой башней «Коллеони». Далее следует не вполне понятный эпизод. Кое-кто из итальянских историков утверждает, что «Банде Нере» повернул было на помощь поврежденному крейсеру, однако австралийские и, самое главное, итальянские прокладки этого не подтверждают. Адмирал продолжал удирать, причем волшебным образом скорость «Банде Нере» возросла до 32 узлов, вероятно, этому способствовало еще одно попадание, которое, впрочем, не причинило особых повреждений.



В 09.30 командир «Сиднея» капитан 1-го ранга Коллинз прекратил погоню, когда в носовых башнях его крейсера боезапас подошел к концу. В башне «А» остались 4 снаряда, а в башне «В» и вовсе один. Тем временем «Коллеони» перевернулся и затонул, британские эсминцы спасли 525 человек, в том числе командира крейсера капитана 1-го ранга Умберто Новаро, однако он через 4 дня скончался от ран. «Банде Нере» вечером того же дня прибыл в Бенгази, откуда отправился сначала в Триполи, а потом на ремонт в Италию, 2-я дивизия крейсеров была расформирована.

Но было бы несправедливо не упомянуть о роли авиации в этом сражении. Адмирал Касарди сразу связался с командующим авиацией на Додеканезских островах, но тот сначала запросил разрешение начальства в Риме. В результате лишь в 11.30 появились 6 бомбардировщиков Sm. 79, которые атаковали эсминец «Хэйвок», но лишь помешали англичанам спасти команду потопленного крейсера. Зато англичане, основываясь на ошибочном предположении, что «Банде Нере» уйдет в Тобрук, нанесли итальянскому флоту еще один болезненный удар. «Суордфиши» авианосца «Игл», действуя с берегового аэродрома, ночью 20 июля нанесли удар по этому порту и потопили эсминцы «Нембо» и «Остро», а также два транспорта.

Лишь потом развернулась борьба на морских коммуникациях. Дело в том, что сначала англичане довольно легкомысленно отнеслись к перевозкам «Оси» в Северную Африку, прежде всего сказался жуткий разгром, который учинила британская Армия Нила итальянским войскам. В ходе операции «Компас» британская 35-тысячная армия просто уничтожила итальянскую 10-ю армию, которая потеряла 3000 человек убитыми и 135 000 пленными, англичане потеряли убитыми менее 500 человек. Английские корабли и самолеты, разумеется, наносили удары по итальянским транспортам, следующим в Триполи и Бенгази, используя авиацию и подводные



лодки, базирующиеся на Мальту, но делали это без особого энтузиазма, просто используя благоприятную возможность. И лишь когда в Африке появился корпус Роммеля, они спохватились. Один из лучших немецких генералов нанес англичанам несколько поражений, таких же страшных, как те, что терпели итальянцы от самих англичан. И вот теперь вопрос о нарушении перевозок в Африку приобрел первостепенное значение, иного способа остановить Африканский корпус Роммеля у англичан не осталось.

Но все помнят грозный клич «Navy's here!», при звуках которого даже побитая британская армия чувствовала себя немного уверенней. И в очередной раз британский флот отправился на выручку британской армии.

Первая серьезная схватка произошла в начале ноября 1941 года, когда Соединение К перехватило конвой «Бета», как его называют итальянцы, или конвой «Дуйсбург» (по имени самого крупного транспорта), как говорят англичане. Соединение «К», базировавшееся на Мальте, состояло из 2 крошечных крейсеров — «Аурора» и «Пенелопа» и 2 эсминцев — «Ланс» и «Лайвли», которые были построены в варианте ПВО со 102-мм зенитками в качестве главного калибра. То есть это были совершенно ничтожные силы. Итальянский конвой состоял из 7 транспортов, и его сопровождала 10-я флотилия эсминцев в составе «Мазстрале», «Фульмине», «Грекале», «Эуро», «Либеччио», «Ориани». В качестве прикрытия была задействована 3-я дивизия крейсеров контр-адмирала Бруто Бривонези — тяжелые крейсера «Тренто» и «Триесте», а также эсминцы «Гранатьере», «Фусальере», «Берсальере», «Альпино». То есть у англичан не было никаких шансов, одно только соотношение артиллерии — 16 203-мм орудий против 12 152-мм, — говорило само за себя. Тем удивительнее оказался результат: конвой был полностью уничтожен, вдобавок англичане потопили эсmineц «Фульмине». Как же это произошло?

Роммель наметил на 21 ноября начало нового наступления и потребовал обеспечить свои войска топливом и боеприпасами. Для этого итальянцы собрали большой конвой, кото-



рый должен был доставить в Африку 1600 тонн боеприпасов, 17 000 тонн топлива, 390 автомобилей и более 13 000 тонн других грузов. Курс конвоя был проложен как можно дальше от Мальты, к тому же наиболее опасный участок пути предполагалось пройти ночью, чтобы исключить действия британской авиации. Но британские корабли оказались намного опаснее.

8 ноября самолет-разведчик обнаружил конвой «Бета», и вечером Соединение «К» покинуло Мальту. Командовавший им капитан 1-го ранга Агню (командир «Ауроры») наметил перехват на 02.00, однако самолет, который должен был навести его на конвой, из-за поломки радио задачу не выполнил. Но удача была на стороне англичан, и почти случайно Соединение «К» просто натолкнулось на итальянский конвой, хотя встреча произошла в 00.39, то есть гораздо раньше запланированного.

Но в том и заключалось безусловное превосходство Королевского Флота над всеми своими противниками, что его командиры никогда не задумывались в подобных случаях. Агню сразу повернул свое соединение, чтобы занять тактически выгодную позицию на темной стороне горизонта. В 00.50 наблюдатели «Ауроры» заметили крейсера Бривонези, которые держались примерно в 5 милях за кормой конвоя, однако Агню решил, что это еще одна группа транспортов, и отложил ее на потом, так как прямо перед ним находилась более выгодная добыча. Агню поставил на первый и решительный удар в полном соответствии с доктриной Адмиралтейства, которая требовала в полной мере использовать фактор внезапности. Но как редко это удавалось!

Как только луна осветила цели, «Аурора» в 00.57 открыла огонь, используя свой радар, с дистанции 5700 ярдов. Британский флагман первыми тремя залпами тяжело повредил «Грекале», который запылал, как деревенская изба. «Пенелопа» обстреляла «Мазстрале».

Итальянцы были захвачены врасплох и совершенно растерялись. Ничем иным нельзя объяснить, что командир конвоя



капитан 1 ранга Бискьяни, который находился на «Маэстрале», приказал повернуть на юго-восток, то есть прямо на англичан. Тем временем английская эскадра продолжала описывать широкую циркуляцию, выходя на левый борт конвоя и одновременно ставя его между собой и крейсерами Бривонези. Итальянские транспорты открыли беспорядочную пальбу из зениток, но при этом даже не попытались скрыться.

В 01.03 «Пенелопа» перенесла огонь на «Фульмине», так как этот эсминец попытался выйти в торпедную атаку, или это просто показалось англичанам. Но первым же залпом крейсер буквально снес мостик эсминца и пресек все агрессивные поползновения итальянцев. В это же самое время итальянские тяжелые крейсера, по-прежнему предусмотрительно державшиеся за кормой конвоя, открыли огонь. Хотя дистанция была минимальной — всего 7000 ярдов, попаданий они не добились, но объяснение нашлось сразу: «Точная наводка была очень затруднена, так как английские корабли шли на юг кильватерной колонной и подставляли крейсерам только корму. К тому же они быстро исчезли в дыму горящих пароходов и дымовой завесе эсминцев». Логично.

Тем временем британские эсминцы занялись транспортами, и «Ланс» всадил торпеду в танкер «Минатитлан», пожалуй, самое важное судно конвоя. «Пенелопа» и «Лайвли» продолжали расстреливать «Фульмине», который почти сразу перевернулся и затонул. Итальянские командиры продолжали блуждать во мраке в буквальном и переносном смыслах. Бривонези повернул на юг и с большим запозданием увеличил скорость, а Бискьяни приказал эсминцам собраться на левом траверзе конвоя, чем сбил с толку командиров, предположивших, что противник также находится слева, хотя на самом деле англичане в этот момент обходили конвой спереди.

Эсминец «Эуро» был обстрелян британскими крейсерами, но спасся потому, что 152-мм снаряды пробивали его корпус насквозь, не взрываясь. Тем временем флагманский эсминец «Маэстрале» попытался было повернуть навстречу противнику, но был встречен залпом «Ауроры» и предпочел рети-



роваться, потеряв при этом антенну. Теперь Бискьяни уже не мог руководить своими кораблями.

Пока итальянские эсминцы отходили на восток, транспорты продолжали следовать прежним курсом, прямо под английские орудия. С некоторым удивлением английские офицеры отмечали, что итальянцы не предпринимали никаких попыток уклониться, но удивление не помешало им методично уничтожать одну цель за другой. Совершенно неожиданно бой превратился в учебные стрельбы. Постепенно английская эскадра начала склоняться к северу, перерезав курс конвою. В этот момент вокруг «Ланса» начали ложиться снаряды, и капитан 1 ранга Агню приказал «Пенелопе» отогнать «эсминец», даже не подозревая, что стреляли тяжелые крейсера. «Пенелопа» дала 7 залпов в темноту из 102-мм орудий, а потом английская колонна повернула на север. Итальянские тяжелые крейсера прекратили стрельбу и в 01.25 также повернули на север. Они израсходовали 207 203-мм снарядов без всякого результата.

В 01.40 и британская эскадра прекратила бой и направилась на Мальту, так как тоже израсходовала много снарядов. Они могли себе это позволить, так как все 7 транспортов пылали и тонули. Лишь теперь итальянские эсминцы собрались с духом и начали воевать всерьез, ставили дымовые завесы, в кого-то стреляли, но англичане даже не заметили этого. Конвой был полностью уничтожен. Вдобавок ко всем неприятностям на следующий день британская подводная лодка «Апхольдер» торпедировала и потопила эсминец «Либеччио», который пытался спасти уцелевших моряков.

Это была одна из самых блестящих побед британского флота за всю войну, Соединение «К» полностью уничтожило вражеский конвой. И если далее победы были не столь масштабными, то лишь по одной причине — больше не попадалось столь крупных конвоев.

В конце ноября Соединение «К» отличилось еще раз, хотя теперь добыча оказалась не столь завидной. Когда поздно вечером 23 ноября британская эскадра покинула Мальту, в море находилось несколько конвоев Оси, более того, на охоту



из Александрии отправилось Соединение «В». Однако итальянская подводная лодка заметила корабли капитана 1-го ранга Агню и поспешно известила свое командование, которое тут же попыталось вернуть все конвои в порты. Однако два тихоходных транспорта, которые двигались из Пирея в Бенгази в сопровождении миноносцев «Лупо» и «Кассиопея», этого приказа не получили.

На беду итальянцев, Соединение «К» охотилось именно за этим конвоем, поэтому, когда оно днем 24 ноября вышло на маршрут Пирей — Бенгази, Агню развернул свои корабли строем фронта и двинулся на север, прочесывая море. В воздухе было замечено несколько вражеских самолетов, которые не обратили никакого внимания на английские корабли, и в 15.26 «Пенелопа» заметила дымы на горизонте.

Единственной попыткой остановить англичан стала безуспешная атака двух Ju-88, но их бомбы легли далеко в стороне. В 15.35 командовавший эскортом капитан-лейтенант Мимбелли тоже заметил противника, он приказал транспортам отходить на север, а сам повел миноносцы навстречу англичанам. Агню предоставил разбираться с ними «Пенелопе» и эсминцам, а сам остался чуть сзади, чтобы оказать помощь, если таковая потребуется.

В 15.47 «Пенелопа» открыла огонь с дистанции 22 000 ярдов, хотя уже не раз и не два было доказано, что пальба из 152-мм орудий на такую дистанцию — пустая трата времени и снарядов, что бы ни писали в довоенное время умные теоретики. Мимбелли на своем везучем «Лупо» (он уже отличился при попытке высадить морской десант на Крит в 1941 году) бросился прямо на англичан, оставив «Кассиопею» прикрывать транспорты дымовой завесой. В 16.03 миноносец открыл огонь с дистанции 15 000 ярдов, которая была, конечно же, самой подходящей для 100-мм орудий, а с дистанции 10 000 ярдов он выпустил пару торпед. Напомню, что на итальянских миноносцах стояли 450-мм торпедные аппараты, поэтому вероятность попадания лично мне даже подсчитывать лень. 0,002% или 0,003 — кому какое дело?



Конечно, эта эскапада Мимбелли не могла остановить британские крейсера, «Пенелопа» продолжала идти к цели, а командир «Лупо» доказал, что не совсем потерял здравый смысл, и ретировался. К 16.20 расстояние между крейсером и тихоходными транспортом сократилось до 4000 ярдов, и вот теперь британские артиллеристы накрыли цели. Оба транспорта, на которых находился и груз топлива в бочках, загорелись, и команды поспешно покинули их. В 16.32 неуправляемые суда столкнулись и практически одновременно взорвались. Торжествующие англичане отправились обратно на Мальту. Соединение «В», узнав, что дело сделано, повернуло назад, в Александрию.

Военные корабли в этом столкновении практически не пострадали, если на считать пары осколков, попавших в «Пенелопу» и «Кассиопею». Но вот что мне хочется узнать в этой связи: на что рассчитывало итальянское командование, отправляя в опасный переход транспорты, имевшие скорость всего лишь **5 узлов**?

А буквально через неделю Соединение «К» доказало, что Мальта не просто досадная заноза, а настоящий кинжал, воткнутый в бок системе морских коммуникаций «Оси». Итальянские конвои, возвращенные в порты, были вынуждены выйти в море, ведь Роммель требовал! Их разбили на мелкие группы по одному-два судна, для прикрытия выделили линкор «Дуилио», крейсер «Гарибальди» и 6 эсминцев. Но это не помогло. Итальянцы так здорово организовали дело, что ночью 1 декабря Соединение «К», которое теперь состояло из крейсеров «Аурора» и «Пенелопа» и эсминца «Лайвли», перехватило транспорт «Адриатико», который шел в одиночку. Итальянский шкипер предпринял отважную, но бессмысленную попытку сопротивляться, используя свои два 120-мм орудия, но результат получился вполне предсказуемым.

Когда Соединение «К» уже возвращалось на Мальту, пришло сообщение от самолета-разведчика о том, что в районе банки Керкенна стоят танкер и эсминец. Действительно, танкер «Мантовани» был поврежден торпедоносцами с Мальты, а



эсминец «Да Мосто» пытался дотащить его на буксире до Триполи. Капитан 1-го ранга Агню бросился в указанную точку, и в 17.34 на горизонте были замечены мачты. В 18.01 «Аурора» открыла огонь по «Да Мосто» с дистанции 16 000 ярдов. Эсминец бросился навстречу противнику и с дистанции 11 000 ярдов выпустил торпеды, а потом отвернул и поставил дымовую завесу.

Но англичане продолжали идти вперед, и эсминец провел вторую торпедную атаку. Он внезапно выскочил из дыма и выпустил торпеды с дистанции 7500 ярдов. Увы, снова промахи. Зато удачное попадание английского снаряда вызвало взрыв кормовых погребов «Да Мосто», и бой закончился. Крейсера повернули на Мальту, оставив «Лайвли» спасать итальянцев. В 19.53 он добил неподвижный танкер торпедой.

В довершение этой серии несчастий 13 декабря произошел бой у мыса Бон, в котором британские эсминцы потопили два итальянских легких крейсера. Об этом столкновении мы расскажем в другой главе, так как оно не связано непосредственно с действиями против конвоев. В целом же события конца 1941 года можно характеризовать так: британские крейсера очень эффективно действовали против итальянских конвоев, причем это происходило на ограниченной акватории Средиземного моря в условиях господства авиации «Оси».

И буквально сразу после этого британские крейсера доказали, что умеют не только нападать, но и не менее эффективно защищаться против значительно превосходящих сил противника. Но, как ни странно, все последующее стало результатом попытки именно итальянцев провести очередной конвой. Правда, министр иностранных дел Италии граф Чиано очень ехидно прокомментировал затею моряков: «Все корабли и все адмиралы в море. Да поможет нам Бог!»

Положение войск Оси в Африке было просто отчаянным, поэтому итальянцы попытались провести конвой, прикрывая его главными силами флота. Однако операция M41 провали-



лась, фактически не начавшись. 13 декабря подводная лодка «Апрайт» торпедировала и потопила два транспорта прямо на входе в гавань Таранто, а два других столкнулись, уклоняясь от атаки. На следующий день подводная лодка «Эрдж» торпедировала линкор «Витторио Венето». Чиано оказался прав.

Впрочем, англичанам пришлось не легче. На перехват конвоя была отправлена крейсерская эскадра контр-адмирала Вайэна, которая повернула назад в Александрию, как только стало известно о провале итальянской операции. Но этого короткого выхода в море хватило, чтобы немецкая подводная лодка U-557 около полуночи 14 декабря торпедировала и потопила легкий крейсер «Галатhea» всего в 30 милях от Александрии. При этом из 570 человек команды спаслось не более 100. Однако уже 16 декабря в 21.44 итальянский миноносец «Орионе» недалеко от Крита протаранил и потопил U-557, приняв ее за английскую лодку.

Но ситуация в Африке была тяжелой для Оси, и 16 декабря началась операция М42. Для проводки 4 транспортов итальянское командование задействовало весь свой флот. Непосредственное сопровождение составляли 7 эсминцев и миноносцев, ближнее прикрытие — линкор «Дуилио», 3 легких крейсера и 3 эсминца, дальнее — линкоры «Литторио» под флагом адмирала Иакино, «Дория», «Чезаре», 2 тяжелых крейсера, 10 эсминцев. Вот такой ужас внушали итальянцам 2 слабых легких крейсера.

И надо же так случиться, что 15 декабря англичане отправили из Александрии на Мальту быстроходный транспорт «Брекншир» с грузом авиабензина. Его сопровождали крейсер ПВО «Карлайл» и 7 эсминцев, а также 15-я эскадра крейсеров Вайэна — «Найад» и «Юриалес». Навстречу им с Мальты вышли Соединение «К» и 4-я флотилия эсминцев. Утром 17 декабря британские отряды встретились, но у принявшего командование Вайэна имелись свои проблемы. Эсминец «Кингстон» пришлось отправить назад из-за поломки машины, дав в сопровождающие эсминец «Хэсти», а тут еще появилась авиация Оси, которая обрушила на его корабли целый



шквал атак, к счастью, безрезультатных. Так как командующий Средиземноморским флотом адмирал Каннингхэм узнал об итальянском конвое, он приказал Вайэну атаковать его после того, как «Бреконшир» уйдет на Мальту. Но если Каннингхэм не подозревал о том, что вражеский конвой сопровождают целых 4 линкора, немецкий самолет-разведчик обнаружил в море британскую эскадру из линкора и 2 крейсеров. Роль линкора успешно сыграл «Бреконшир». В общем, авиаразведка успешно обманула всех, а тут еще вмешался шторм, сильно осложнивший действия обоим противникам. Вайэн сухо замечает в своих мемуарах: «Оказалось, что наша разведка провалилась».

Эскадры противников столкнулись в заливе Сирт, и сразу после встречи начинаются какие-то не вполне понятные события. Вкратце это выглядит так: в 17.45 Вайэн, который отбивал очередную воздушную атаку, заметил в 25 милях на NNW итальянские корабли и через две минуты повернул на юг. Итальянцы погнались за ним, и в 17.53 «Литторио» открывает огонь с дистанции 35 000 ярдов — на такую дистанцию еще не стрелял никто и никогда. Тут же в бой вступают итальянские тяжелые крейсера. Далее непонятно: Пак пишет, что Вайэн отправил Соединение «К» сопровождать «Бреконшир», а сам со своими крейсерами решил задержать противника, О'Хара утверждает, что это делали 4 крейсера. «Карлайл» в силу своей тихоходности в бой не участвовал. Но британские крейсера поставили дымовую завесу, поэтому итальянцы ничего не добились. Далее 14-я флотилия эсминцев («Джервис», «Кимберли», «Киплинг», «Низам») пошла в торпедную атаку либо самостоятельно (О'Хара), либо по приказу адмирала (Пак). Но в любом случае это был краткосрочный выпад, так как уже в 17.53 Вайэн отозвал эсминцы. Один из офицеров «Джервиса» вспоминает: «Мы попали под неприятно меткий огонь главного калибра их линкоров, но попаданий не получили. 381-мм снаряды гудели над головой, как грузовики». Куда делись два остальных линкора? Итальянцы утверждают, что они отстали из-за своей малой скорости.



Причины, по которым «Литторио» в 18.04 прекратил огонь, также не слишком ясны. Кто-то утверждает, что стало слишком темно, кто-то предполагает, что Иакино повернул из опасения, что британские эсминцы выпустили торпеды. При этом артиллеристы крейсера «Гориция» были убеждены, что потопили эсминец, а эсминец «Маэстрале» «повредил» еще один. В 18.28 Иакино повернул на север, чтобы выполнить свою главную задачу — прикрыть свой собственный конвой.

Рано утром на следующий день Вайэн встретился с Соединением «В» контр-адмирала Роулингса, вышедшим с Мальты, но итальянцев он больше не видел. Итальянские транспорты благополучно добрались до Триполи и Бенгази, но и «Брекншир» проскочил на Мальту. В результате обе стороны объявили о своей победе, но претензии итальянцев выглядят как-то неубедительно. Три линкора не сумели уничтожить легкие крейсера — разве это повод для фанфар? Представитель Кригсмарине в Риме адмирал Вейхольд заявил: «Конвой достиг цели без потерь. Задача была выполнена, и критическая ситуация со снабжением в Северной Африке заметно улучшилась». Про английский транспорт он предпочел промолчать.

А дальше произошло событие, которое связано с конвойными битвами лишь косвенно, но является все-таки уникальным, так как британский крейсер «Нептун» оказался единственным кораблем своего класса, погибшим в годы войны на минах.

Сразу после прибытия на Мальту Соединение «К» снова вышло в море, чтобы найти и уничтожить очередной итальянский конвой. Почему Соединение «К», ведь на Мальте находилось и Соединение «В» адмирала Роулингса? Все объясняется очень просто: флагман Роулингса крейсер «Аякс» остался в порту из-за аварии в машине, командование соединением принял командир «Нептуна» капитан 1-го ранга О'Конор. 18 декабря в 18.30 Ла Валетту покинули крейсера «Нептун», «Аурора», «Пенелопа» и эсминцы «Кандагар», «Ланс», «Хэйвок».



«Лайвли». Англичане намеревались перехватить конвой на подходах к Триполи, однако не подозревали, что итальянцы еще летом поставили минное заграждение из немецких неконтактных мин. Серия ошибок в счислении привела к тому, что англичане грубо ошиблись с определением своего места, лишь крейсер «Пенелопа» включил гидролокатор, он тоже врал.

Когда Соединение «К» находилось в 23 милях к северу от Триполи, в 01.06 прогремел первый взрыв. Капитан 1-го ранга Агню сначала решил, что флагман был торпедирован. Дальнейшее известно лишь приблизительно, даже со временем не все ясно, так как бортовой журнал «Ауроры» на несколько минут отстает от остальных бортовых журналов. Все случилось так быстро, что разные корабли, растянувшиеся в кильватерную линию, по-разному видели события, а концевые эсминцы вообще остались почти в неведении. Из тех, кто знал, немногие дожили до утра.

Агню был уверен, что в 01.11 торпеда попала в правый борт «Нептуна» в районе миделя. Это определенно ошибка, так как остальные корабли сообщают, что «Нептун» подрывался левым бортом, и указывают время 01.06. «Аурора» немедленно повернула вправо и тут же сама подрывалась на mine левым бортом. Маленький крейсер получил серьезные повреждения, набор корпуса был поврежден на длине 120 футов от нижней палубы до киля. Немного пострадало электрооборудование, заклинило элеваторы башен «А» и «В». Командир «Пенелопы» капитан 1-го ранга Николл сначала тоже подозревал, что виновата подводная лодка, но после того, как в параване его крейсера взорвалась мина, все стало ясно. Оставалось лишь решить, как выпутаться из всего этого с минимальными потерями.

Сразу следует напомнить аналогичный случай, происшедший на Балтике в октябре 1919 года, когда 4 русских эсминца точно так же попали на минное поле. Командование Красног Флота решило поставить минные заграждения в восточной части Копорского залива и выделило для этого 4 эсминца:



«Гавриил», «Свобода», «Константин» и «Азард». Ночью 21 октября они вышли в море, но в Копорском заливе попали на минное заграждение. Советские историки утверждают, что вражеское, но крайне сомнительно, чтобы англичане занимались постановками мин в непосредственной близости от Петрограда, да и вообще ставили мины на Балтике. Скорее всего, общий развал и бардак ударили по штурманской службе, и эсминцы попали на старое русское заграждение. Но так или иначе, в 05.45 поочередно взорвались «Гавриил», «Константин» и «Свобода». Только «Азард», следуя задним ходом по своему же курсу, сумел выбраться на чистую воду. Всего на трех кораблях погибло 485 человек, спаслось и попало в плен 25. Разумеется, без доли везения не обошлось, но железному самообладанию Н. Н. Несвицкого, который командовал «Азардом», можно лишь позавидовать.

Британские командиры такого хладнокровия не проявили. Поврежденная «Аурора» ушла на Мальту в сопровождении «Ланса» и «Хэйвока». А «Нептун» тем временем подорвался еще на двух минах и начал просто разламываться на части. После этого О'Конор 6 раз приказывал другим кораблям (вероятно, он подразумевал эсминцы) подойти к борту тонущего крейсера, хотя это означало смертельный риск. Подорвавшийся крейсер стоял в 3 милях от остальных кораблей с креном на левый борт. Наверное, следовало попытаться спасти команду и добить его торпедой, но англичане начали игру в русскую рулетку.

Крейсер «Пенелопа» убрал параваны и приготовился к буксировке, а эсминец «Лайвли» пошел к «Нептуну». Так как гнездо в барабане оказалось пустым, револьвер передали капитану 1-го ранга Николлу, и «Пенелопа» уже дала ход, но вдруг в 03.04 подорвался эсминец «Кандагар», находившийся в 5 кабельтовых от «Нептуна». Лишь теперь англичане слегка протрезвели, и от буксировки было решено отказаться, но Николл упрямо намеревался отправить эсминцы на мины, чтобы снять команду. Но в этот момент «Нептун» подорвался в четвертый раз, после чего крейсер стремительно повалился на левый борт, перевернулся и затонул.



После этого растерявшийся Николл ушел на Мальту, бросив тяжело поврежденный «Кандагар», который пока держался на воде. С Мальты спасти команду отправили эсминец «Ягуар», который не без затруднений с помощью самолетов-разведчиков сумел-таки найти «Кандагар». На море штормило, поэтому спасение экипажа оказалось непростым, но «Ягуар» справился со своей задачей, а потом добил «Кандагар» торпедой.

Зато команда «Нептуна» погибла целиком. Из-за внезапно-го опрокидывания крейсера с него спаслось около 30 человек, но потом холод и волны погубили всех, кроме одного матроса, которого 24 декабря подобрал итальянский миноносец. Погибло 764 человека, еще 73 человека погибло на «Кандагаре». Так закончилась история Соединения «К»: итальянцы все-таки сумели отомстить за свои неудачи, пусть и не в бою.

Но на этом история конвойных битв на Средиземном море не завершилась — итальянцам предстояло получить еще более оглушительную пощечину, доказав абсолютную неэффективность своего флота. Новый спектакль был сыгран все в том же заливе Сирт в марте 1942 года.

20 марта 1942 года из Александрии вышли 4 быстроходных транспорта, в том числе знаменитый «Бреконшир», который долгое время был затычкой во всех средиземноморских дырках. Их сопровождали крейсер ПВО «Карлайл» и 22-я флотилия эсминцев — «Сикх», «Зулу», «Лайвли», «Хироу», «Хэсти». Немного позднее в море вышла эскадра контр-адмирала Вайэна — 15-я дивизия крейсеров («Клеопатра», «Дидо», «Юриалес») и 14-я флотилия эсминцев («Джервис», «Кельвин», «Кингстон», «Киплинг»). Накануне с целью прочесать море и отогнать вражеские подводные лодки египетские базы покинула 5-я флотилия эсминцев, состоящая из кораблей типа «Хант» — «Саутволд», «Бофорт», «Дулвертон», «Хэруорт», «Эвон Вейл», «Эридж», «Хэйтроп». Но охота получилась неудачной, так как 20 марта U-652 торпедировала «Хэйтроп» и благополучно улизнула, а



вот поврежденный миноносец затонул при попытке буксировки. Навстречу конвою с Мальты вышли остатки Соединения «К» — крейсер «Пенелопа» и эсминец «Лиджен». Как мы видим, формально англичане привлекли к сопровождению конвоя большие силы, но самым крупным кораблем здесь был даже не легкий, а **малый** крейсер водоизмещением около 6000 тонн.

Итальянская подводная лодка «Платино» обнаружила конвой и сообщила об этом, и на перехват итальянцы послали линкор «Литторิโอ» под флагом командующего флотом адмирала Иакино в сопровождении эсминцев «Аскари», «Авиере», «Ориани» и крейсерскую эскадру контр-адмирала Пароны — тяжелые крейсера «Гориция» и «Тренто», легкий крейсер «Банде Нере», эсминцы «Альпино», «Бесальере», «Фусильере», «Ланчиере». В свою очередь, британская подводная лодка Р-36 обнаружила выход итальянцев и также сообщила о нем.

Адмирала Вайэна это ничуть не смутило, он только приказал повернуть на юго-запад, чтобы оттянуть встречу с противником до вечера, если получится. Он разделил свои силы на 7 отдельных отрядов, причем тихоходные «Карлайл» и «Ханты» должны были ставить дымовые завесы и прикрывать транспорты от атак вражеской авиации. Пять остальных отрядов должны были удержать вражеский линкор, спекулируя единственным своим оружием — угрозой торпедной атаки. Вдобавок якобы начался шторм, который, как вы понимаете, сильно мешает итальянским линкорам и помогает британским эсминцам.

Итальянские крейсера обогнали неспешно двигавшийся линкор и 22 марта к 14.00 находились в 55 милях впереди него, а еще через 20 минут они заметили на юго-востоке разрывы зенитных снарядов. Еще через 5 минут и англичане увидели противника, то есть встреча произошла на несколько часов раньше, чем надеялся адмирал Вайэн. При этом положение осложнялось тем, что из-за минимальных запасов нефти на Мальте конвой далее должен был следовать с минимальным эскортом, заправлять всю эту ораву эсминцев было просто нечем.



Как и предполагалось планом, транспорты и эскорт повернули на юго-запад, «Карлайл» и «Эвон Вейл» начали ставить дымовую завесу. Так ветер дул с юго-востока, густые клубы дыма несло прямо на итальянцев. Корабли Пароны шли на юго-запад строем пеленга, флагманский крейсер «Горичия» находился в центре, эсминцы — справа, крейсера — слева. Как только англичане двинулись ему навстречу, адмирал Парона в 14.29 повернул на север, намереваясь завлечь их под орудия «Литторио». Может, это и был хитрый тактический ход, но выглядело здорово — 2 тяжелых крейсера шарахнулись от 3 недомерков, не посмев даже открыть огонь. Лишь в 14.35 итальянцы пустили в ход кормовые башни, ведя огонь с дистанции 23 000 ярдов.

Английские отряды развернулись широким полукольцом и в 14.33 повернули на северо-восток, продолжая ставить дымзавесы. В 14.56 «Клеопатра» и «Юриалес» повернули на северо-запад и начали обстреливать «Банде Нере». Но пока что стрельба обоих противников была безрезультатной, несмотря на множество накрытий. Кстати, из-за дыма вести огонь могли лишь эти два крейсера, ну еще «Лайвли» успел дать пару залпов, хотя и непонятно зачем. Эсминцы в таких условиях рассчитывать на попадания не могли.

В этот момент прибыли немецкие пикировщики Ju-88, которые попытались прорваться к транспортам, но эскорт отогнал их. При этом произошел неприятный но отчасти потешный инцидент — уклоняясь от бомб, столкнулись «Карлайл» и «Эвон Вейл». Хотя Вайэн был недоволен скоростью, с которой корабли расходовали зенитные снаряды, он решил, что все испытания позади. Конвой снова повернул на запад, а в 15.35 Вайэн радировал в Александрию, что отогнал противника. Через час его крейсера присоединились к конвою, но, как выяснилось довольно быстро, он успокоился слишком рано.

В 15.30 итальянские крейсера заметили на горизонте «Литторио», и соединенная итальянская эскадра снова пошла на юг. Ветер к этому времени еще больше усилился, над волнами летела сплошная пелена брызг, поэтому не следу-



ет особо придирается к артиллеристам. В 16.17 наблюдатели «Литторио» увидели вдали силуэт британского крейсера, кстати, несмотря на погоду, гидросамолеты «Литторио» сумели подняться в воздух и обнаружили, что чуть дальше за британскими крейсерами находится конвой. Это может означать, что погода была не так уж плоха, как это пытаются представить битые итальянские адмиралы. Но адмирал Иакино позднее писал: «Погода была совсем неподходящей для морского сражения. Видимость уже была очень плохой, но продолжала ухудшаться из-за огромного количества дыма».

Уважаемые авторы А. Малов и С. Патянин в книге, посвященной линкорам типа «Литторио», позволили себе такой пассаж: «Ветер превратился в пятибалльный шторм» (стр. 118). Простите, по шкале Бофорта 5 баллов квалифицируются всего лишь как «свежий ветер». По некоторым сведениям, скорость ветра в этот день **временами** достигала 30 узлов, это уже не 5 баллов, а все 8, но все равно характеристика остается «очень крепкий ветер», шторм начинается только с 9 баллов.

Адмирал Вайэн узнал о новой опасности только через 20 минут, когда эсминец «Зулу» заметил на севере новые корабли. Особого выбора у Вайэна не было, и он с 4 группами пошел навстречу противнику. Из-за большого расхода боеприпасов на «Хантах» ему пришлось оставить с конвоем еще 4 эсминца. До конца светлого времени оставалось еще 2 часа, поэтому Иакино решил, используя свое превосходство в скорости, отрезать англичан от Мальты и атаковать конвой с запада. Вам это ничего не напоминает? Правильно, позорную победу при Гогланде, когда 4 русских крейсера пытались «окружить и поставить в два огня» паршивый минный заградитель. Имея 1 линкор и 2 тяжелых крейсера, которым противостояли всего лишь слабые крейсера типа «Дидо», итальянский адмирал мог и должен был идти напролом, ведь единственного снаряда «Литторио» вполне хватило бы, чтобы вывести из строя любой из британских кораблей, а то и утопить его.

В 16.43 начался неравный бой. «Банде Нере» добился попадания в мостик «Клеопатры» и вывел из строя ее радар,



«Литторио» стрелял с дистанции 18 800 ярдов, и осколки от близких разрывов буквально засыпали «Юриалес». Не желая рисковать, уже через 5 минут Вайэн нырнул в дымовую завесу. Перестрелка затихла в 16.52, хотя Иакино продолжал медленно сокращать дистанцию. Слишком медленно!

В 17.03 британские крейсера выскочили из дыма, дали несколько залпов по противнику и скрылись снова, так как снаряды «Литторио» ложились в опасной близости от них. Эсминцы «Сикх», «Лайвли», «Хироу», «Хэйвок» следовали неподалеку от крейсеров, но в 17.05 командир 22-й эскадры эсминцев капитан 2-го ранга Майкатвайт решил, что его положение слишком опасно, и приказал повернуть на юг. Итальянцы немедленно решили, что британские эсминцы выпустили торпеды, поэтому в 17.07 адмирал Иакино отвернул вправо, чтобы уклониться от них. Более того, эсминец «Аскари» сообщил, что видел следы торпед. Вот вам и цена односторонних боевых донесений. Иакино приказал своим эсминцам контратаковать, они даже выпустили торпеды в черный дым, как в копеечку, но, конечно же, ничего не добились.

Видя, что итальянцы ведут себя слишком робко, британские крейсера осмелели. Они то и дело выскакивали из дым-завесы и давали пару залпов по первой подвернувшейся цели, чтобы сразу нырнуть обратно в дым. Вреда такая стрельба не могла причинить, однако она держала итальянцев в постоянном напряжении.

Конвой тем временем продолжал следовать курсом SSW, принимая волны левой скулой. Так как итальянцы явно не желали сблизиться, «Клеопатра» и «Юриалес» занялись постановкой дымовых завес, совершив несколько поворотов на юго-восток. На итальянских картах эти маневры не отражены, что совершенно неудивительно — итальянцы их просто не видели.

В 17.18 адмирал Иакино начинает поворачивать на юг по **очень** широкой дуге, но при этом снижает скорость до 20 узлов. Невольно возникает мысль: а вообще хотел ли он вести бой с заведомо слабейшим противником? В это время ему удалось накрыть залпом эсминец «Хэйвок», осколок про-



бил котел, и скорость эсминца упала до 16 узлов. Он ушел, чтобы присоединиться к конвою, а итальянцы не предприняли никаких попыток добить поврежденный корабль.

Как ни странно, но нерешительность итальянцев запутала Вайэна. Он вдруг решил, что крейсера, которые вообще пропали из вида, пытаются обойти его с востока и напасть на конвой. Поэтому он поворачивает на восток со всеми силами, оставив Майклвайта — теперь с 3 эсминцами! — против «Литторио». Сам британский адмирал позднее признал, что совершил серьезную тактическую ошибку: ведь у итальянцев просто не было времени, чтобы до наступления темноты совершить такой затяжной обход. Но вот вопрос: а чем все это время занимались крейсера адмирала Пароны? Почему они соблюдали столь строгий нейтралитет?

Так как к 17.31 «Литторио» уже шел на SSW, Майклтвайт не колеблясь пошел в торпедную атаку. Его эсминцы даже обстреляли линкор из 120-мм и 102-мм орудий, что было, по словам самого Майклтвайта, неравноценным обменом на 381-мм снаряды. Спohватившийся Вайэн повернул обратно на запад и в 17.35 выскочил из дыма, но дистанция до «Литторио» теперь составляла 30 000 ярдов. К конвою итальянский линкор был ближе, всего 25 000 ярдов, но транспорты были очень хорошо укрыты дымом. Лихой выпад Майклтвайта смутил Иакино, который отвернул на запад, но «Сикх» был накрыт очередным залпом, и Майклтвайт приказал выпустить две торпеды, «просто чтобы не затонуть со всеми торпедами на борту и заставить неприятеля отвернуть прочь».

В 17.52 итальянский линкор прекратил огонь, так как артиллеристы вообще ничего не видели. Итальянцы тоже принимали волну левой скулой, причем тяжелые крейсера получили крен до 12 градусов, а «Банде Нере» и вообще до 25 градусов. Но ведь англичане действовали в тех же самых условиях! Тем не менее Иакино добился своей цели и перекрыл конвою путь на Мальту, хотя потратил на это непозволительно много времени. Вайэн решил, что ситуация сложилась критическая, и приказал готовиться к общей торпедной атаке под прикрытием дымзавес.



В 18.03 «Клеопатра» открыла огонь по «Литторио» с дистанции 13 000 ярдов и почти сразу выпустила 3 торпеды. Шансов поразить итальянский линкор в таких условиях почти не было, но вот нервы Иакино получили очередной удар. Он поспешно поворачивает на запад и скрывается в дыму, поэтому остальные английские корабли не успевают ничего сделать. И Вайэн снова поворачивает на восток. Позднее он писал: «Было очевидно, что линкор и пара крейсеров пытаются обойти с подветра дымовую завесу, но также было件件но, что наиболее действенным для противника было пройти с наветра (востока). Также было ясно, что не все вражеские силы идут с линкором, поэтому какие-то крейсера могли действовать именно так».

Но в 18.08 командир 14-й эскадры эсминцев капитан 2 ранга Полэнд получил тревожное сообщение от Майклтвайта — итальянцы находились всего в 14 000 ярдов от конвоя, который прикрывали только три его эсминца. Но Майклтвайт продолжал ставить дымовые завесы, а Иакино, тем временем, в 18.20 повернул на WSW, а в 18.27 вообще на запад. Смысл этих поворотов остается совершенно непонятным, но встречу с эсминцами Полэнда («Джервис», «Кельвин», «Кингстон», «Киплинг», «Лиджен») они отсрочили до 18.34.

Итальянцы открыли огонь по британским эсминцам, которые выполняли классическую атаку — строем фронта, ведя огонь из носовых орудий. В 18.41 на расстоянии всего 6000 ярдов от линкора Полэнд повернул вправо, хотя «Лиджен», самый южный, повернул влево, так как уже развернул торпедные аппараты на правый борт. Британские эсминцы выпустили 25 торпед, вынудив Иакино поспешно повернуть на север. «Кингстон» получил снаряд с «Гориции», повредивший котельное отделение, и на пару минут потерял ход, и снова итальянцы не сумели этим воспользоваться. Ранее считалось, что это был снаряд «Литторио», но в таком случае его калибр не превышал 152-мм, так как взрыв 381-мм снаряда под мостиком просто унес бы его прочь. А так ничего, эсминец даже не потерял управление. Кстати, это означает, что



итальянские линкоры за **две мировые войны** не добились **ни одного попадания** своим главным калибром. Торпеды прошли мимо, но теперь угроза конвою была устранена.

В этот момент снова появились британские крейсера, окончательно подорвав решимость итальянцев продолжать бой. В 18.58 эсминцы Майклтвайта попытались провести вторую торпедную атаку, но выпустить торпеды с дистанции 8000 ярдов сумел только «Лиджен». Линкор огрызнулся, дав залп из кормовой башни, и поджег собственный гидросамолет, стоящий на катапульте. После этого англичане уверились, что попали в линкор торпедой, хотя на самом деле все ограничилось одним 120-мм снарядом. В этой лихой атаке очередные осколочные попадания получил «Лайвли», но это было уже несерьезно.

В 18.58 бой завершился. Иакино увеличил скорость до 26 узлов и уходил на север. Почему-то во время сближения его скорость была поменьше. Кстати, за этот день конвой подвергся 28 воздушным атакам, но не потерял ни одного судна. Зато итальянцы не сумели обойтись без потерь, так как при возвращении в базу затонул эсминец «Широко», а потом та же участь постигла эсминец «Ланчиере». Был это шторм или только «очень крепкий ветер», мы, наверное, так уже и не узнаем. Спаслось всего 18 человек из 470, вдобавок повреждения получили крейсер «Банде Нере» и эсминец «Джениере». Впрочем, задержка конвоя сказалась, и на следующий день немецкие самолеты взяли свою плату, потопив один транспорт. Позднее, уже на Мальте, было потоплено еще несколько кораблей и транспортов, но это уже не предмет нашей книги.

Историкам теперь только и остается рассуждать относительно «ложного мифа о британском моральном превосходстве», восхвалять умные действия адмирала Иакино и разоблачать адмирала Каннингхэма, назвавшего этот бой «одним из самых блестящих за всю войну». Особенно мило выглядит пассаж про ничтожные повреждения, которые получили итальянские корабли по сравнению с английскими. Что тут комментировать...



А дальше мы должны рассказать об эпизоде, комментировать который адмиралу Вейхольду явно не захотелось бы, да и вообще, после Новогоднего боя германские адмиралы предпочитали помалкивать. На севере дела у них шли ничуть не лучше, чем у итальянцев на юге. 1 мая 1942 года 4 слабых английских эсминца, переоборудованные для эскортной работы, отогнали 3 больших и мощных немецких эсминца, пытавшихся атаковать конвой PQ-14, а 31 декабря флотилия британских эсминцев более 3 часов удерживала карманный линкор, тяжелый крейсер и 6 больших эсминцев Кригсмарине.

В Арктике дела у немцев складывались, скажем прямо, не слишком удачно. В борьбе с полярными конwoями Кригсмарине не преуспели, единственная их победа была одержана не над конwoем, а над перетрусившими глупцами в кабинетах лондонского Адмиралтейства. Все остальные конwoи благополучно дошли до цели, а последним, кто встретил серьезные проблемы, был конвой PQ-18. То есть на арктических маршрутах немцы отказались от борьбы гораздо раньше, чем на североатлантических, ведь там перелом произошел только в мае 1943 года. К этому времени Новогодний бой уже поставил точку в истории надводного флота Германии.

Итак, летом 1942 года немцам удалось разгромить конвой PQ-17 и нанести серьезные потери конwoю PQ-18, после чего возникла пауза в переходах арктических конwoев. Но зимой, в условиях полярной ночи, конwoи снова пошли в СССР. Наверное, из суеверия англичане сменили обозначение, и теперь эти конwoи назывались JW/RA. Именно при проводке конwoя JW-51B произошло это памятное сражение.

30 декабря подводная лодка U-354 обнаружила конвой «со слабым охранением» недалеко от острова Медвежий. Командование группы «Норд» решило, что это подходящая цель для атаки, так как было выполнено главное требование Гитлера: не рисковать своими тяжелыми кораблями. Сначала предполагалось, что конвой атакуют тяжелый крейсер «Хиппер» и 6 эсминцев 5-й флотилии — «Рихард Бейтцен», «Теодор Ри-



дель», «Фридрих Экольд», Z-29, Z-30, Z-31, однако почти сразу Берлин дал разрешение на участие в операции карманного линкора «Лютцов».

«Командующий крейсерами» (был у немцев такой титул) вице-адмирал Оскар Кумметц решил, что «Хиппер» и 3 эсминца атакуют конвой с северо-запада и отвлекут на себя корабли охранения. После этого конвой повернет на юг, где его встретит «Лютцов» в сопровождении 3 эсминцев. После боя «Лютцов» должен был прорываться в Атлантику, чтобы там продолжить действия на коммуникациях. Кстати, командир «Лютцова» капитан 1-го ранга Штанге узнал об этой операции только после выхода в море! Непосредственное сопровождение конвоя состояло из эсминцев «Онслоу», «Обидиент», «Обдюрейт», «Оруэлл», «Акейтес», тральщика «Брэмбл», 2 корветов и 2 траулеров, эсминец «Ориби» оторвался от конвоя и в бою не участвовал. Ближнее прикрытие осуществляло Соединение «R» контр-адмирала Барнетта — легкие крейсера «Шеффилд» и «Ямайка», то есть у немцев имелись все шансы на победу, если бы не одно «но». Им противостоял Королевский Флот.

В Арктике шторма более привычны, чем в теплом Средиземном море, поэтому нет ничего удивительного в том, что сопровождение конвоя и сам конвой рассыпались, вдобавок английские командиры не представляли, где кто находится. Но позднее ветер значительно ослаб, лишив немцев привычной отговорки. Видимость была неплохой: 7 миль в северном направлении и 10 миль в южном. Утром 31 декабря немцы заметили конвой, а корабли охранения обнаружили немецкие эсминцы. Первая перестрелка между эсминцами состоялась в 09.29, командир эскорта капитан 1-го ранга Шербрук (если точно — Роберт Сент-Винсент Шербрук, далекий потомок Джона Джервиса, лорда Сент-Винсента) собрал свои эсминцы и приказал «Акейтесу» вместе с мелкими кораблями ставить дымовую завесу.

У немцев конвой обнаружили практически одновременно обе группы, но если «Хиппер» посмел-таки вступить в бой со страшными английскими эсминцами, командир «Лютцова» ка-



питан 1-го ранга Штанге проявил «совершенно выдающуюся осторожность, сдержанность, потрясающую предусмотрительность и чувство самосохранения сверх предписанного долгом в присутствии неприятеля». Он отозвал свои эсминцы и предпочел держаться подальше от места событий, пока не прояснится ситуация.

Впрочем, адмирал Барнетт тоже плохо представлял сложившуюся ситуацию. Прежде всего он почему-то считал, что конвой находится к северу от него, а не к югу, как на самом деле, он даже пошел на северо-запад, чтобы проверить радиолокационный контакт, оказавшийся у траулеров «Визалма», и в результате заметно удалился от места боя.

Тем временем Шербрук с эсминцами «Онслоу» и «Оруэлл» помчался на помощь «Обдюрейту», первым заметившему немцев. Однако «Хиппер» в 10.41 для начала обстрелял «Акейтес», который выделялся на фоне густого хвоста дыма, волочившегося позади эсминца, а Шербрук послал первую радиограмму с точными сведениями о противнике. После появления противника конвой повернул на юго-восток, то есть фактически в направлении «Лютцова». Но вот «Хиппер» в это же самое время поворачивает на северо-восток, опасаясь торпедной атаки английских эсминцев, которые начали обстреливать его. В результате первая стычка длилась всего 15 минут, и Шербрук получил время, чтобы собрать все свои 4 эсминца. Однако он сразу отправил «Обидиент» и «Обдюрейт» к конвою, так как опасался действий немецких эсминцев. Напрасно — адмирал Кумметц, находившийся на «Хиппере», похоже, просто не знал, что с ними делать, и его эсминцы покорно тащились следом за крейсером.

После 15 минут затишья, в 10.16, «Хиппер» снова начал стрелять по «Онслоу», хотя Кумметц жаловался: «Освещенность была крайне неблагоприятной, она была гораздо слабее, чем мы могли ожидать. Казалось, все было затянуто серой пеленой, которая искажала силуэты, они сливались друг с другом». Снаряды рвались вплотную к эсминцу, он получил множество осколочных пробоин, а Шербрук был тяжело ранен в лицо. За-



тем последовало попадание в носовую надстройку под орудием «В», в полубак. На эсминце вспыхнули пожары, и он круто отвернул вправо, поставив дымовую завесу. Шербрук передал командование капитан-лейтенанту Кинлоку, командиру «Обидиента».

Казалось, уже ничто не может предотвратить разгром конвоя. «Хиппер» находился в 15 милях от него, а из 4 эсминцев, прикрывавших транспорты, 2 были повреждены. «Лютцов» вообще шел в 5 милях от JW-51B. Британские крейсера находились в 15 милях на северо-восток от «Хиппера» и не могли вмешаться немедленно, тем более что Барнетт упрямо шел к «Визалме», хотя видел вспышки выстрелов на юге.

В 10.45 корвет «Рододендрон» заметил на юге неизвестный корабль — это был «Лютцов». Но карманный линкор почему-то проскочил впереди конвоя, так ничего и не предприняв. «Увидев медленно скользящий силуэт германского карманного линкора, мы затаили дыхание и стали ждать залпа. Но так же беззвучно, как появился, он исчез, настоящий корабль-призрак», — так вспоминал это один из офицеров «Онслоу».

Но в этот критический момент внимание «Хиппера» на себя отвлек тральщик «Брэмбл», который отважно обстрелял грозного противника. «Хиппер» воевал с ним целых полчаса, оставив его лишь в 11.06 в виде пылающей и тонущей руины. Но Кумметц на всякий случай отправил эсминцы «Бейтцен» и «Экольд» добить тральщик. К этому времени немцы оказались к северу от конвоя, и все английские эсминцы сосредоточились там же. В 11.15 «Хиппер» обстрелял «Акейтес», неосторожно выскочивший из дымовой завесы. Один снаряд сразу попал в машинное отделение, и судьба эсминца была решена, так как его скорость упала до 12 узлов. Тем временем Штанге обошел вокруг конвоя, увидел вспышки выстрелов «Хиппера» и пошел туда. Английские эсминцы продолжали смертельно опасную игру в «кошки-мышки», имитируя торпедные атаки, но все-таки в 11.30 вынудили Кумметца второй раз отвернуть в сторону.



И в этот самый момент в бой вступили подошедшие наконец английские крейсера. Рассуждения о соотношении сил в последовавшем столкновении носят несколько схоластический характер. Бои на Соломоновых островах уже доказали, что в ночном бою 203-мм орудия тяжелых крейсеров не имеют никакого преимущества перед 152-мм орудиями легких, более того, высокая огневая производительность давала очевидное преимущество «более слабым». Поэтому у «Хиппера» не было никаких шансов, и его командир поступил совершенно правильно, поспешно отвернув прочь. Но за 5 минут он успел получить 3 попадания, причем в момент поворота, когда корабль накренился, один снаряд попал ниже броневоего пояса и взорвался в топливной цистерне. Через осколочные пробоины в переборках вода начала поступать в котельные отделения, и скорость «Хиппера» быстро упала до 15 узлов.

И теперь уже счастливый случай выручил немцев. Эсминцы «Экольд» и «Бейтцен», которые только что потопили несчастный «Брэмбл», в поисках флагмана налетели на англичан. В 11.43 «Шеффилд», не теряя ни секунды, открыл по ним огонь, пока немцы пытались выяснить, кто есть кто в этой катавасии. Под шквалом снарядов «Экольд» быстро получил смертельные повреждения и в 12.00 отправился на дно со всем экипажем.

В это же самое время «Лютцов» закончил свои хитрые обходные маневры и наконец-то открыл огонь по транспортам. Осколками был поврежден один из них, но британские эсминцы отважно бросились в самое горячее место и постарались прикрыть конвой дымовой завесой. Транспорты срочно повернули вправо, но Штанге никак на это не отреагировал. Он продолжал следовать на северо-запад, время от времени постреливая из орудий. Ненадолго на западе мелькнул силуэт «Хиппера», и британские эсминцы метнулись туда, но бой фактически закончился. В 11.49 Кумметц приказал своим кораблям уходить, и Штанге охотно исполнил этот приказ. В 12.30 имела место еще одна кратковременная безрезультатная стычка между «Лютцовом» и британскими крейсерами. Чуть позднее перевернулся и все-таки затонул «Акейтес».



Если в Арктике шторма бывают довольно часто, то в Ставке Гитлера после этого боя разразился настоящий ураган. Сначала пришло донесение от подводной лодки U-85: «По нашим наблюдениям, битва достигла апогея. Я вижу красное зарево». Затем пришла радиограмма Кумметца: «Прекратил бой и отхожу на запад». Гитлер решил, что его флот одержал грандиозную победу, но никаких точных сведений от своих адмиралов он не получил. Зато о них весьма охотно сообщило английское радио, передавшее, что в результате боя потоплены один английский и один немецкий эсминцы и поврежден немецкий крейсер. Гитлер пришел в бешенство и разразился гневной тирадой против больших кораблей и их трусливых командиров, после чего объявил, что принял твердое решение пустить на слом все тяжелые корабли, а их орудия и броню направить для сооружения «Крепости Европа», а экипажи разбросать по более активным легким кораблям.

Вот так 4 слабых английских эсминца и 2 легких крейсера едва не уничтожили весь германский флот! Правда, кое-как обошлось, хотя не без серьезнейших последствий. Был отправлен в отставку командующий Кригсмарине адмирал Редер, его место занял рьяный подводник Дениц, который спас часть кораблей, но все равно отныне центр тяжести усилий германского флота сместился под воду, пусть это и звучит несколько двусмысленно.

Если же подвести итоги действий крейсеров по защите своих и нарушению чужих морских коммуникаций, следует сказать, что Королевский Флот одержал безоговорочную победу. Ни итальянский, ни немецкий флоты ничего не смогли противопоставить британским крейсерам. И вот уже более полувека историки ищут ответ на вопрос: как именно британский флот одерживал столь потрясающие победы? Не уверен, что мой вариант ответа правилен, но чем он хуже других? Главным врагом итальянских и немецких адмиралов было образование, точнее — излишнее знание истории. Во



всех морских училищах, во всех морских академиях в головы будущих офицеров вдалбливали простую мысль: британский флот уже несколько веков господствует на морях и сражаться с ним бесполезно, потому что англичане всегда, везде и всюду одерживают победу. Вы думаете, это миф? Как бы не так! Действительность гораздо страшнее любых мифов и сказок. Давайте посмотрим на цифры потерь военных флотов, скажем, в период Наполеоновских войн с 1793 по 1815 год. В разных источниках они несколько отличаются, но соотношение остается тем же самым. Возьмем книгу «Battles of British Navy» Джозефа Аллена, том 2, изданный в 1952 году, страница 503. За указанный период противники Великобритании потеряли 166 линейных кораблей и 323 фрегата, в то время как англичане — только 7 линейных кораблей и 27 фрегатов. Требуется какие-то комментарии? Бедные адмиралы помнили эти цифры, и они давили на них с тяжестью могильной плиты. Сражаться с британским флотом **бес-по-лез-но**. Вот и все объяснения.



Линкоры для бедных и богатых

Использование крейсеров на Тихоокеанском театре носило совсем иной характер, нежели в Атлантике. Это объяснялось, разумеется, в первую очередь колоссальными размерами театра и относительной нехваткой кораблей у обоих противников. Союзники ощущали эту нехватку в начале войны, а японцы — от начала и до самого конца. Поэтому непозволительной роскошью было использование крейсеров в качестве разведчиков. Разведчиков перед кем? Те же самые огромные размеры океана сразу вывели из игры все старые линкоры, ведь их максимальная скорость была меньше крейсерской скорости авианосных соединений. Поэтому ни американцы, ни японцы даже не пытались бросить их в бой, а новых быстроходных линкоров было слишком мало. Впрочем, японцы до последнего старались беречь даже свои старые линейные крейсера типа «Конго». Вот так и получилось, что на Тихом океане тяжелые крейсера незаметно превратились в «линейные корабли для богатых» и играли эту роль до тех пор, пока на море полностью и окончательно не воцарился Его Величество Авианосец. И в качестве линкоров крейсера, увы, показали точно такую же неготовность к дневному артиллерийском сражению, как и их старшие братья. Они оказались столь же уязвимы для атак авиации, даже более уязвимы, чем на Средиземном море, потому что здесь обе стороны имели большое количество торпедоносцев. Но зато крейсера отыгрались там, где этого никто не ждал, — в ночных боях, однако и в этом случае события разворачивались не так, как ожидали адмиралы.



Правда, первое столкновение с участием крейсеров на Тихоокеанском театре можно считать во многом случайным. Оно стало результатом последовательного недомыслия британского командования. Сначала Черчилль и компания бессмысленно погубили линкоры «Принс оф Уэлс» и «Рипалс», подставив их под удар японской авиации. И дело даже не в том, что на месте событий оказалось слишком много японских торпедоносцев. Само объяснение Черчилля выглядит как бред сумасшедшего: «Они должны оказать сдерживающее влияние на Японию». Какое влияние могут оказать два линкора на державу, которая решилась развязать войну против Соединенных Штатов и Великобритании одновременно? Причем державу, все-таки имеющую третий в мире флот. Нет, послали на убой и получили то, что заслужили. Кстати, очень интересно было бы, если бы Соединение «Z» все-таки добралось до японского флота вторжения, ведь они в ночь на 9 декабря 1941 года разминувшись чуть не впритык, причем интересны оба варианта — и ночной бой, и дневной.

Но все это из области фантазий и альтернатив, а вот бой возле Эндау, состоявшийся 27 января 1942 года, уже факт из реальной истории. 20 января конвой из 11 японских транспортов вышел из бухты Камрань, чтобы высадить войска в Малайе возле Сингоры, после этого 2 транспорта должны были проследовать дальше на юг к Эндау, который находился уже в 80 милях от Сингапура. Это были «Кансай Мару» и «Канберра Мару», на которые были погружены части 18-й пехотной дивизии и 96-го БАО. Конвой прикрывали легкий крейсер «Сэндай», эсминцы «Фубуки», «Хацуюки», «Сираюки», «Асагири», «Амагири», «Югири» и тральщик W-1.

Утром 26 января японский конвой был замечен самолетом-разведчиком недалеко от Эндау. Королевские ВВС решили атаковать его, но посылать днем устаревшие тихоходные торпедоносцы «Уайлдбист» было сродни сумасшествию. Однако в те дни британское командование в Малайе способность мыслить трезво утратило начисто. Первая волна состояла из 12 «Уайлдбистов», 9 «Хадсонов», 8 «Харрикейнов»



и 15 «Буффало». Самолеты прибыли к месту высадки около 15.00, когда часть японских войск уже находилась на берегу. Их встретил плотный зенитный огонь и истребители. Не менее теплый прием японцы организовали и второй волне (9 «Уайлди-бистов», 3 «Альбакора», 12 истребителей), которая прибыла в 17.30. Во время этих атак англичане потеряли 8 торпедоносцев и 1 истребитель. Летчики сообщили, что транспорты стоят возле Эндау **без всякой охраны**. Этого не могло быть просто потому, что не могло быть никогда, но командование флота в Сингапуре очень хотело одержать победу, хотя бы маленькую, и послало в атаку старый эсминец «Вампир» и очень старый эсминец «Танет».

В 02.37 английские корабли прибыли к цели и были встречены японским кораблем, который они приняли за эсминец. Впрочем, это не удивительно, так как тральщик W-1 был переделанным старым эсминцем. Завязалась перестрелка, англичане продолжали упорно идти к месту высадки. Однако в 03.18 появилось сопровождение конвоя, и все-таки «Вампир» первым выпустил 2 торпеды в эсминец «Сираюки», мелькнувший слева по борту, «Танет» выпустил все свои 4 торпеды, и все они прошли мимо. В бой вступил крейсер «Сэндай», и английские эсминцы были вынуждены повернуть на юго-восток, дав полный ход, чтобы оторваться.

Примерно в 04.00 «Танет» получил попадания в машинное и котельное отделения и потерял ход, он остановился с большим креном на правый борт и начал тонуть. «Вампир» попытался было прикрыть его дымзавесой, но «Сираюки» осветил тонущий корабль прожектором, а «Хацуюки» и «Амагири» продолжали обстреливать его. В 04.15 «Танет» скрылся под водой, «Вампир» повреждений не получил и сумел оторваться от противника.

В ходе боя оба японских транспорта получили повреждения, как считают англичане. Эсминец «Сираюки» подобрал 31 человека из экипажа «Танета», но далее они пропадают без вести. Кстати, вы знаете, что представляет из себя почтенный древний японский обычай кимотори? Полюбопыт-



ствуйте. Около 50 британских моряков сумели добраться до берега и вместе со сбитыми летчиками отправились в Сингапур.

Но это был всего лишь мелкий нетипичный для начала войны эпизод, главные события разыгрались примерно через месяц, когда японцы начали вторжение на острова Голландской Ост-Индии. Первые же настоящие столкновения с японским флотом показали, что европейским адмиралам нечем особо гордиться. Особенно оскандалились голландцы. Выяснилось, что поблекла слава гордых некогда де Рейтера и Тромпа, от них остались только бронзовые буквы на бортах крейсеров.

19 февраля два японских транспорта прибыли к юго-восточному берегу острова Бали и начали выгружать войска. Сначала их прикрывали легкий крейсер «Нагара» и два дивизиона эсминцев, но потом крейсер и один дивизион ушли. Союзное командование узнало о высадке от летчиков, которые отбомбились по транспортам и задержали их разгрузку. В результате японцы были вынуждены заночевать в Санур Роудз, чего они делать не планировали, хотя успел уйти еще один транспорт в сопровождении двух эсминцев.

Голландский адмирал Доорман решил атаковать их, но почему-то предпочел последовательную атаку тремя волнами вместо единого мощного удара. Первая волна состояла из крейсеров «Де Рейтер» и «Ява», эсминцев «Пит Хейн», «Поуп» и «Джон Д. Форд», последние два — американские. Предполагалось, что отряд самого Доормана сомнет эскорт, после чего вторая волна — крейсер голландский «Тромп» и американские эсминцы «Сьюарт», «Пэррот», «Джон Д. Эдвардс», «Пилсбери» — уничтожит врага торпедами. 9 голландских торпедных катеров должны были довершить разгром. И все эти силы были брошены против транспорта «Сасаго Мару» и эсминцев «Асасио» и «Осио».



Но дела с самого начала пошли наперекосяк. Началось с того, что на выходе из Чилачапа сел на мель эсmineц «Кортенар» из состава первой волны. В 22.15 эскадра Доормана вошла в пролив Бадунг, держа скорость 27 узлов. Крейсера шли впереди эсминцев, причем дистанция составляла 5500 ярдов, то есть фактически отряд был разделен на два. «Де Рейтер» держал орудия развернутыми на правый борт, а «Ява» — на левый. В 22.25 наблюдатели «Явы» заметили «Асасио», но крейсер огня не открыл, так как не было приказа адмирала. В дальнейшем союзники еще не раз повторят эту ошибку, которая в скоротечных ночных боях была почти смертельной.

В 22.30 «Асасио» включил прожектора, а «Ява» выпустила осветительный снаряд. Японский корабль снялся с якоря и пошел в море, не обращая особого внимания на стрельбу «Явы». Голландский крейсер вел огонь практически в упор, но не смог причинить серьезного вреда ни «Сасаго Мару», ни эсминцу. Один снаряд разбил-таки прожектор «Асасио», хотя этим дело и ограничилось, крейсера так быстро проскочили мимо якорной стоянки, что «Де Рейтер» даже не успел развернуть орудия на противоположный борт. Это говорит лишь о крайне плохой подготовке голландских моряков. Ведь если верить картам, этот проход занял не менее 5 минут. И вообще действия голландских крейсеров выдают полное нежелание ввязываться в бой.

А далее сказался слишком большой разрыв между крейсерами и эсминцами, и когда прибыл «Пит Хейн», японские эсминцы просто перекрывали ему путь. «Осио» заметил его в 22.35 и бросился навстречу. «Пит Хейн» сам резко повернул вправо, поставив дымовую завесу, одновременно он выпустил 3 торпеды по транспорту и попытался обстрелять его. Практически сразу появились американские эсминцы, которые с трудом заметили транспорт среди клочьев дыма, но все-таки сумели выпустить по нему 5 торпед и обстрелять из орудий. Наблюдатели, видевшие какие-то взрывы, приняли желаемое за действительное.



В это время «Асасио», находившийся всего в миле слева по носу «Пита Хейна», открыл по нему огонь. Бой постепенно принимал хаотичный характер, что характерно для ночных столкновений, но это трудно понять, учитывая минимальное количество участвующих кораблей: 3 с одной стороны, 2 с другой. И тем не менее «Джон Д. Форд» едва не протаранил «Пит Хейн» и был вынужден круто повернуть влево в сторону берега. Голландский эсминец остался один, но ведь и вел бой он только с «Асасио». Тем не менее японский эсминец сначала всадил ему снаряд в котельное отделение, а в 22.46 в голландский эсминец попала торпеда — знаменитый «Лонг Лэнс» нашел первую жертву. «Пит Хейн» повалился на борт и быстро затонул.

Американские эсминцы поставили дымовую завесу и повернули вправо, так как командир отряда решил, что не сумеет прорваться через пролив Бадунг. Этим ему неожиданно удалось обмануть японцев. «Асасио» погнался за ними, но потерял из вида. В 22.54 наблюдатели «Асасио» заметили какой-то силуэт справа по борту, и эсминец обстрелял его, хотя американцы в это время находились у него на левой раковине. Похоже, он стрелял по «Осио». Впрочем американцы тоже не разобрались в ситуации, и «Поуп» выпустил две торпеды влево, где не было вообще никого.

Потом эсминцы разобрались, что к чему, и начался бой, причем «Джон Д. Форд» буквально скрылся в дыму и всплесках. И свои, и чужие решили, что с ним покончено, хотя эсминец в 23.00 даже выпустил 4 торпеды в никуда. «Поуп» добавил еще 5 штук с тем же результатом. Японцы решили, что противник попытается все-таки прорваться на север, а дымзавеса — свидетельство гибели американских эсминцев. Они повернули на север, причем командир дивизиона капитан 1-го ранга Абэ через пару часов гордо сообщил по радио: «Два крейсера типа «Ява» ушли на север через пролив Ломбок. Два из трех эсминцев потоплены, а последний получил огромные повреждения. Мы не получили никаких повреждений».



Но это сообщение скорее испугало, чем обрадовало адмирала Кубо, командовавшего операцией. Он приказал эсминцам «Арасио» и «Митисио» присоединиться к Абэ, и сам тоже поспешил к месту боя с крейсером «Нагара» и 4 эсминцами. Однако он опоздал. Эсминцы Абэ вернулись к месту стоянки «Сасаго Мару», но примерно в 01.40 появилась вторая группа кораблей союзников, причем снова эсминцы и крейсер действовали раздельно, только теперь эсминцы шли в 5 милях впереди «Тромпа».

Союзники предполагали, что японцы имеют не менее 3 крейсеров и 7 эсминцев, а также «большое количество» транспортов. Поэтому, когда в 01.35 впереди был замечен какой-то зеленый огонь, «Стюарт» и «Пэррот» дали торпедный залп в сторону берега. «Асасио» и «Осио» в это время крутились рядом с транспортом, выясняя, какие же повреждения кто получил. Они заметили американцев и бросились им навстречу, завязалась перестрелка. И американцы, и японцы пустили в ход торпеды, но на сей раз были одни промахи. При маневрировании четверка американских эсминцев направилась в самые разные стороны, и японцы просто растерялись, не зная, за кем гнаться. «Сьюарт» получил снаряд в рулевой отсек, началась фильтрация воды в машинное отделение, но обошлось.

Все сомнения японцев разрешил не вовремя появившийся «Тромп». Японские эсминцы обстреляли его, «Асасио» добился 11 попаданий, разбив КДП, прожектора и дальномеры, в ответ «Тромп» добился всего лишь одного попадания в мостик «Осио». После этого японские эсминцы описали циркуляцию и потеряли «Тромп», который проскользнул на северо-восток.

К этому моменту эскадра союзников пришла в полное расстройство. «Стюарт» и «Джон Д. Эдвардс» шли на северо-восток, «Тромп» тащился за ними с большим отставанием, «Пэррот» крался на север вдоль берега, а «Пиллсбери» держался у него на правом траверзе. Примчавшиеся «Арасио» и «Митисио» натолкнулись на головную пару американских эс-



минцев. Вспыхнула новая перестрелка, в которую ввязался и «Пилсбери», также обстрелявший «Митисию». Японский эсминец попытался выпустить торпеды, но вышла из аппаратов только одна, даже помятый «Тромп» успел дать по нему несколько залпов, добившись трех попаданий. Один из снарядов взорвался в машинном отделении, и «Митисию» остановился, окутавшись дымом и паром. Корабли союзников ушли, не пытаясь добить его.

Пришедшие позднее голландские торпедные катера никого не атаковали и фактически просто совершили приятную ночную прогулку. В общем, результат боя оказался совершенно парадоксальным сразу в нескольких отношениях. Два японских эсминца, вооруженные 12 127-мм орудиями, одержали победу в **артиллерийской** дуэли над тремя крейсерами, имевшими на вооружении 23 152-мм орудия. Правда, заявление капитана 1-го ранга Абэ о том, что он потопил 2 крейсера и 3 эсминца, выглядит уж слишком оптимистичным. Еще один смешной парадокс: если бы адмирал Кубо не прислал подкрепления, победа японцев выглядела бы еще более убедительной, так как «Митисию» остался бы цел. И еще: голландские корабли показали свою полнейшую небоееспособность.

Далее кампания в Ост-Индии развивалась примерно по таким же сценариям, и к концу февраля 1942 года остались лишь разрозненные очаги сопротивления на самом важном из островов Яве. Но требовалось подавить и их, поэтому 19 февраля из Йоло вышел большой конвой в составе 41 транспорта, который перевозил японскую 48-ю пехотную дивизию. Его сопровождала 4-я эскадра эсминцев контр-адмирала Нисимурэ, а прикрывала эскадра вице-адмирала Такаги — 5-я дивизия крейсеров и 2-я эскадра эсминцев контр-адмирала Райдзо Танаки (мы еще не раз услышим это имя). Как обычно, началась неразбериха и взаимная путаница. Адмирал Доорман, командовавший сводной англо-



голландско-американской (АБДА) эскадрой, вышел в море, чтобы перехватить конвой, но неправильно оценил ее скорость и был вынужден вернуться. Адмирал Такаги решил перехватить Доормана, но тоже ошибся и вернулся. Вдобавок ему пришлось поворачивать конвой, что кончилось уже совершенным бардаком.

И все-таки во второй половине дня уже на подходах к Сурабае флагман Доормана неожиданно поднял сигнал: «Иду на перехват вражеского соединения, следовать за мной, детали позднее». Союзники снова повернули навстречу японцам и своей судьбе. Но этот маневр был замечен японским самолетом-разведчиком, который известил адмирала Такаги. Он принялся спешно собирать свои разбросанные силы, а окончательно рассыпавшийся конвой опять повернул прочь.

Формально эскадра Доормана не уступала японской, но качественное превосходство противника было просто колоссальным. Контр-адмирал Карел Доорман имел в своем распоряжении тяжелые крейсера «Эксетер» и «Хьюстон», легкие крейсера «Де Рейтер», «Ява», «Перт», эсминцы «Витте де Вит», «Кортенар», «Джон Д. Эдвардс», «Олден», «Джон Д. Форд», «Пол Джоунс», «Электра», «Юпитер». Однако «Хьюстон» во время налета японской авиации лишился кормовой 203-мм башни, а маленький «Эксетер» изначально имел всего 6 таких орудий. Я всегда утверждал и сейчас не откажусь от своих слов: рассуждения о преимуществе крейсеров, имеющих 10 орудий против 9 или 9 против 8, носят схоластический характер. Одно лишнее орудие совершенно ничего не меняет, особенно если посмотреть на процент попаданий в бою, главную роль играют системы управления огнем и подготовка артиллеристов. Но совсем иное дело получается, если 12 орудиям противостоят 20, как в данном случае, это ведь почти двойное превосходство. И не слишком исправляли дело 152-мм орудия союзников, ведь предполагалась артиллерийская дуэль на дальних дистанциях, когда они могли добиться попадания лишь чудом. Контр-адмирал Такео Такаги имел тяже-



лые крейсера «Нати» и «Хагуро», легкие крейсера «Дзинцу» и «Нака», эсминцы «Токицукадзэ», «Амацукадзэ», «Юкикадзэ», «Хацукадзэ», «Ямакадзэ», «Кавакадзэ», «Садзанами», «Усио», «Асагумо», «Минэгумо», «Мурасамэ», «Самидарэ», «Юдати», «Харусамэ». Ах, как поэтично звучат эти имена: «Белое облако на горной вершине...» Но мы отвлеклись, — все эти красоты были вооружены страшным для союзников оружием: 609-мм торпедами, имевшими колоссальную дальность хода и огромный заряд. Другое дело, что японцы, слишком полагаясь на характеристики торпед, имели привычку стрелять ими с предельных дистанций, в силу чего процент попаданий был непристойно низким. Что, кстати, подтвердил и бой в Яванском море. Но все равно — 8 эсминцев против 14, да еще с ужасными «Лонг Лэнсами». Имелся еще один не столь явно видный фактор — ничтожная боевая эффективность голландских кораблей, о которой мы говорили, вдобавок эсминцев «Кортенар» не мог развивать более 27 узлов из-за поломки котла и этим связывал всю эскадру.

Итак, в 14.27 эскадра АБДА, уже входившая в Сурабаю, повернула обратно в море. Союзники следовали тремя колоннами: британские эсминцы шли на правом крамболе колонны крейсеров, 2 голландских и 4 американских эсминца — на ее левой раковине. Японские адмиралы собрали свои разбросанные силы к 15.50, но также предпочли строй нескольких колонн. В 16.10 наблюдатели «Дзинцу» заметили мачты на горизонте, а в 16.12 японцев заметил и головной эсmineц союзников «Электра». «Дзинцу» сразу повернул на противника и открыл огонь с дистанции 18 000 ярдов, что делать было бессмысленно, учитывая его 140-мм орудия. В 16.17 в бой вступили японские тяжелые крейсера, но им пришлось стрелять с дистанции 28 000 ярдов. Перед войной все адмиралы много разглагольствовали о чем-то подобном, и вот выпал случай проверить на деле свои измышления. «Хьюстон» и «Эксетер» ответили через 3 минуты.

В 16.20 Доорман повернул влево, так как опасался, что японцы могут перерезать ему курс, и в это же время «Дзин-



цу» повернул влево, так как адмирал Танака опасался слишком сокращать дистанцию. В 16.29 Доорман повернул еще раз и лег на курс WSW, в результате легкие крейсера союзников обнаружили, что их 152-мм орудия бесполезны. Так, следуя довоенным доктринам, голландский адмирал лишил себя единственного реального преимущества — большого количества средних орудий. Первого попадания добились японцы в 16.31, но 203-мм снаряд, попавший в «Де Рейтер», не взорвался.

Завязалась безрезультатная перестрелка на дальних дистанциях. Унылый ход битвы разнообразили только действия горячих японских адмиралов, командовавших миноносными эскадрами. Завязку боя обеспечил Райдзо Танака, теперь в дело вступил Сёдзи Нисимура. Он повел свои корабли в атаку, и в 16.34 крейсер «Нака» дал первый торпедный залп с дистанции 15 000 ярдов. Между прочим, это 75 кабельтовых, что для европейских торпед было **очень** большое расстояние. Через минуту выпустил торпеды «Дзинцу», а потом еще 23 торпеды выпустили эсминцы Нисимуры. В 16.52 торпедный залп дал «Хагуро», теперь с дистанции 22 000 ярдов.

Тяжелые крейсера союзников вели энергичный, но неэффективный огонь, хотя сами моряки были убеждены в обратном. Они «точно видели», как получивший множество попаданий «Хагуро» взорвался и затонул. Впрочем, примерно в таком же блаженном заблуждении пребывали и японцы.

Все изменилось в 17.04, когда японский конвой сообщил, что подвергся воздушной атаке. Как-то неожиданно адмирал Такаги сообразил, что крейсера союзников постепенно довольно близко подобрались к конвою и следует действовать более решительно, чтобы не случилось неприятностей. Такаги пошел на сближение с союзниками, Доорман также чуть повернул к северу, навстречу японцам. И тут сначала в «Хьюстон» попал 203-мм снаряд, который не взорвался, а в 17.08 «Эксетер» получил попадание в 102-мм установку S2 (задняя по правому борту). Снаряд прошел ее насквозь, попал в вентилятор машинного отделения и взорвался в котельном отделении



«В», выведя из строя 6 котлов из 8. «Эксетер» непроизвольно покатился влево, и 3 концевых крейсера последовали за ним, полагая, что это какой-то очередной маневр.

На «Перте» почти сразу поняли, что происходит, и австралийский крейсер, описав циркуляцию, прикрыл «Эксетер» дымовой завесой. В 17.13 одна из выпущенных японских торпед нашла-таки жертву — страшный взрыв переломил пополам эсминец «Кортенар». Лишь теперь Доорман заметил, что происходит что-то неладное, и «Де Рейтер» повернул на юг следом за остальными кораблями. Японцы продолжали погоню, хотя первую фазу боя можно было считать завершившейся.

Адмиралу Доорману потребовалось 20 минут, чтобы восстановить порядок. «Де Рейтер» поднял сигнал, который позднее очень любили повторять голландские историки: «Всем кораблям — следовать за мной». Но за ним последовали только «Перт», «Хьюстон», «Ява» и 4 американских эсминца, подбитый «Эксетер» медленно тащился в направлении Сурабаи, а остальные эсминцы старались его прикрыть. Весь район боя затянули рваные клочья дымовых завес, сильно затруднявшие наблюдение.

В 17.45 корабли Доормана выскочили из дыма и увидели японские тяжелые крейсера в 19 500 ярдах от себя на северо-западе. Бой возобновился, а в 19.54 «Нати» и «Хагу-ро» выпустили по 8 торпед в «Эксетер» с дистанции 27 000 ярдов. Спора нет, «Лонг Лэнс» — отличная торпеда. Но давайте займемся элементарной арифметикой. 27 000 ярдов это 13,5 мили. Имея скорость 40 узлов, торпеда потратит около 20 минут, чтобы пройти это расстояние. За это время корабль в нормальном состоянии при скорости 30 узлов (а кто в бою держит меньше?) пройдет 10 миль. Его конечное положение угадать совершенно невозможно. Если же добавить активное маневрирование, то вероятность попадания становится чуть ли не отрицательной величиной. И даже привычка японцев выпускать торпеды десятками ничего не меняет. Да и наводят торпедные аппараты не с помощью главного КДП и его 6-метровых дальномеров, так что ошибки в определении



дистанции, скорости и курса цели становятся огромными. Может, потому японцы и пришли к мысли создания торпедных крейсеров типа «Ои», чтобы выпускать торпеды уже не десятками, а сотнями? Тогда можно было бы хоть на что-то рассчитывать.

Командиры японских флотилий эсминцев, видимо, решили добить «Эксетер» и пошли на сближение, но торпедные залпы производили все-таки с приличных дистанций. Британские эсминцы «Электра» и «Энкаунтер» бросились им навстречу, чтобы предотвратить опасность. «Электра» проскочила сквозь дымовую завесу, увидела стремительно идущие корабли Танаки во главе с «Дзинцу» и сразу обстреляла японский крейсер. То же самое сделал «Энкаунтер». Но в это время появились корабли Нисимуры, и британские эсминцы оказались в крайне тяжелом положении. Однако они сделали все, что могли, и даже больше. «Электра» всадила один снаряд в «Дзинцу», а опрометчиво подошедший слишком близко «Асагумо» получил снаряд в машинное отделение. Британский эсминец даже выпустил торпеды, но промахнулся. «Энкаунтер» нанес небольшие повреждения «Минэгумо», но потом английские корабли были просто раздавлены. «Электра» получила множество попаданий и затонула в 18.16. Но отчаянная атака этих двух эсминцев принесла плоды — ни одна из 98 торпед, которые японцы выпустили во второй фазе боя, в цель не попала. А 48 человек экипажа «Электры» были спасены на следующий день американской подводной лодкой S-38.

Тем временем крейсера АБДА описали циркуляцию и сейчас шли на юго-восток параллельно «Эксетеру». Доорман отдал американским эсминцам не слишком внятный приказ «Контратаковать», затем сразу отменил его, потом приказал поставить дымовую завесу и прикрыть его отход. Вконец сбитый с толку командир дивизиона все-таки решил атаковать торпедами крейсера Такаги. В 18.22 американские эсминцы разрядили торпедные аппараты правого борта с дистанции 10 000 ярдов, но японцы легко от них уклонились. Тем време-



нем уже показались огни маяка Сурабаи, и Такаги, опасаясь попасть на минные поля, приказал отходить.

Адмирал Доорман упрямо отказывался признать свое поражение. Он отправил «Эксетер» в сопровождении эсминца «Витте де Вит» в Сурабаю и в 18.33 повернул вслед за противником. Теперь за «Де Рейтером» шли «Хьюстон», «Перт» и «Ява», английский эсминец «Юпитер» прикрывал их с левого траверза, а американская четверка шла на правом крэмболе. Однако этот маневр был обнаружен самолетом-разведчиком «Дзинцу» в 18.46, причем союзники шли прямо на японский конвой. Нисимура поспешно приказал ему повернуть назад. Японское соединение тоже находилось в состоянии полного хаоса: тяжелые крейсера принимали свои гидросамолеты, эскадры эсминцев раскололись на отдельные группы, поврежденные «Асагумо» и «Минэгумо» и уходили прочь. В общем, все завершилось коротким обменом залпами примерно в 19.35, после чего Доорман снова повернул на восток, намереваясь обойти эскорт и прорваться-таки к конвою.

В 21.00 голландский адмирал опять повернул на запад, но командир дивизиона американских эсминцев по собственному решению отправился в Сурабаю, так как его корабли израсходовали торпеды и почти израсходовали топливо. В 21.25 союзников подстерегло новое несчастье — эсминец «Юпитер» подорвался на голландской мине, и спасти его было уже некому. Через 4 часа он затонул. В 22.00 эскадра АБДА прошла мимо места гибели «Кортенара», и Доорман приказал своему последнему эсминцу «Энкаунтер» подобрать людей, далее пошли только 4 крейсера. Японские самолеты сначала следили за ними, но потом связь оборвалась, и адмирал Такаги тоже оказался в потемках в буквальном и переносном смысле. Единственное, что он знал, — эскадра Доормана идет на север.

В 23.02 японцы увидели на юго-востоке какие-то силуэты. Такаги повернул влево и лег на параллельный курс. В 23.10 союзники заметили его, завязалась перестрелка. В



23.22 «Нати» выпустил 8 торпед, а через минуту «Хагуро» — еще 4 с дистанции 14 000 ярдов. Это был решающий удар. В 23.32 одна из торпед «Хагуро» попала в «Де Рейтер», а через две минуты торпеда «Нати» попала в «Яву». Старый крейсер не выдержал удара, у него отломилась корма, и он быстро затонул. Более новый «Де Рейтер» продержался на воде дольше, но потом затонул и он. Адмирал Доорман отказался покинуть мостик гибнущего корабля.

В общем, этот бой можно считать смертельным ударом по теории артиллерийской дуэли на большой дистанции. Японские крейсера израсходовали 1619 снарядов калибра 203 мм и добились всего 5 попаданий, причем взорвался лишь один снаряд. Правда, по счастливой случайности он оказался «золотой пулей», но нельзя же всерьез рассчитывать на подобное везение. 221 140-мм снаряд вообще был выкинут в море. Результаты союзников оказались не лучше, лишь «Перт» вроде бы добился одного попадания в катапульту «Хагуро». Японцы израсходовали 153 торпеды (по другим данным, даже 164), но добились всего 3 попаданий, что составляет **два процента**. Дальнейшие события только подтвердили эту дурную тенденцию, ну а бой у Командорских островов вообще стал осиновым колом в могилу теории дневного артиллерийского боя.

Как обычно, сразу после поражения между союзниками начались раздоры. Сразу вспыхнула склока между голландским адмиралом Хелфрихом, командовавшим морскими силами союзников, и британским контр-адмиралом Палисьером. Хелфрих намеревался продолжать борьбу, переведя все уцелевшие корабли на южное побережье Явы в Чилачап. Палисьер отказался и самостоятельно приказал всем уцелевшим британским кораблям уходить на Цейлон. Этот приказ спас стоявшие в Батавии крейсера «Хобарт», «Данаэ», «Дрэгон» и пару старых эсминцев. Они покинули порт в полночь в этот же день и проскочили пролив Сунда буквально в послед



ний момент. «Перт» и «Хьюстон», которые пришли в Таджонг Приок на западе Явы, задержались, принимая топливо, и задержка стала роковой. Ну а судьба кораблей, ушедших в Сурабаю, была предрешена изначально.

Вечером 28 февраля «Перт» и «Хьюстон» вышли из Таджонг Приока, намереваясь проскочить через пролив Сунда, через пару часов следом за ними вышел эсминец «Эвертсен». Но надеждам на прорыв не суждено было осуществиться, пролив уже блокировала японская 5-я эскадра эсминцев, в бухте Бантам стояли два транспорта под прикрытием эсминцев «Сиракумо» и «Муракумо», поблизости находились и другие японские корабли. В Яванском море крутился легкий авианосец «Рюдзё» с сопровождением.

Поэтому нет ничего удивительного, что в 22.39 эсминец «Фубуки» заметил на подходах к острову Баби неизвестные корабли. Он сразу сообщил контр-адмиралу Хара, и тот поспешил навстречу на легком крейсере «Натори», имея при себе эсминцы «Сираюки» и «Хацуюки». Одновременно адмирал вызвал на помощь эсминцы «Харукадзэ», «Хатакадзэ» и «Асакадзэ». В 22.59, когда японский адмирал понял, что столкнулся с двумя крейсерами, он вызвал патрулировавшие севернее тяжелые крейсера «Могами» и «Микума», вместе с которыми находился эсминец «Сикинами». Вырваться из этого кольца союзники не могли.

В 23.15 «Перт» заметил впереди силуэт и быстро опознал его как японский эсминец. Крейсер повернул на север и открыл огонь. В это же время тащившийся сзади «Фубуки» выпустил 9 торпед. Крейсера союзников описали на месте две петли, стреляя по всему, что появлялось в поле зрения, причем один снаряд даже попал в мостик «Сираюки». Адмирал Хара приказал своим эсминцам атаковать их торпедами, что они и сделали в 23.40. Австралийский крейсер сам выпустил 4 торпеды по транспортам, которые виднелись в бухте.

Как записано в бортжурнале «Хьюстона»: «Бой превратился в свалку — орудия «Хьюстона» стреляли во все стороны, дис-



танция никогда не превышала 5000 ярдов». Выполнив атаку, японские эсминцы отошли, позволив вступить в бой тяжелым крейсерам. В 23.55 началась крейсерская дуэль, причем «Хьюстон» добился попадания в «Микуму». Японцы продолжали беспорядочную пальбу торпедами, хотя им следовало бы немного подумать. Крейсера союзников к этому времени решили прекратить бой и прорываться к проливу. Следует напомнить, что к началу боя у них оставалось по 50 снарядов на ствол на «Хьюстоне» и всего по 20 снарядов на ствол на «Перте».

В 00.05 японские торпеды нашли цель. Как выяснилось, крейсер «Могами» произвел исключительно меткий залп: 5 торпед из 8 попали в цель. Затонули тральщик W-2 и транспорты «Сакура Мару», «Хорай Мару», «Тацуно Мару», «Рюдзё Мару». Множество японских солдат оказались в воде, в том числе штаб 16-й армии во главе с генералом Имамурой. Но до берега, по счастью, было совсем недалеко.

Однако союзники исчерпали свой лимит везения. Торпеды японских эсминцев поразили «Перт». Сначала торпеда «Харукадзэ» попала в переднее машинное отделение крейсера, а затем еще две торпеды с «Муракумо» и «Сиракумо» попали в носовую и кормовую части корпуса. После этого японские эсминцы принялись с малой дистанции в упор расстреливать беспомощный крейсер, уничтожая пытающихся спастись людей. «Перт» повалился на левый борт и затонул в 00.13.

«Хьюстон» продержался немногим дольше. Сначала залп 203-мм снарядов попал в заднее машинное отделение, разорвав паропроводы. Затем в считанные минуты он получил еще несколько попаданий снарядами: две торпеды в правый борт и одну — в левый. В 00.25 капитан 1-го ранга Рукс отдал приказ покинуть корабль, но некоторые расчеты 127-мм орудий стреляли, пока не кончились снаряды. В 00.34 крейсер задрал корму в воздух и скрылся под водой. В этом бою японцы израсходовали 85 торпед, процент попаданий считайте сами.



Также вечером 28 февраля из Сурабаи вышел крейсер «Эксетер» в сопровождении эсминцев «Энкаунтер» и «Поуп». Но если адмирал Палисьер спас корабли, стоявшие в Батавии, то эти он погубил. Почему-то он решил, что находящийся по соседству пролив Бали слишком мелководен для «Эксетера», а по берегам пролива Ломбок обосновались японцы. Поэтому он отправил несчастный крейсер через все Яванское море к тому же проливу Сунда, где японцев ну просто не могло **не быть**. Результат получился предсказуемым. Кстати, американские эсминцы, плюнув на эти многомудрые рассуждения, ночью 1 марта проскочили пролив Бали и удрали в Австралию, хотя им по пути пришлось выдержать небольшую перестрелку с японскими эсминцами, патрулировавшими выход из пролива.

«Эксетер», который не мог развить более 16 узлов, в течение ночи шел на север, чтобы утром попытаться прорваться на запад под берегом Борнео. Но японский самолет обнаружил его и сообщил адмиралу Такаги. В 07.50 «Нати» и «Хагуро» возникли на горизонте, однако Такаги, израсходовавший слишком много снарядов накануне, не спешил идти на сближение. Он предпочел вызвать на помощь отряд вице-адмирала Такахаси, состоявший из тяжелых крейсеров «Асигара» и «Мьёко» и эсминцев «Акэбоно», «Икадзути».

В 10.10 эсминцы союзников завязали перестрелку с эсминцами Такахаси, а через 10 минут открыли огонь тяжелые крейсера. Адмирал Такаги также следовал за «Эксетером», но берег боеприпасы и в бой вступил только в 11.15. Вскоре появились еще два японских эсминца — «Кавакадзэ» и «Ямакадзэ». Положение союзников стало окончательно безнадежным, хотя машинная команда «Эксетера» сделала невозможное и довела скорость крейсера до 26 узлов.

Как обычно, японцы принялись стрелять торпедами, что в погоне дело вообще-то уже совершенно безнадежное. «Эксетер» и «Поуп» тоже выпустили свои торпеды, но безрезультатно. В 11.20 «Эксетер» снова получил снаряд в машинное отделение, и все закончилось. Крейсер потерял ход и остано-



вился, безжалостно расстреливаемый японцами. В 11.35 на «Энкаутере» осколок перебил масляную магистраль, подшипники моментально перегрелись, и эсминец тоже потерял ход. Командиры обоих британских кораблей приказали командам спасаться. Последний удар «Эксетеру» нанес один из японских эсминцев («Икадзути» или «Инадзума» — разные источники утверждают разное), который всадил торпеду в уже неподвижный крейсер. Одно попадание на 25 выпущенных торпед! Кроме того, крейсера Такахаси израсходовали 1171 203-мм снаряд, а крейсера Такаги — еще 288.

Эсминец «Поуп» воспользовался дождевым шквалом и ускользнул. Однако днем его нашли японские самолеты и потопили. Долгое время писали, что это были пикировщики авианосца «Рюдзё», грозные «Вэлы». Но более тщательный анализ открыл несколько неожиданную вещь. Эсминец сначала подвергся атаке гидросамолетов «Пит» с гидроавианосца «Титосэ», а потом прилетели горизонтальные бомбардировщики «Кейт». Но ни те, ни другие не добились прямых попаданий, хотя близкие разрывы нанесли эсминцу серьезные повреждения. В конце концов командир «Поупа» принял решение затопить корабль. Так завершился бой в Яванском море.

А сейчас мы будем вынуждены нарушить стройную хронологию и перенестись на противоположный конец Тихого океана и на год вперед. Этого требует логика событий, потому что именно у Командорских островов состоялся следующий дневной артиллерийский бой крейсеров, поставивший жирный крест на теории этого самого боя. И, глядя на результативность артиллерийского огня в этих столкновениях, нельзя отделаться от впечатления, что все рассуждения о зонах свободного маневрирования и теоретические расчеты вероятности попаданий выдуманы адмиралами от осознания собственной беспомощности, для придания веса никчемным разглагольствованиям. Ибо оказалось возможным выбросить в воду несколько тысяч снарядов, добившись пары попаданий.



История войны на севере Тихого океана и вокруг Алеутских островов всегда представлялась несколько загадочной. Зачем японцы затеяли эту авантюру? Какую практическую выгоду они намеревались извлечь из оккупации пары никому не нужных островков? Сначала говорили, что это-де должно было отвлечь внимание американцев от операции при Мидуэе, но появившиеся в последнее время работы историков опровергли и эту теорию. Бессмысленность этой операции подтвердило и долгое затишье, наступившее после высадки японцев, — американцы проснулись только весной 1943 года. Но и тогда пробуждение носило весьма специфический характер.

Вообще создается впечатление, что Алеуты стали чем-то вроде чулана Тихоокеанской войны, склад ненужных вещей **Pacific War** или **Тайхэйё сэнсэ** — кому как нравится. Недаром ведь американцы сначала сплывили туда свои ненужные старые линкоры, пережившие побоище в Перл-Харборе, затем туда отправились ненужные адмиралы вроде Фрэнка Флетчера и, наконец, подальше убрали ненужные тяжелые крейсера, не оправдавшие надежд в боях на Соломоновых островах. Нечто подобное мы видим и у японцев. 5-й флот адмирала Хосогая выглядит не вполне убедительно на фоне остальных, причем в отличие от 8-го флота никто не собирается его усиливать.

Примерно в такой обстановке командующий японским 5-м флотом в конце марта 1943 года затеял проводку 3 транспортов на Алеуты. Кстати, это тоже говорит о многом. На юге Тихого океана японцы очень давно отказались от мысли использовать транспорты, даже быстроходные, для доставки подкреплений. Американская разведка своевременно предупредила командование о том, что «японцы что-то затевают», и в море вышла Оперативная группа 16.6 под командованием свежееиспеченного контр-адмирала Чарльза Мак-Морриса. Она состояла из тяжелого крейсера «Солт-Лейк-Сити», легкого крейсера «Ричмонд» (та еще рухлядь!), эсминцев «Бейли», «Колэн», «Дэйл», «Монагхэн». Американская разведка совершила только одну, зато очень грубую ошибку, сильно недооце-



нив силы японцев. Вместо одного тяжелого и одного легкого крейсеров и 4 эсминцев адмиралу Мак-Моррису предстояла встреча с тяжелыми крейсерами «Нати» и «Майя», легкими крейсерами «Тама» и «Абукума», эсминцами «Вакаба», «Хацусимо», «Икадзути», «Инадзума». Кстати, такой аккуратный автор, как Винсент О'Хара, теряет последний из них, вероятно, на том основании, что «Инадзума» сопровождал транспорты. Но этот эсминец присутствовал в районе боя, а вот «Усугумо», который конвоировал тихоходный транспорт «Санко Мару», действительно мог числиться только на бумаге.

Рано утром 27 марта американское соединение патрулировало между островом Атту и Командорскими островами. Погода была штормовой, и кораблям приходилось нелегко, но еще хуже было японскому соединению. Мак-Моррис растянул свои корабли длинной цепочкой, где не было нужды заботиться об интервалах, а вот Хосогая приходилось сохранять строй, что при такой коллекции совершенно разнотипных кораблей было очень нелегко. Во всяком случае, когда в 04.00 японский адмирал приказал повернуть на север, эсминец «Инадзума» промедлил с поворотом, однако именно он увидел впереди и чуть слева по курсу мачты, дистанция составляла 27 000 ярдов, поэтому японских наблюдателей следовало бы похвалить за отменную зоркость. Но Хосогая предположил, что это появился «Санко Мару».

Как ни странно, первым сориентировался транспорт «Аска Мару». На нем пересчитали замеченные мачты, поняли, что их слишком много, и тут же передали сигнал тревоги командиру 1-й флотилии эсминцев контр-адмиралу Мори на «Абукуму». Ему потребовались 15 минут, чтобы убедиться, что все обстоит именно так, и лишь потом он сообщил о контакте командиру. Адмирал Хосогая повернул навстречу противнику, отправив оба транспорта в сопровождении «Инадзумы» на север.

Американцы заметили противника на полчаса позже, чем японцы. Адмирал Мак-Моррис немедленно приказал своим кораблям стянуться к флагманскому «Ричмонду», что потребо-



вало времени, так как самый дальний из кораблей находился на расстоянии 24 миль от него. Когда же выяснилось, что американцы имеют против себя два тяжелых крейсера, Мак-Моррис забеспокоился, но все-таки не отказался от намерения прорваться к транспортам.

В 05.40 японские тяжелые крейсера дали первый залп с дистанции 20 000 ярдов. В это время японцы шли кильватерной колонной в следующем порядке: «Абукума», «Вакаба», «Икадзути», «Нати», «Майя», «Тама». У американцев эсминцы «Бейли» и «Коглэн» находились на левом кранбале «Ричмонда», «Солт-Лейк-Сити» шел за флагманом, а «Дэйл» и «Монагэн» держались у него на правой раковине.

Японцев с самого начала боя преследовали неудачи. Первым же залпом «Нати» повредил собственный гидросамолет на правой катапульте, а затем из-за неполадок в электросетях вышли из строя башни главного калибра. Зато «Майя» уже вторым залпом накрыл «Ричмонд». Американцы открыли ответный огонь через две минуты после японцев, но их стрельба была неточной. Дистанция постепенно сокращалась, и в 05.44 «Нати» выпустил 8 торпед, которые прошли мимо, хотя американцы утверждали, что они «едва-едва...».

Постепенно Мак-Моррису стало понятно, что если кому сегодня и будет плохо, так это американским крейсерам, а не японским транспортам. Он повернул влево и увеличил скорость до 28 узлов, пытаясь оторваться. Однако именно «Солт-Лейк-Сити» добился первого попадания в бою. В 05.50 снаряд ударил в компасную платформу «Нати», убил 11 человек и ранил 21, хотя адмирал каким-то чудом не получил ни царапины. Однако японцы продолжали преследование, при этом адмирал Мори держался на правой раковине американских крейсеров, а Хосогая — на левой.

В 06.07 торпедный залп дал «Майя», следуя все той же порочной практике стрелять торпедами при первой же возможности, хотя торпедный залп вдогонку не может принести пользы по определению. В 06.10 первого попадания добились и японцы — снаряд разнес правый гидросамолет «Солт-Лейк-



Сити», хотя особого вреда не причинил. Хуже оказалось другое — в результате хитрых маневров обоих командиров японцы перекрыли американцам пути отхода к своим базам, и вообще Мак-Моррис сейчас двигался на запад, то есть по направлению к Японии. Американцы получили небольшую передышку, так как крейсер «Майя» временно прекратил стрельбу, но в 06.30, когда «Нати» справился с неполадками в электросети, бой возобновился.

В 06.45, когда крейсер «Тама», шедший чуть впереди и севернее своих тяжелых крейсеров, оказался на расстоянии 18 000 ярдов от «Солт-Лейк-Сити», американский крейсер дал по нему пару залпов, отогнав подальше. Но чем мог ему угрожать старый и слабый японский корабль на такой огромной дистанции — 10 миль — совершенно непонятно.

А вскоре у американцев случилась настоящая неприятность. В 06.52 из-за постоянных сотрясений от собственной стрельбы и близких разрывов на «Солт-Лейк-Сити» отказало рулевое управление. Чтобы прикрыть его, адмирал МакМоррис направил «Ричмонд» в сторону «Абукумы» и открыл огонь, но японский крейсер сразу отошел. В 07.02 рулевое управление «Солт-Лейк-Сити» отремонтировали, но выяснилось, что нормально оно все равно не работает — повороты были ограничены 10 градусами.

Именно в этот момент адмирал Хосогая приказал всем своим кораблям атаковать противника. Но, как мы видели, 1-я эскадра эсминцев отвернула в сторону, и приказ исполнил лишь крейсер «Тама», выпустивший 4 торпеды. В 07.10 «Солт-Лейк-Сити» получил еще одно попадание 203-мм снарядом, в результате было затоплено несколько отсеков. Мак-Моррис был вынужден приказать своим эсминцам поставить дымовую завесу.

Американцы продолжали двигаться на запад со скоростью 25 узлов — больше поврежденный «Солт-Лейк-Сити» не давал. Но адмирал Хосогая потерял управление своей эскадрой, в результате чего его эсминцы уплыли в голубые дали и не смогли нанести решающий удар. Да и сам адмирал дей-



ствовал достаточно вяло, продолжая держать дистанцию около 20 000 ярдов, вместо того чтобы сблизиться и добить противника.

Вялая перестрелка продолжалась. Мак-Моррис повернул сначала на север, потом опять на запад, а затем на юг, но японцы продолжали упорно его преследовать. В 07.55 в «Солт-Лейк-Сити» попал еще один снаряд, теперь 140-мм с «Абукумы». Он вызвал дополнительные затопления, появился крен. Но обратите внимание на временные интервалы между попаданиями! Один снаряд в час — вот она, дуэль на предельных дистанциях. Дымовые завесы помогли Мак-Моррису обмануть японцев. Хосогая просмотрел его поворот к югу и продолжал двигаться на запад. В результате дорога домой была открыта!

Японцы тем временем выпустили очередные 16 торпед с дистанции около 17 500 ярдов, но в цель, естественно, не попали. Затопления еще больше снизили скорость американского тяжелого крейсера, теперь он не мог дать больше 20 узлов. В 08.40 японцы несколько сократили дистанцию, которая все равно оставалась достаточно большой, и усилили огонь. Но это мало что дало, более того, «Нати» получил попадание, которое вывело из строя одно из его 203-мм орудий. Эсминцы «Вакаба» и «Хацусимо» выпустили очередную порцию торпед, но также безрезультатно. Однако японцам помогли механики «Солт-Лейк-Сити», которые ошибочно подали в котлы нефть, перемешанную с водой. В 08.55 крейсер полностью потерял ход.

Наступил критический момент сражения. Мак-Моррис приказал своим эсминцам атаковать японцев, и «Бейли», «Коглэн» и «Монахэн» прошли прямо на врага. «Ричмонд» остался позади, чтобы в случае необходимости принять команду «Солт-Лейк-Сити». Но адмирал Хосогая был вынужден перенести огонь на эсминцы, и «Бейли» получил серьезные повреждения. Он выпустил 5 торпед и промахнулся, а вот два остальных эсминца просто не посмели выйти на дистанцию торпедного выстрела. Их командиры просто **струсили**.



И в тот момент, когда американцам оставалось только молиться, произошло чудо — в 09.04 японцы прекратили огонь и ушли. Как обычно, нашлась масса причин, объясняющих это решение. Хосогая считал воздушную атаку американцев неизбежной и боялся ее: он израсходовал слишком много снарядов и слишком много топлива. Особенно здорово звучала последняя фраза его рапорта: «Даже потопление американского корабля не оправдывало продолжение боя». Вот так!

Это сражение характерно чудовищным расходом боезапаса при минимальных результатах. «Солт-Лейк-Сити» выпустил 832 203-мм снарядов, «Ричмонд» 271 152-мм, эсминцы — 985 127-мм. Японцы израсходовали 1611 203-мм, 321 140-мм. Количество попаданий вы видели. Японские корабли израсходовали 43 торпеды, американские — только 5, попаданий не было вообще.

Доктрина дневного артиллерийского боя на большой дистанции приказала долго жить, и события, имевшие место 25 октября 1944 года, были уже совершенно излишним доказательством совершенно очевидного факта.



Линкоры для юго-запада. Первая серия

В годы Второй мировой войны на море произошло великое множество боев, но лишь немногие из них стали по-настоящему знамениты. Причем совсем не обязательно эти сражения были самыми крупными, скорее даже наоборот — среди них как раз не было **самых** крупных, хотя значение они имели серьезное. И все-таки они прославились. Мы говорим о Матапане, Мидузе и Саво, и сейчас речь пойдет о последнем из сражений.

Несмотря на поражение при Мидузе, летом 1942 года японцы продолжали продвигаться на юге Тихого океана. Мы не будем вдаваться в детали разногласий между флотом, желавшим продолжать наступление вдоль Соломоновых островов, и армией, рвавшейся целиком оккупировать Новую Гвинею, — это предмет отдельной книги. Примем как факт, что на Гуадалканале и соседнем острове Флорида были высажены небольшие отряды, которые должны были построить аэродром на первом и базу гидросамолетов на втором. Соответственно, значительную часть этих «десантов» составляли строители. Американское командование решило остановить японскую экспансию, угрожавшую коммуникациям, ведущим в Австралию, и 7 августа 1942 года высадило контрдесант частей морской пехоты. Японские строители не могли оказать серьезного сопротивления и не оказали, достаточно быстро американцы закрепились на обоих островах. Теперь уже настала очередь японцев принимать срочные меры, но их положение осложнялось тем, что войск для контрдесанта не имелось и пока пришлось ограничиться ударом по десантному



флоту американцев. Командующий 8-м Флотом вице-адмирал Микава спешно собрал все, что оказалось под рукой, и двинулся на юг по проливу в центре архипелага, который американцы вскоре прозвали «Slot», то есть «Щель».

Вообще, похоже, ни один из противников даже не подозревал, что забытый богом и людьми остров превратится в эпицентр жесточайших боев, самой затяжной и кровопролитной морской кампании за всю Вторую мировую войну. И крейсерам предстояло стать в ней главными действующими лицами. Как мы уже отмечали, ни Япония, ни Соединенные Штаты просто не располагали достаточным количеством линкоров, чтобы они могли участвовать буквально во всех боях. В результате поэтому, ну и по некоторым иным причинам, роль «линкоров для юго-запада» пришлось играть именно тяжелым крейсерам, настоящие линкоры мелькнули там лишь на пару дней. И уж совершенно неожиданным стало то, что после окончания боев за Гуадалканал первенство перешло к легким крейсерам... Но обо всем по порядку.

В распоряжении адмирала Микавы в главной японской базе на Соломоновых островах Рабауле имелись его собственный флагман тяжелый крейсер «Тёкай», старые легкие крейсера «Тэнрю» и «Юбари» и такой же старый эсминец «Юнаги», ведь японцы считали это место никому не нужным захолустьем. Но из Кавиенга, находившегося неподалеку, только что вышла 6-я дивизия крейсеров контр-адмирала Гото, и Микава приказал ей идти к Рабаулу.

Атака японской авиации оказалась почти безуспешной, были тяжело повреждены транспорт «Джордж Ф. Эллиот», который в конце концов затонул, и эсминец «Джарвис». Но летчики сообщили о потоплении 3 крейсеров, 2 эсминцев и 9 транспортов, вероятно, это подтолкнуло Микаву действовать более смело.

Хотя авиация союзников и проводила разведывательные полеты над Слотом, японцам удалось подойти к Гуадалканалу



незамеченными. После боя американцы и австралийцы принялись перекладывать вину одни на других, американцы даже заявили, что-де австралийский пилот, обнаруживший Микаву, не сообщил об этом сначала по причине отказа радиации, что еще извинительно, но после возвращения на аэродром летчик якобы отправился пить неизменный «файв-о-клок ти», и ценнейшая информация попала к адмиралам на месте событий слишком поздно. Австралийцы это бурно опровергают. Но, так или иначе, японцы действительно добились полнейшей внезапности. В дальнейшем авиаразведка союзников, хотя и действовала небезупречно, подобных проколов все-таки не допускала. Впрочем, адмиралы тоже были далеко не безгрешны.

Все дальнейшие события хорошо известны хотя бы по старым книгам С. Э. Морисона и Р. Ньюкомба, в новых исследованиях появились лишь мелкие детали, не меняющие общей картины, и все-таки мы постараемся о них упомянуть. В 23.13 крейсера Микавы подняли 4 гидросамолета для разведки и освещения целей, если это потребуется. Они сообщили, что видят 3 американских крейсера южнее острова Саво, но и сами почти были не замечены союзниками. Эсминец «Ральф Талбот» передал по УКВ, что видит самолет над Саво, но его никто не услышал.

Надо сказать, что возможность катастрофы была заложена уже в самой дислокации сил союзников, причем до сегодняшнего дня так и остается неизвестным, кто именно ее предложил: американский адмирал Тэрнер, командовавший операцией и Оперативным Соединением 62, или командир крейсерского соединения австралийский адмирал Кратчли. Американцы все валят на Кратчли, австралийцы — на Тэрнера, все как обычно бывает в подобных случаях. Союзники поставили по дозорному эсминцу к северу и югу от острова Саво, позади них были развернуты две группы по 3 тяжелых крейсера и 2 эсминца каждая, а в районе высадки находилась третья группа — 2 легких крейсера и 2 эсминца. Еще не-



сколько эсминцев вели противолодочное патрулирование вокруг района высадки.

Правда, адмирал Кратчли на крейсере «Аустралия» покинул свое место в составе Южной группы и отправился на совещание к месту высадки у Лунга Пойнт, но вот как раз за это его не следует сильно осуждать. Путешествие в 30 миль на катере будет слишком долгим. Другое дело, что он мог перейти на эсминец, а так Кратчли нечаянно спас тяжелый крейсер от вполне вероятной гибели. Короче, получилось по известной поговорке: «Тот, кто хочет быть сильным везде, не будет сильным нигде». Самым разумным было, конечно же, выставить **сильные** дозоры, эсминцев для этого хватало, и держать крейсера сосредоточенно к западу от Саво. Во всяком случае, больше ни в одном из боев возле Гуадалканала американцы такого разделения не допускали. Но, может быть, в данном конкретном случае союзники знали, что собственные силы Микавы составляют 1 тяжелый и 2 легких крейсера?

Японцы имели тяжелые крейсера «Тёкай», «Аоба», «Кинугаса», «Како», «Фурутака», легкие крейсера «Юбари», «Тэнрю», эсминец «Юнаги». В Южный отряд союзников входили тяжелые крейсера «Канберра» и «Чикаго», эсминцы «Паттерсон» и «Бэгли». В Северный отряд входили тяжелые крейсера «Винсенс», «Астория», «Куинси», эсминцы «Хелм», «Уилсон». Радиолокационный дозор — эсминцы «Ральф Талбот», «Блю». В районе стоянки транспортов находились тяжелый крейсер «Аустралия», легкие крейсера «Хобарт» и «Сан Хуан», эсминцы «Монссен» и «Бьюкенен». И уж совершенно случайно в район боя занесло эсминец «Джарвис».

В 24.00 адмирал Микава приказал объявить боевую тревогу и увеличить скорость до 26 узлов, его корабли шли длинной кильватерной колонной: впереди «Тёкай», за ним 6-я дивизия, легкие крейсера и замыкал строй эсминец «Юнаги». Строй немного необычный, но Микава, похоже, не слишком доверял выучке экипажей старых кораблей и убрал их назад. В 00.50 наблюдатели на «Тёкай» заметили эсминец, который медленно пересекал курс эскадры справа налево на рассто-



янии более 5 миль. Микава снизил скорость до 22 узлов, чтобы уменьшить носовые буруны, и повернул немного влево, но тут же из темноты возник второй корабль, который сначала приняли за эсминец. Впрочем, еще Морисон усомнился в том, что это мог быть «Ральф Талбот», и сегодня принято считать, что японцы столкнулись с какой-то туземной шхуной.

В общем, в первый, но далеко не в последний раз японские наблюдатели оказались лучше американских радаров. Можно найти этому массу объяснений, однако мы просто констатируем факт. Японский адмирал сознательно держался ближе к берегу острова Саво, чтобы укрыться в тени туч, клубившихся над островом. В 01.33 Микава отдал приказ «Всем кораблям атаковать» и увеличил скорость до 30 узлов. Как раз в этот момент произошло первое событие, которое получает самые различные объяснения историков. Эсминец «Юнаги» оторвался от эскадры. Рапорт командира сообщает, что он просто потерял из вида головные корабли, а вдобавок отказал сигнальный прожектор. Поэтому командир эсминца предусмотрительно решил держаться подальше от своих и чужих, чтобы не попасть под перекрестный огонь. Хотя встречаются утверждения, что это было сделано по приказу адмирала, чтобы обезопасить себя от атаки американских дозорных эсминцев.

В 01.34 слева от «Тёкая» появился уже целый «крейсер», хотя на самом деле это был эсминец «Джарвис», поврежденный днем во время налета авиации. С него либо не заметили японцев, либо заметили, но не сумели предупредить крейсера. И здесь счастье впервые крупно помогло японцам. Крейсер «Фурутака» без приказа дал торпедный залп по эминцу, но промахнулся. Если бы торпеды попали в цель, грохот взрыва вполне мог разбудить дремлющих моряков на крейсерах союзников. Вот так неудачный залп может принести гораздо больше пользы, чем меткий. Кстати, это второй эпизод, почти нигде не освещенный.

Еще через две минуты справа по курсу японцев на расстоянии 12 500 ярдов появились 3 «крейсера», то есть корабли



Южной группы. Микава, не колеблясь ни секунды, приказал: «Кораблям стрелять самостоятельно», а командир «Тёкая» приказал: «Аппараты правого борта — пли!» В 01.38 «Тёкай» дал торпедный залп. Хочется подчеркнуть: сравните эти действия с проволочками и нерешительностью американских командиров, которые они демонстрировали практически во всех боях, причем командиров всех уровней — от вахтенного офицера до адмирала. Кстати, в этот момент на северо-востоке на расстоянии 18 000 ярдов, что очень много для ночного боя, были замечены корабли Северной группы. В 01.43 орудия японского флагмана открыли огонь по австралийскому крейсеру «Канберра», и практически тут же японские гидросамолеты выпустили осветительные ракеты над транспортами, сбив американцев с толка.

Именно в это время наблюдатели «Канберры» наконец заметили корабль прямо по курсу всего лишь в 4500 ярдах, скорее всего, это был «Тёкай», который выходил из полосы тумана. Вахта еще успела вызвать на мостик командира крейсера капитана 1 ранга Геттинга, но на этом участие «Канберры» в бою началось и закончилось. Кроме японского флагмана, на него обрушились тяжелые крейсера «Фурутака», «Аоба» и «Како». Австралийский крейсер повернул вправо, невольно преградив японцам путь к транспортам, но сделать ничего не успел. Прежде чем моряки заняли боевые посты, «Канберра» получила 24 снарядных попадания, причем сразу погиб старший артиллерист и получил смертельные ранения командир. Были выведены из строя обе кочегарки, и в 01.50 крейсер остановился с креном 30 градусов на левый борт, так и не сделав ни одного выстрела. Долгое время считалось, что крейсер получил два торпедных попадания, но тщательный опрос спасшихся позволил выяснить, что это была иллюзия.

На крейсере «Чикаго» видели непонятные вспышки, скорее всего — торпедный залп «Фурутаки» по «Джарвису», но вахта ничего не успела предпринять. Крейсер повернул сначала вправо следом за «Канберрой», потом влево, так как



были замечены следы двух торпед, а в 01.47 в его носовую часть с правого борта попала торпеда, выпущенная крейсером «Како». После этого американцам повезло — вторая торпеда, попавшая в район машинного отделения, не взорвалась, только благодаря этому «Чикаго» уцелел.

Главный калибр «Чикаго» в бою фактически не участвовал — практически сразу был выведен из строя КДП, а попытки индивидуальной наводки башен провалились. Крейсер дал наугад пару залпов, после чего вели огонь только 127-мм универсальки, которые начали стрелять по той же цели, что и эсминец «Паттерсон». Вроде бы «Чикаго» даже попал в легкий крейсер «Тэнрю», но точно определить, чей именно это был снаряд, не представляется возможным. После этого «Чикаго», потерявший кусок носовой части, ушел на запад.

Эсминцы Южной группы в бою фактически не участвовали. «Паттерсон» успел заметить японские корабли, именно ему принадлежит знаменитый сигнал: «Предупреждение! Предупреждение! Неизвестные корабли входят в гавань!», который был сделан прожектором и дублирован по УКВ. Но сигнал был передан в 01.46, через три минуты после того, как японцы уже выпустили торпеды. Эсминец обстрелял японские легкие крейсера и сам в ответ получил несколько попаданий, которые вывели из строя кормовые орудия и вызвали пожары. В 01.49 «Бэгли» выпустил 4 торпеды, предположительно по «Фурутаке», и удалился на восток. Кстати, именно с этим залпом связана легенда, что «Канберру» торпедировал именно «Бэгли». Более того, высказывалось предположение, что он ухитрился торпедировать еще и «Винсенс», что является уже совершенной фантастикой!

В общем, уничтожение Южной группы заняло у японцев 5 минут, после чего они повернули на север. При этом японская колонна окончательно рассыпалась, что, однако, ничуть не сказалось на эффективности ее действий. Три концевых крейсера — «Фурутака», «Тэнрю», «Юбари» резко отвернули, чтобы не столкнуться с «Канберрой», а вдобавок еще и перестроились в обратном порядке. Но случайность оказалась



очень удачной — крейсера Северной группы в результате попали под огонь с двух направлений.

В 01.48, фактически немедленно после окончания стрельбы по Южной группе, «Тёкай» выпустил 4 торпеды из аппарата левого борта по «Винсенсу». На кораблях Северной группы слышали какие-то глухие удары, которые были взрывами японских торпед, видели неясные вспышки на юге, но те же самые тучи и туман к востоку от Саво помешали вахтам понять, что же происходит. На мостик «Винсенса» вызвали командира, который одновременно командовал и всей Северной группой, но капитан 1-го ранга Рифхолл ничего не успел сделать.

В 01.50 на юго-востоке вспыхнули три прожектора, их лучи уперлись в «Асторию», «Куинси» и «Винсенс», и тут же на американские крейсера посыпались снаряды. В суматохе ночного боя японцы также действовали несколько сумбурно. Первым начал стрелять «Како» по головному «Винсенсу», флагманский «Тёкай» чуть запоздал, причем он вел огонь по концевому крейсеру — «Астории». «Аоба» обстрелял средний из трех американских крейсеров «Куинси». Совершенно случайно и нескоординированно, но группа Микавы взяла под огонь **все** американские крейсера Северной группы, что было очень важно. Однако в 01.55 строй японцев окончательно рассыпался. «Тёкай» повернул вправо по неизвестной причине, а вот контр-адмирал Гото на «Аобе» продолжал вести свою 6-ю дивизию прежним курсом.

Американцы, даже после того как по ним начали стрелять, никак не могли сообразить, что происходит. Примчавшийся на мостик «Астории» капитан 1-го ранга Гринмен принялся выяснять у вахтенного начальника, кто приказал открыть огонь. Капитан-лейтенант Топпер заявил, что он такого приказа не отдавал и даже не объявлял боевой тревоги. Оказалось, что приказ отдал старший артиллерист, находившийся в КДП. Гринмен приказал немедленно прекратить огонь и был за это вознагражден смертоносным шквалом, превратившим крейсер в пылающую руину.



«Куинси» попал под перекрестный огонь. Вслед за «Аоба» по нему начали стрелять оторвавшиеся «Фурутака» и «Тэнрю», вдобавок в левый борт крейсера попали две торпеды, выпущенные «Тэнрю». «Куинси» дал наугад пару залпов, целясь в «Како», но получился перелет, и попадания получил шедший правее японский флагман. Именно этот снаряд уничтожил штурманскую рубку и оставил «Тёкай» без карт, что позднее выдавали за одну из причин прекращения боя адмиралом Микавой. Прямым попаданием в мостик «Куинси» был убит командир крейсера, а в 02.16 в него попала еще одна торпеда — теперь в кормовую часть с правого борта. Ее выпустил «Аоба». Это и стало роковым ударом — в 02.35 «Куинси» пошел на дно.

Участие в бою «Винсенса» тоже было недолгим. Сначала в 01.55 в него попала торпеда, выпущенная «Тёкаем», затем, в 02.03, вторая, теперь уже с «Юбари». Машины встали, электричество пропало, и башни не могли действовать. В 02.13 прожектор японского флагмана нащупал стоящий крейсер, и его взяли под перекрестный обстрел. В результате «Винсенс» пошел на дно в 02.58.

Эсминцы Северной группы в бой не вмешивались, если не считать того, что «Уилсон» едва не обстрелял подошедший с юга «Бэгли».

Уже на обратном пути японцы столкнулись с дозорным эсминцем «Ральф Талбот». Первым его обнаружил бродивший в гордом одиночестве «Юнаги», на мгновение осветивший американский корабль прожектором. Минутного проблеска хватило оторвавшимся трем японским крейсерам. «Тэнрю» тоже включил прожектор и энергично обстрелял эсминец. Вскоре к упражнениям в стрельбе присоединился «Фурутака». Командир «Ральфа Талбота» поступил очень оригинально: включил опознавательные огни, увеличил ход и пошел зигзагом. Сбитые с толку японцы прекратили стрельбу, но проводили его прожекторным лучом. Но вдруг командир крейсера «Юбари» усомнился в правильности происходящего, и на «Ральф Талбот» снова посыпались снаряды. Американский эсминец был



серьезно поврежден, хотя и сумел выпустить одну торпеду в надоедливый крейсер.

В 02.16 адмирал Микава провел короткое совещание с членами штаба и решил, что больше не следует испытывать судьбу. Он полагал, что потопил 5 крейсеров и 4 эсминца союзников, причем японские корабли получили лишь символические повреждения. В общем, эта оценка была довольно точной. Уже затонули «Куинси» и «Винсенс», рано утром по приказу адмирала Тэрнера была затоплена «Канберра». Интересно, что он не потребовал проделать то же самое с американским крейсером «Астория», который продержался на воде до полудня. Но пожары и взрывы сделали свое дело: крейсер тоже перевернулся и затонул.

Конечно, можно было отправиться на восток и поискать американские транспорты, но это означало наутро подвергнуть себя опасности воздушных атак. А в памяти была свежа судьба «Могами» и «Микумы», попавших под такую атаку у Мидуэя. Единственным знаком внимания, который оказали японские корабли транспортам, стал торпедный залп наугад, который сделал крейсер «Кинугаса» в направлении якорной стоянки Тулаги. Короче, в 02.20 адмирал Микава приказал всем кораблям уходить. Отметим, что токийское радио раздуло результаты сражения еще больше, заявив, что потоплены 1 линкор, 5 крейсеров, 4 эсминца и 10 транспортов и американский флот превратился в нечто третьесортное.

В общем, бой завершился разгромом эскадры союзников, но ни на шаг не приблизил японцев к овладению Гуадалканалом. Предстояла затяжная борьба, в которой ни одна из сторон так и не рискнула задействовать линкоры. То, что они за полгода боев появились возле острова всего лишь на пару дней в середине ноября 1942 года, это подчеркивает особенно наглядно. За все пришлось отдуваться тяжелым крейсерам, причем у японцев эти «линкоры для юго-запада» оказались уж совсем неубедительными — корабли 6-й дивизии,



самые маленькие и самые слабые из тяжелых крейсеров Императорского флота.

В августе состоялось авианосное сражение у Восточных Соломоновых островов, после которого наступило некоторое затишье. Пока активные действия вели легкие силы обоих флотов, прежде всего эсминцы. Перед японцами стояла двоякая задача: прежде всего требовалось как-то нейтрализовать аэродром Гендерсон, а потом доставить на остров подкрепления. На эсминцах тяжелую технику не доставить, а отправлять к острову транспорты без надежного сопровождения японцы не рисковали. В результате в начале октября состоялся бой у мыса Эсперанс, в котором крейсера играли главную роль.

Вообще, октябрь 1942 года оказался довольно богатым на события для крейсеров, действовавших в районе Гуадалканала, как для японских, так и для американских, хотя при этом выяснилось, что возложенная на их плечи ноша все-таки слишком тяжела. Японская армия на Гуадалканале готовила «последний и решительный бой», хотя для этого ей требовались тяжелая артиллерия и свежие подкрепления. Было решено в начале октября отправить на остров быстроходный конвой с техникой 2-й пехотной дивизии, но возникла проблема — авиация из Рабаула не сумела нейтрализовать аэродром Гендерсон. Собственно, можно лишь удивляться упрямству, с которым японцы продолжали эти свои безнадёжные попытки, попусту теряя десятки самолетов. На этот раз вмешалась еще и погода, приковавшая японские самолеты к земле.

Поэтому штаб 8-го Флота в Рабауле решил, что крейсера 6-й дивизии обстреляют аэродром Гендерсон, пока гидроавиатранспорты «Ниссин» и «Титосэ» выгружают технику. Американцы до сих пор ни разу не пытались перехватить японские конвои, поэтому командующий флотом адмирал Микава не ожидал никаких проблем. Операция была назначена в ночь на 12 октября.

Однако американцы подготовили противнику сюрприз. Было сформировано Оперативное Соединение 64, которому поручили перехватить конвой. Командовал им контр-адмирал



Скотт, оказавшийся зрителем во время августовского разгрома, но, к счастью для себя, участия в бою не принимавший. «ОС 64» патрулировало за пределами радиуса действия японских самолетов-разведчиков и ожидало новостей. Днем 11 октября В-17 сообщил, что видит 2 крейсера и 6 эсминцев, идущих вниз по Слоту, причем к Гуадалканалу японцы должны были подойти около 23.00. Адмирал Скотт сразу повел свои корабли к острову Саво. Он решил действовать предельно просто: выстроил свои корабли в кильватерную колонну и стал ждать, когда подойдут японцы, автоматически уткнувшись в перекладину над «Т». Как только эсминцы радаром обнаружат противника, они откроют огонь осветительными снарядами, а дальше все решит артиллерия. Скотт был уверен в успехе, так как имел 2 тяжелых и 2 легких крейсера, тем более что легкими крейсерами были «Бойз» и «Хелена», вооруженные 15 152-мм орудиями. Если же учесть, что 2 американских тяжелых крейсера имели на одно 203-мм орудие **больше**, чем 3 японских, то покажется, что у адмирала Гото не было вообще никаких шансов.

Японцы имели тяжелые крейсера «Аоба», «Кинугаса», «Фурутака» и эсминцы «Фубуки» и «Хацуюки». Транспортная группа состояла из гидроавиатранспортов «Ниссин» и «Титосэ» и эсминцев «Асагумо», «Ямагумо», «Нацугумо», «Муракумо», «Сираюки», «Акицуки». Именно их так не хватило адмиралу Гото! Эскадра адмирала Скотта состояла из тяжелых крейсеров «Сан-Франциско» и «Солт-Лейк-Сити», легких крейсеров «Бойз» и «Хелена», эсминцев «Фаренхолт», «Дункан», «Лэффи», «Бьюкенен», «Мак-Колла».

На деле все обернулось несколько иначе, хотя американские радары сыграли-таки свою роль. В 23.25 новый радар SG «Хелены» обнаружил противника на северо-западе на расстоянии 27 700 ярдов, но командир крейсера не сообщил об этом адмиралу. В 23.32 американская эскадра находилась в 6 милях к западу от острова Саво, следуя курсом NO, и адмирал Скотт приказал повернуть последовательно на 180 градусов. В этом случае эскадра сохранила бы свой строй — 3 эс-



минца, крейсера «Сан-Франциско», «Бойз», «Солт-Лейк-Сити», «Хелена», 2 эсминца, но уже на курсе SW. Однако командир **флагманского** крейсера капитан 1-го ранга Мак-Моррис совершил ошибку, повернув одновременно с эсминцами. Командир «Бойза» был вынужден срочно решать, что ему делать, вполне понятно, что он предпочел последовать за адмиралом. В результате эсминцы авангарда оказались вытесненными из строя и находились справа от крейсеров.

Тем временем японская 6-я дивизия крейсеров (или сентай, если уж кому больше нравится) увеличила скорость до 30 узлов и взяла курс прямо на Лунга Пойнт, к аэродрому Гендерсон. Японские крейсера тоже шли в кильватере: «Аоба», «Кинугаса», «Фурутака», но два эсминца находились на траверзах флагманского крейсера. Командир дивизии контр-адмирал Гото не ожидал встретить никаких кораблей, крупнее торпедных катеров, и самым главным для себя считал к расцвету оказаться как можно дальше от аэродрома.

В 22.20 «Ниссин» сообщил, что транспортная группа на подходе, а в 23.43 Гото снизил скорость до 26 узлов. Казалось, все идет по плану, но именно в этот момент наблюдатели заметили какие-то корабли примерно в 11 000 ярдов почти прямо по носу. Неожиданно Гото заколебался и приказал передать прожектором запрос, подозревая, что это транспортная группа. Но точно такие же колебания одолели и адмирала Скотта. Его эскадра получила просто идеальное «crossing-T», однако где находятся эсминцы авангарда?! Ситуацию еще больше запутал «Бойз», который передал, что обнаружил 5 «призраков», хотя это кодовое слово применялось для обозначения вражеских самолетов.

Полный и окончательный хаос воцарился после того, как командир эсминца «Дункан», шедшего вторым, проявил неуместную инициативу. Он обнаружил радаром какие-то цели на расстоянии 4 мили к северо-западу и бросился в атаку, дав полный ход. Но при этом он не удосужился известить ни командира дивизиона, ни командира эскадры. Эсmineц «Лэф-



фи» не рискнул последовать его примеру и предпочел подтянуться к головному «Фаренхолту».

Тем временем бардак продолжался. Радар «Хелены» следил за приближением противника уже 20 минут, затем сигнальщик сообщил, что видит неизвестные корабли. Капитан 1-го ранга Гувер не выдержал и в 23.45 запросил по радио разрешение открыть огонь, ведь расстояние до японцев сократилось до 3600 ярдов. Адмирал Скотт ответил: «Роджер», что означало всего лишь подтверждение приема, но Гувер предпочел истолковать это по-своему, и в 23.46 «Хелена» открыла огонь. Через несколько секунд это же сделал «Бойз», потом «Солт-Лейк-Сити» и последним — флагманский «Сан-Франциско».

Японцы были застигнуты врасплох, и теперь начался хаос уже у них. Адмирала Гото погубила элементарная нехватка сил, если бы у него имелся еще один эсминец, адмирал наверняка поставил бы его впереди крейсеров, и тогда ход сражения мог измениться, ведь японские крейсера были бы заблаговременно предупреждены о появлении противника. А так после некоторого замешательства адмирал Гото приказал повернуть вправо, но при этом головные крейсера «Аоба» и «Фурутака» получили ряд повреждений. Замыкающий «Кинугаса» и шедший слева эсминец «Хацуюки» повернули влево, и американцы перестали обращать на них внимание.

Основное внимание американцы уделили находившемуся ближе остальных кораблей японскому флагману, который получил около 40 попаданий. Один из снарядов, попавших в мостик, не взорвался, но перебил много людей, смертельную рану получил и адмирал Гото. Командование эскадрой принял его начальник штаба капитан 1-го ранга Кидзима.

Тем временем бардак у американцев продолжался. Адмирал Скотт растерялся, когда увидел, что эскадра начала стрелять без его приказа. Он примчался на ходовой мостик и приказал капитану 1-го ранга Мак-Моррису прекратить огонь. Однако легкие крейсера продолжали бой, причем от их сна-



рядов пострадал не только противник. Безрассудный выпад «Дункана» привел к тому, что он оказался всего в 1000 ярдов от японцев. Эсминец открыл огонь из всех орудий, включая зенитные автоматы, и даже выпустил две торпеды в «Фурутаку», но и сам попал под огонь с двух сторон. Корабль потерял ход и загорелся. Эсминец продержался на плаву до следующего дня, и обнаружилось, что наибольшие повреждения ему нанесли американские 152-мм снаряды! Команда покинула его в 03.30, и «Дункан», сотрясаемый многочисленными взрывами, в 11.30 затонул.

Теперь бой превратился в артиллерийскую дуэль на параллельных курсах между 4 американскими и 2 японскими крейсерами. «Кинугаса» участвовал в бою, но не в дуэли, так как расстреливал американцев совершенно безнаказанно. А вот «Аобе» и «Фурутаке» пришлось гораздо тяжелее, причем, как ни странно, флагманский крейсер после поворота пострадал относительно мало. Зато на «Фурутаке» в 23.49 была разбита башня № 3, а еще через две минуты сдетонировали торпеды в аппарате № 2 левого борта. На крейсере вспыхнул большой пожар, который буквально притягивал американские снаряды. «Аоба» в это время поставил дымовую завесу, и американцы решили, что японский флагман затонул.

Практически в тот момент, когда американцы тоже поворачивали на северо-запад, был потоплен первый корабль, им стал японский эсминец «Фубуки». Он взорвался в 23.53, получив множество попаданий, как были уверены американцы, либо всего 4, как утверждали японцы. Также оказавшийся между линиями эсминец «Фаренхолт» получил два 152-мм снаряда, загорелся и поспешно проскочил под носом «Сан-Франциско», укрывшись за своими крейсерами. Судьбы «Дункана» ему удалось избежать.

В это время американские снаряды нанесли «Фурутаке» новые повреждения, вышли из строя машины, и крейсер потерял ход, хотя он еще огрызнулся, выпустив по американцам оставшиеся торпеды. Все они прошли мимо, а вот один из его снарядов вызвал небольшой пожар на «Бойзе». Эсминец



«Бьюкенен», в свою очередь, выпустил по нему 5 торпед, одна из которых попала в носовое машинное отделение.

В 00.09 командир крейсера «Бойз» совершил ошибку, которая едва не обошлась ему **очень** дорого — он приказал включить прожектор. «Кинугаса» воспользовался подарком и дал по нему несколько залпов. В 00.11 203-мм снаряд пробил борт американского крейсера ниже ватерлинии и взорвался в артогребне носовых башен. Начался пожар, и крейсер взлетел бы на воздух, если бы вода, хлынувшая в пробоину под большим давлением, не потушила огонь. «Бойз» вышел из строя влево, с ним створился «Солт-Лейк-Сити» и в результате тоже получил снаряд с «Кинугасы», который пробил бортовую броню и вызвал небольшие затопления. Следующее попадание вызвало пожар нефти, тушить который пришлось 4 часа, но это были уже последние залпы битвы. Уцелевшие японские корабли стремительно уходили на север, и адмирал Скотт не стал за ними гнаться. Точно так же он позволил совершенно спокойно уйти японской транспортной группе, выгрузившей тяжелые орудия и припасы.

«Фурутака» получил около 90 снарядов и торпеду, поэтому не удивительно, что в 02.28 он затонул кормой вперед. На нем погибло всего 33 человека, 514 было спасено эсминцем «Хацуюки» и присоединившимися к нему 2 эсминцами транспортной группы. 110 человек японцы считали пропавшими без вести. «Аоба» получил 24 попадания 203-мм и 152-мм снарядами, но, к счастью для себя, что позволило крейсеру спастись. На нем погиб 81 человек, в том числе адмирал Гото, но капитан 1-го ранга Кидзима успокоил адмирала, сказав, что японцы победили, потопив 2 крейсера. На крейсере «Бойз» погибло 107 человек. Американцы также подобрали более 100 человек из экипажа потопленного «Фубуки». Адмирал Скотт был уверен, что одержал большую победу, потопив 2 тяжелых и 1 легкий крейсер, а также 2 вспомогательных судна. Словом, обе стороны расценивали бой у мыса Эсперанс как свою победу.



Но, как это часто случалось, бой имел продолжение. Утром 12 октября японская подводная лодка I-2 выпустила торпеду по эсминцу «Мак-Колла», пытавшемуся спасти «Дункан», и промахнулась. Ответные удары американцев оказались более серьезными.

Ночью командир транспортной группы контр-адмирал Дзодзима отправил эсминцы «Сираюки» и «Муракумо» искать спасшихся с «Фурутаки», а эсминцы «Асагумо» и «Нацугумо» послал на помощь «Кинугаса». Самолеты с аэродрома Гендерсон обнаружили почти все японские отряды и поочередно атаковали их один за другим. В 07.00 был атакован «Кинугаса», который отделался легким испугом. Затем 11 пикировщиков SBD в 08.20 атаковали «Сираюки» и «Муракумо», но попадания тоже не добились. Зато следующая атака, в которой участвовали 7 пикировщиков, 6 торпедоносцев и 14 истребителей, завершилась попаданием торпеды в борт «Муракумо», который потерял ход.

Уже после полудня с аэродрома Гендерсон взлетела еще одна ударная группа — 11 SBD, 1 TBF, 4 P-39 и 8 F4F. Юго-восточнее Нью-Джорджии они обнаружили «поврежденный тяжелый крейсер, рядом с которым кружили легкий крейсер и 2 эсминца». Фактически это был «Муракумо» и 3 остальных эсминца. В 15.45 американские самолеты пошли в атаку, несколькими близкими разрывами «Нацугумо» был тяжело поврежден. С него сняли команду, после чего эсминец перевернулся и затонул. Так как спасти «Муракумо» было невозможно, «Сираюки» добил его торпедой. Поэтому мы смело можем увеличить потери японцев в бою у мыса Эсперанс еще на 2 эсминца.

Помимо всего прочего, похоже, именно этот бой впервые заставил американцев усомниться в реальной ценности тяжелых крейсеров. Ночные бои имели свою специфику, на малых дистанциях не имела значения дальность 203-мм орудий и высокая бронепробиваемость их снарядов, на первый план выходила высокая огневая производительность 152-мм орудий, недаром очевидцы говорили, что «Бойз» и «Хелена»



напоминали действующие вулканы. В результате на Соломоновых островах началась постепенная замена тяжелых крейсеров легкими, а являвшиеся некогда гордостью флота «вашингтонцы» постепенно отправлялись в унылые и холодные воды северной части Тихого океана, где велась такая же унылая война вокруг Алеутских островов. Японцы себе такого позволить не могли, на их легкие крейсера невозможно было смотреть без слез. В результате все завершилось боем в заливе Императрицы Августы, когда японские тяжелые крейсера вчистую проиграли новым «Кливлендам».

Однако американцам не пришлось насладиться ароматом победы, потому что буквально через день случился Обстрел. Именно так, с большой буквы. Сложно сказать, понял ли нет японское командование тщетность попыток нейтрализовать аэродром Гендерсон с помощью воздушных налетов, однако теперь оно решило сделать это с помощью артиллерии — корабельной и армейской. Маленькая справка: если верить американцам, к середине октября, то есть за 3 месяца боев, японская авиация провела 36 налетов на Гуадалканал, разбрасывая свои усилия между аэродромом Гендерсон и кораблями вблизи острова. Эффективность таких налетов несложно себе представить.

Но и артиллерийские налеты на аэродром интенсивностью не отличались. Вспомните, те же самые американцы огонь 150-мм пехотных гаубиц всегда описывают как «беспокоящий». Ни про какой «шквал огня» они не заикаются, хотя кому, как не им, это выгодно, чтобы преувеличить трудности борьбы за остров.

К армейской артиллерии должны были присоединиться орудия линкоров «Конго» и «Харуна», которыми командовал контр-адмирал Курита. То есть теперь командование Объединенного Флота не рискнуло доверить важную задачу потрепанной 6-й дивизии крейсеров, базировавшейся в Рабауле. Линкоры сопровождал легкий крейсер «Исудзу» под флагом



контр-адмирала Танаки и 9 эсминцев. Одновременно с этим отрядом к Гуадалканалю направилась транспортная эскадра — 6 быстроходных транспортов и 8 эсминцев.

Ночью 14 октября японские линкоры подошли к острову, и в 01.33 «Конго» дал первый залп с дистанции 29 500 ярдов. Часто пишут, что японцы использовали специальные зажига-тельные снаряды Тип 3, которые создавались как зенитные, но подходили и для такой цели. Действительно, в погребах «Конго» такие снаряды имелись, зато на «Харуне» — нет. Обстрел продолжался полтора часа, японцы израсходовали 973 снаряда, и аэродром Гендерсон серьезно пострадал, из 90 стоявших там самолетов уцелело около 40 (данные разнятся). Но давайте рассмотрим расход снарядов японскими линкорами более детально. И выяснится любопытная вещь: лишь 104 снаряда были пресловутыми Тип 3, кроме них, линкоры выпустили 625 бронебойных снарядов Тип 1, остальное пришлось на фугасные. Зачем стрелять бронебойными снарядами по импровизированному аэродрому, не имеющему бетонной полосы? Сказать сложно. Ясно одно: если бы обстрел был организован должным образом, проблемы американцев возросли бы многократно. Но мы запомним итог действий линкоров, чтобы потом сравнить его с обстрелом, который проводят крейсера.

Дело в том, что быстроходный конвой, воспользовавшись временной нейтрализацией аэродрома Гендерсон, сумел про-рваться к острову и начал выгрузку. Чтобы американцы не помешали этому, крейсера «Тёкай» и «Кинугаса» обстреляли аэро-дром, выпустив более 750 снарядов, но ничего существенного добиться не смогли. Более того, выяснилось, что теперь у аме-риканцев в наличии даже больше пикировщиков, чем накану-не, и они нанесли удар по разгружающимся транспортам.

А потом настал звездный час крейсеров, оказавшийся од-новременно кровавой ночью. Японское командование по-теряло время, не попытавшись развить успех октябрьско-



го Обстрела, и объяснить трехнедельную проволочку крайне сложно, хотя именно в это время состоялся бой у островов Санта-Крус. Конечно, эта операция была приурочена к проводке нового большого конвоя с войсками, но ведь следовало держать аэродром Гендерсон под постоянным давлением. Вспомним, что на следующий день после обстрела его авиация не смогла нанести реальный ущерб японским кораблям. В результате американцы получили драгоценную передышку и хорошо подготовились к встрече нового конвоя, но все-таки главную роль сыграла крейсерская эскадра, которая сумела остановить новую группу обстрела.

Все началось 11 ноября, когда на островах Шортленд собрался большой конвой в составе 11 транспортов, которым предстояло доставить на Гуадалканал 7000 солдат, а также большое количество продовольствия и боеприпасов. Транспорты сопровождала 2-я эскадра эсминцев адмирала Танаки. Увы, японцы не могли обеспечить конвою надежное прикрытие с воздуха, так как после боя у островов Санта-Крус их авианосцы отправились в Японию зализывать раны. Поэтому волей-неволей пришлось положиться на соединение адмирала Кондо, которое насчитывало 4 линкора типа «Конго», 3 тяжелых и 3 легких крейсера и 21 эсминца. Как обычно, японцы разделили свои силы на множество соединений, но далеко не все они приняли участие в бою.

По плану Кондо предполагалось, что аэродром Гендерсон обстреляет 11-я дивизия линкоров («Хизэй» и «Кири-sama»), которой командовал контр-адмирал Абэ. Их прикрывала 10-я эскадра эсминцев (1 легкий крейсер и 6 эсминцев), в качестве разведывательной завесы впереди следовала 4-я эскадра эсминцев (5 эсминцев). Еще 3 эсминца этой же эскадры должны были дежурить между островами Рассел и Гуадалканалом. В операции также должен был участвовать 8-й Флот адмирала Микавы: 4 тяжелых и 1 легкий крейсер, 6 эсминцев. Этих сил было бы более чем достаточно, чтобы смести с дороги любое американское соединение, если бы только они действовали совместно. Увы!



Как раз в это же самое время американцы тоже готовились перебросить на Гуадалканал 5500 солдат на кораблях 2 конвоев. Их прикрывали ОГ 62.4 контр-адмирала Скотта (1 легкий крейсер, 3 эсминца) и ОГ 67.4 адмирала Тэрнера (2 тяжелых и 2 легких крейсера, 10 эсминцев). Хотя американцы тоже могли решить все проблемы одним ударом, передав этим соединениям один из быстроходных линкоров ОС 16, адмирал Хэлси, наоборот, забрал у Тэрнера 1 тяжелый крейсер и 2 эсминца.

Эскадра адмирала Абз состояла из линкоров «Кирисима» и «Хизэй», легкого крейсера «Нагара», эсминцев «Акацуки», «Икадзути», «Инадзума», «Амацукадзэ», «Юкикадзэ», «Тэрудзуки», «Харусамэ», «Мурасамэ», «Юдати», «Самидарэ», «Сигурэ», «Югурэ», «Сирацую». В американскую эскадру входили тяжелые крейсера «Сан-Франциско» и «Портленд», легкие крейсера «Хелена», «Атланта», «Джюно», эсминцы «Кашинг», «Лэффи», «Стеретт», «О'Беннон», «Аарон Уорд», «Бартон», «Монссен», «Флетчер». Американцы уступали противнику буквально по всем статьям, и в обычном дневном бою эскадру Калахэна ждал неминуемый разгром. Но предстоял непредсказуемый ночной бой.

Американцы прибыли к острову первыми и первыми начали разгрузку. Японцы достаточно точно пересчитали вражеские корабли, но ошиблись в определении их класса. В Рабаул улетела радиограмма с сообщением о 3 линкорах, 3 крейсерах и 11 эсминцах. Возникла была идея усилить отряд Абз всеми кораблями 8-го Флота, но потом японское командование решило, что американцы к ночи, как всегда, уйдут, и причин для беспокойства нет. На всякий случай 11-я воздушная флотилия отправила в атаку 16 торпедоносцев «Бетти» под прикрытием 30 «Зеро». На перехват с аэродрома Гендерсон были подняты 28 истребителей. Успеха атака не имела, лишь подбитый «Бетти» врезался в кормовую надстройку крейсера «Сан-Франциско», хотя японцы потеряли 11 торпедоносцев и 1 истребитель. Потери американцев ограничились 4 истребителями. В результате к вечеру 12 ноября на аэродроме Гендерсон находилось 20 истребителей F4F, 8 P-38, 18 P-39,



23 SBD и 8 TBF, причем американцы имели возможность усилить эту группировку самолетами из Эспириту-Санто и с авианосца «Энтерпрайз».

Американские самолеты-разведчики обнаружили передвижение японских кораблей, и адмирал Тэрнер принял решение встретить противника. При этом Тэрнер рискнул оставить транспорты возле Гуадалканала под прикрытием всего лишь трех эсминцев, все остальные корабли должны были принять участие в бою. Командовать сводной эскадрой было поручено контр-адмиралу Дэниэлу Каллахэну, державшему флаг на «Сан-Франциско», причем этот адмирал не имел никакого боевого опыта и ранее служил начальником штаба у адмирала Гормли. Контр-адмирал Норман Скотт был ему подчинен на том основании, что Каллахэн имел **15 дней** старшинства в чине, боевой опыт Скотта в расчет не принимался.

Адмирал Абэ совершенно не желал сражения и не готовился к нему. Его эскадра двигалась к цели в сложном ордере ПЛО, и адмирал так и не удосужился его изменить. Тяжелые корабли шли кильватерной колонной с интервалами 2000 ярдов: легкий крейсер «Нагара», линкоры «Хизэй» и «Кирисима», а на траверзах «Нагары» шло по 3 эсминца с каждой стороны, образовав нечто вроде гигантской стрелы. В 9000 ярдов впереди них были развернуты по дуге 5 эсминцев. В 16.00, когда японское соединение находилось в 200 милях от Гуадалканала, «Хизэй» катапультировал самолет-разведчик, но это мало помогло японцам. Единственное полученное сообщение гласило: «Вижу около дюжины вражеских кораблей в районе Лунга». Офицер связи, находившийся на Гуадалканале, вскоре передал, что американские транспорты покинули стоянку. Может, именно поэтому адмирал Абэ решил, что боя не будет, и никак к нему не готовился?

Однако тут вмешалась погода. Японская эскадра вошла в зону шторма, настолько сильного, что даже встал вопрос об отмене обстрела, но адмирал Абэ приказал следовать прежним курсом, и даже увеличил скорость до 23 узлов. Однако 13 ноября в 00.05, когда он приказал своим кораблям по-



вернуть влево «все вдруг», чтобы выйти из зоны плохой погоды, результат получился вполне предсказуемым — японский строй, и без того нарушенный, окончательно развалился. Эсминцы «Асагумо», «Мурасамэ» и «Самидарэ», которые должны были прикрывать линкоры спереди, на самом деле оказались позади них. Два остальных эсминца этой же эскадры — «Юдати» и «Харусамэ» — вместо положенных 9000 ярдов шли буквально вплотную к «Нагаре», оба дивизиона, которые должны были держаться на траверзах крейсера, отстали и шли рядом с линкорами. Часть японских офицеров радовалась тому, что шторм укрывает их от американских самолетов, хотя известный мемуарист и командир эсминца капитан 2-го ранга Хара писал: «Он меня страшно нервировал».

Примерно в 01.30 адмирал Абэ получил сообщение с берега, что американские корабли ушли, и приказал начать обстрел в 01.38. Орудия «Хизэ» и «Кирисимы» были заряжены зажигательными снарядами Тип 3, совершенно непригодными для борьбы с кораблями. Адмирал был совершенно уверен, что события развиваются почти по плану, и даже не подозревал, что эсминцы авангарда на самом деле тащатся позади линкоров, и все последующее стало для него полнейшей неожиданностью.

Тем временем американская эскадра шла навстречу японцам. Адмирал Каллахен ожидал встречи с противником, но подготовился к ней плохо. Он решил последовать проверенным образцам и выстроил свои корабли в длинную кильватерную колонну (5 эсминцев, за ними 5 крейсеров и снова 4 эсминца), как это сделал Скотт в упомянутом бою, однако не учел нескольких серьезных различий. Прежде всего Скотт изначально имел «crossing-T» по отношению к японцам, и ему не требовалось маневрировать. Кстати, даже в бою у мыса Эсперанс маневры американской эскадры привели к тому, что эсминец «Дункан» был успешно расстрелян общими усилиями обоих противников. Вдобавок эскадра Скотта маневрировала фактически в открытом море, а сейчас Каллахен находился в знаменитом проливе «Железное Дно», где следовало



соблюдать осторожность, чтобы не вылететь на берег. Кстати, первыми это ощутили японские корабли, которым пришлось обходить остров Саво.

Радар крейсера «Хелена» обнаружил противника в 01.24 на расстоянии около 30 000 ярдов, о чем японцы пока еще не подозревали. И здесь Каллахен сплосховал: он не разобрался в потоке сообщений, хлынувших по УКВ, и допустил первую из своих ошибок — промедлил. Первую, но далеко не последнюю. Только в 01.37 он приказал возглавляющему колонну эсминцу «Кашинг» повернуть точно на север, чтобы сделать японцам вожаденный «crossing-T», хотя было уже слишком поздно. В 01.41 эсминцы «Кашинг» и «Юдати» заметили друг друга на расстоянии всего лишь 3000 ярдов, им даже пришлось поворачивать, чтобы не столкнуться. Командир «Юдати» капитан 2-го ранга Кикава сообщил адмиралу, что видит противника, но этим лишь окончательно запутал адмирала Абэ, который понятия не имел, где же, собственно, находится эсминец. А тут еще наблюдатели «Хизэя» заметили какие-то силуэты в 10 000 ярдов прямо по курсу.

В результате соединения противников столкнулись и корабли смешались в общую беспорядочную кучу, причем никто так и не успел открыть огонь. Строй рассыпался, и корабли старались любой ценой избежать столкновений. Именно в этот момент «Атланта» на запрос Каллахена, чем она занимается, дала знаменитый ответ: «Уклоняюсь от собственных эсминцев». В общем, головные американские эсминцы врезались в колонну японцев между «Нагарой» и «Хизем», ведь, как мы помним, головные эсминцы японцев оказались в арьергарде. Адмирал Абэ в это же время приказал своей эскадре повернуть на северо-запад и приготовиться к бою с кораблями противника, для чего на линкорах пришлось перезаряжать орудия бронейными снарядами вместо зажигательных. Так ли это было на самом деле — сказать сложно, ведь американцы уверенно утверждают, что в их корабли попало несколько явно не бронейных снарядов, да и перезаряжание орудия калибром 356 мм то еще удовольствие, гораздо



проще выстрелить и подать следующим нужный снаряд. Поэтому, скорее всего, и суматоха имела место лишь в подбашенных рабочих и перегрузочных отделениях, но не в самих башнях.

Хотя видимость была плохой, все-таки стрелять без использования прожекторов было вполне можно, однако адмирал Абэ приказал включить прожектора «Хизэ», то же самое сделали крейсер «Нагара» и эсминец «Акацуки». Об этом опрометчивом решении японцы пожалели очень быстро. Луч прожектора «Хизэ» пробежал по американской колонне и остановился на высоких надстройках «Атланты», но японский флагман не успел открыть огонь. Командир «Атланты» капитан 1-го ранга Дженкинс опередил его и, не дожидаясь приказа Каллахена, обрушил шквал 127-мм снарядов на японцев. Буквально через считанные секунды по «Атланте» открыли огонь «Нагара», «Хизэй» и эсминцы «Инадзума», «Икадзути» и «Акацуки».

Лишь после этого прозвучала еще одна историческая фраза: «Нечетным кораблям стрелять направо, четным — налево». Именно такой приказ в 01.48 отдал наконец адмирал Каллахен. Точно описать все происходившее далее вряд ли кому удастся в принципе, слишком запутанным и хаотичным был этот бой, хотя длился он всего лишь полчаса. Причем для японских линейных кораблей этот бой был совсем не тем, ради которого их проектировали и строили, ведь ни один конструктор в здравом уме не станет готовить линкор к бою на дистанциях менее 5 кабельтовых, ведь не торпедный же катер, в конце концов.

Ночь взорвалась сотнями вспышек, но кто стрелял по кому — сказать сложно. Американские тяжелые крейсера, ориентируясь на включенный прожектор, сначала обрушились на эсминец «Юдати», а вот «Атланта», кажется, выбрала «Хизэй». Заявление американских историков, будто замыкавший колонну «Флетчер» стрелял по эсминцу «Инадзума», следует считать по меньшей мере сомнительным. Во всяком случае, в обзоре, подготовленном штабом Тихоокеанского флота еще в годы войны на основе бортжурналов кораблей, гово-



рится, что огонь был открыт по тяжелому крейсеру «Майя», который взорвался и исчез.

В первые минуты боя, судя по всему, главной целью японцев стала «Атланта». По крайней мере, ее командир капитан 1-го ранга Дженкинс утверждал, что для крейсера бой длился всего минуту или две. В корабль попало более 30 снарядов, мостик был совершенно разрушен, погиб адмирал Скотт, вдобавок в 01.53 в левый борт «Атланты» ударила торпеда. Другие американские корабли пока что пострадали меньше.

Из японских кораблей первым был выведен из строя эсминец «Акацуки», который заплатил за включенный прожектор, но какой именно американский корабль нанес ему повреждения, сказать сложно. Говорят, что это могла быть «Атланта», но правда ли это? За одну минуту обстрелять «Хизэй», перенести огонь на эсминец и вывести его из строя — «многовато будет». Но в любом случае несколькими попаданиями мостик «Акацуки» был разрушен, на корабле вспыхнул пожар, после чего его принялись расстреливать как минимум 5 американских кораблей. Эсминец еще успел прорезать американскую колонну впереди «Атланты», но тут же потерял ход, следовавшие за ним «Икадзути» и «Иназдума» успели повернуть на северо-запад и затесались среди кораблей развалившегося американского авангарда. При этом «Икадзути» получил несколько 203-мм снарядов, непонятно сколько именно и непонятно от кого именно, к ним добавились 127-мм. Носовая башня была уничтожена, огонь пошел вниз по элеватору, и командир приказал подготовиться покинуть корабль. Однако с пожаром все-таки удалось справиться.

Как мы помним, «Хизэй» тоже включил прожектор, и началось... «В тот самый момент, когда он включил свои прожектора, американские мелкие орудия и пулеметы сосредоточили огонь на «Хизе», сметая все на верхней палубе. Фок-мачта немедленно вспыхнула, и все мелкие зенитные орудия были уничтожены, электричество в башнях главного калибра пропало, КДП для вспомогательного калибра также



были уничтожены. На некоторое время он потерял способность управлять огнем и держать связь, как по радио, так и прожекторами».

Однако 4 американских эсминца, которые обстреливали «Хизэй», также серьезно пострадали. «Кашинг» обстрелял его надстройки из эрликонов и даже успел выпустить одну торпеду, но тут 152-мм снаряд линкора уничтожил расчет торпедного аппарата. Проскочив мимо грозного противника, «Кашинг» ввязался в перестрелку с японским эсминцем и получил около десятка попаданий, причем часть снарядов была явно американскими. На нем было разбито несколько орудий и вышел из строя топливный насос.

Тем временем «Лэффи» ожесточенно расстреливал «Акацуки», но когда из темноты внезапно вынырнул «Хизэй», эсминец перенес огонь на него. Он даже успел развернуть торпедный аппарат с правого на левый борт и выпустить 5 торпед, однако дистанция 450 ярдов была слишком мала, и торпеды не успели встать на боевой взвод. Две ударили в борт японского корабля и не взорвались. Интересно, кто зафиксировал этот факт столь точно? Потом «Лэффи» проскочил под самым форштевнем «Хизэя», едва избежав тарана, причем линкор даже не мог стрелять по нему, так как дистанция была слишком мала. Зато эсминец пострелял в свое удовольствие, именно в этот период пострадало командование японской эскадры, стоявшее на мостике. Адмирал Абэ и командир линкора капитан 1-го ранга Нисида были ранены, начальник штаба Абэ капитан 2-го ранга Судзуки погиб. Вся носовая надстройка линкора была охвачена пламенем, людям, чтобы не сгореть, приходилось спускаться на палубу по тросам.

Конечно же, мы не можем обойти вниманием рассказ японского Мюнхаузена капитана 2-го ранга Хары «о том, как эсминец «Амацукадзэ» насмерть всех американцев победил». Сначала он шел на траверзе «Хизэя», но потом, когда японский строй окончательно рассыпался, повернул на юго-восток и в 01.54 дал торпедный залп по концевым американским эсминцам.



Впрочем, бардак, который творился у американцев, оказался гораздо хуже японского беспорядка. «Сан-Франциско» уже приготовился открыть огонь по эсминцу «Харусамэ», как на линию огня выплыла потерявшая ход «Атланта». Артиллеристы тяжелого крейсера, не слишком размышляя, всадили в нее полный залп. Несколько снарядов попали в мостик, вполне вероятно, что адмирал Скотт был убит американским же снарядом. Следующий залп пришелся в корму «Атланты», уничтожив башни № 5 и № 6. Третий залп дал несколько пробоин, через которые начала поступать вода. И только пожар, вспыхнувший на «Акацуки», который находился позади «Атланты», открыл американцам глаза, иначе они вполне могли потопить собственный крейсер. Только после этого адмирал Каллахен отдал запоздавшую команду: «Прекратить огонь по своим кораблям!» Кто-то исправно повиновался, но «Портленд» капитана 1-го ранга Дюбоуза запросил, чего же хочет адмирал. После этого Каллахен отдал свой последний приказ: «Задайте им! Нам нужны большие! Бейте сначала больших!»

Американский и японский флагманские корабли разошлись на контркурсах на расстоянии всего 500 метров, успев дать несколько залпов по противнику. В «Сан-Франциско» попали 3 снаряда Тип 3. Да-да, тех самых, то ли зенитных, то ли противозаградных, хотя это на корню подрывает рассказ о смене боеприпасов в башнях японских линкоров. С другой стороны, американские историки резонно отмечают, что снаряд, попавший в лобовую броню башни № 2 «Сан-Франциско», не может быть никаким иным, попадания бронебойного снаряда или даже простого «коммона» с такого расстояния 127-мм броня не выдержит. Одновременно американский флагман получил несколько залпов с левого борта от «Кирисимы» и «Нагары», при этом погибли контр-адмирал Каллахен и командир крейсера капитан 1-го ранга Янг.

Вообще следует отметить как закономерность очень большое количество старших офицеров, погибших в ночных боях. Объяснение этому предельно простое — из боевой руб-



ки плохо видно даже днем, а ночью обзор просто нулевой, поэтому командиры кораблей и адмиралы предпочитали находиться на ходовом мостике или где-то еще наверху, а не за броней.

Постепенно кавардак становился всеобщим. Японский эсминец «Юдати» в 01.55 дал торпедный залп по американской колонне, именно его торпеда разворотила корму тяжелого крейсера «Портленд». А затем эсминец прорезал американскую колонну между крейсером «Джюно» и эминцем «Аарон Уорд», заставив смять строй и арьергард американцев.

К этому времени «Хизй» получил множество попаданий, по различным оценкам, до 38 203-мм снарядов и 74 127-мм, хотя чуть ли не треть из них не взорвалась. Примерно в 01.54 два крупных снаряда, скорее всего с «Сан-Франциско», попали в корму «Хизя» с правого борта и сделали пробоину диаметром 2 метра. Линкор шел полным ходом, и вода под большим давлением хлынула в отсек рулевой машины. Она замкнула генераторы, и «Хизй» внезапно потерял управление.

Линкор покатился в сторону, но капитан 1-го ранга Нисида быстро перешел на ручное управление. Отважная рулевая команда оставалась на посту, хотя отсек постепенно заливало. Они удерживали руль прямо, пока «Хизй» двигался, управляясь машинами. Задача еще более усложнялась тем, что все системы связи были уничтожены, осталась только одна линия с мостика в машинное отделение. Пожары освещали надстройку линкора, языки пламени поднимались выше мачт. «Хизй» развернулся и медленно пошел на север, покинув место боя, где японские и американские корабли продолжали вести ожесточенную дуэль.

Адмирал Абэ потерял самообладание, столкнувшись с неожиданно ожесточенным сопротивлением американцев. В результате он отменил обстрел и приказал всем кораблям отходить на север, что было совершенно необъяснимо, ведь «Киришима» к этому моменту оставался практически невредим. Этот линкор получил всего одно попадание 203-мм



снарядом, плюс зенитные автоматы поцарапали ему надстройки, убив нескольких человек. «Кирисима» израсходовал 59 356-мм снарядов (из которых 22 были Тип 3) и 313 152-мм. Вот вам еще один факт, заставляющий усомниться в замене снарядов.

Остается лишь подвести итоги этого хаоса. Японцы потеряли эсминцы «Акацуки» и «Юдати», причем последний был брошен командой, и уже утром его добил парой залпов крейсер «Портленд». Американцы потеряли легкий крейсер «Атланта», он пережил ночь, но повреждения оказались слишком велики, и к вечеру 13 ноября крейсер затонул. Были также потоплены эсминцы «Бартон», «Лэффи», «Кашинг», «Монссен». Оба тяжелых крейсера были выведены из строя, получили повреждения оба уцелевших легких крейсера и один эсминец. Этот эсминец «Аарон Уорд» американцы утром отбуксировали в Тулаги, и в 06.27 линкор «Хизэй» проводил его парой залпов, но промахнулся. Однако, как говорится, от судьбы не уйдешь. После ремонта «Аарон Уорд» вернулся к Гуадалканалу и 7 апреля 1943 года получил тяжелые повреждения при налете японской авиации. Вторая попытка увести его в Тулаги не удалась, эсминец затонул во время буксировки. Кстати, для американцев неприятности на этом не закончились: во время отхода в тот же день поврежденный легкий крейсер «Джюно» был торпедирован и потоплен подводной лодкой I-26. Американцы не сумели организовать спасение команды, и погибло около 700 человек, причем почти 100 из них были просто съедены акулами.

В общем, эскадра адмирала Каллахена фактически перестала существовать, так что японцы имели некоторые основания заявлять о своей победе. Но эта победа имела вполне ощутимый привкус горечи — японский флот потерял свой первый линейный корабль. Потерявший ход «Хизэй» в течение дня подвергался систематическим атакам американской авиации с аэродрома Гендерсон и авианосца «Энтепрайз» и в конце концов был брошен командой и затонул.



Японцы не желали отказываться от переброски подкреплений, потому что для них вопрос стоял ребром: или захватить Гуадалканал, или эвакуировать его. Но требовалось любой ценой нейтрализовать аэродром Гендерсон, и теперь эта задача была поручена адмиралу Микаве. И состав сил, которые японцы привлекли к операции, лучше всего говорит о состоянии Императорского флота к этому моменту. Из состава 8-го Флота это были флагман Микавы «Тёкай», «Кинугаса», легкий крейсер «Исудзу» и эсминец «Арасио». Ему подчинили Соединение поддержки адмирала Нисимуры в составе тяжелых крейсеров «Судзуя» и «Майя», легкого крейсера «Тэнрю», эсминцев «Югумо», «Макигумо», «Кадзэгумо». Обратите внимание: 6 крейсеров принадлежали 6 разным эскадрам. Не от хорошей жизни собирают такую окрошку!

Ночью 14 ноября тяжелые крейсера «Судзуя» и «Майя» выпустили по аэродрому около 989 снарядов, но особых успехов не добились, доказав, что при обстреле берега тяжелые крейсера не могут заменить линкоры. Впрочем, это было известно заранее, 203-мм снаряд ведь в пять раз меньше 356-мм, поэтому вы легко можете сравнить количество выпущенного металла. Крейсерам удалось уничтожить всего 3 самолета.

Расплата за это наступила буквально на следующее утро, уходящие корабли 8-го флота были атакованы американской авиацией. Уже в 09.36 пара разведчиков с «Энтерпрайза» добилась попадания 500-фн бомбы в мостик «Кинугасы», причем бомба прошла в глубь корпуса и взорвалась на броневой палубе. При взрыве погибли капитан и старпом, была разорвана обшивка и образовался заметный крен на левый борт. Во время следующей атаки один «Доунтлесс» врезался в левый борт «Майи» и уничтожил тяжелые зенитки. Вспыхнувший пожар заставил японцев поспешно избавиться от торпед — уроки Мидуэя не забылись. Следующая мощная атака имела место, когда японские корабли находились в 30 милях западнее острова Рендова. Прямых попаданий не было, но даже близкие разрывы оказались достаточно эффективными — на «Кинугасе» вспыхнули новые пожары, был заклинен руль,



крен начал нарастать. В 11.22 крейсер перевернулся и затонул, причем погибла почти вся команда. Близкими разрывами были повреждены «Тёкай» и «Исудзу».

На следующую ночь состоялась первая дуэль американских и японских линкоров, в которой поучаствовали и тяжелые крейсера. Но если для того, чтобы справиться с «Хизем», потребовались усилия целой эскадры крейсеров, то когда на поле боя появились новые американские линкоры, у японцев не осталось никаких шансов. Правда, крейсера «Атаго» и «Такао» успели разворотить надстройки «Саут Дакоты», выведя новейший линкор из строя, хотя никакой угрозы гибели не возникло. Потеряв радары и системы управления огнем, линкор буквально оглох и ослеп, ему пришлось поспешно выйти из боя, чтобы не получить невзначай торпеду в борт.

Зато оставшегося «Вашингтона» вполне хватило, чтобы достаточно быстро разделаться с линкором «Кирисима», причем теперь агония не затянулась на целые сутки, и вмешательство авиации не потребовалось. Вступать в схватку со вторым американским линкором японские крейсера не стали, хотя эсминцы и выпустили по нему множество торпед. Но удача была на стороне сильнеешего.

В конце ноября 1942 года, когда исход боев на Гуадалканале был уже совершенно очевиден всем, кроме японской Императорской Ставки, упорствовавшей в попытках удержать фактически потерянный остров, состоялся бой, который стал одной из самых блестящих побед Императорского японского флота и одновременно самой эффектной победой эсминцев над крейсерами.

Начиналась же эта история крайне прозаично. Прижатые к стенке японцы, чтобы хоть как-то наладить снабжение гарнизона Гуадалканала, прибегли к новому способу транспортировки. Флот решил использовать пустые бочки, в которых обычно перевозят бензин и соляр, и грузить туда по 150 килограммов риса или других продуктов. То есть большинство



авторов, упоминавших специальные контейнеры, ошибались. Ну, а фраза «моряки очищали бочки» смотрится вообще юмористически. Вы представляете, каких это потребует трудов, скорее уж солдаты на острове были вынуждены жевать рис со стойким привкусом бензина. Бочки связывались между собой тросами и устанавливались на верхней палубе эсминцев, при подходе к острову эти гирлянды сбрасывались в воду рядом с плацдармом, а солдаты за тросы вытаскивали их на берег. Во всяком случае, так это выглядело в теории. Такой метод требовал всего лишь 20 походов эсминцев в месяц для прокорма 20-тысячного гарнизона и резко сокращал время пребывания кораблей в опасной зоне, так как возле Гуадалканала эсминцы могли даже не останавливаться.

Решение задачи возложили, разумеется, на адмирала Танаку и его 2-ю эскадру эсминцев, которая получила название «Группа перевозки подкреплений». Этому соединению только что был передан 31-й дивизион эсминцев, состоящий из новых кораблей, поэтому причитания американцев, что-де их корабли не имели времени сплаваться, неосновательны, японцы находились точно в таком же положении. Танака должен был совершить первые 5 пробных рейсов, и он начал подготовку. Из 8 имевшихся у него эсминцев 6 должны были нести бочки с продовольствием, в результате эти корабли были вынуждены оставить на берегу запасные торпеды, адмирал разделил их на две группы. Сам Танака поднял флаг на «Наганами», который вместе с «Таканами» образовал Соединение прикрытия. Адмирал принял весьма нестандартное решение: свой флагманский корабль он поставил в середину колонны, что было нарушением всех традиций. «Таканами» получил приказ занять место на траверзе головного эсминца.

Американцы тоже готовились к будущим боям, приходя в себя после потрясений середины ноября. 24 ноября адмирал Томас Кинкейд получил приказ сформировать Оперативное Соединение 67 вместо разгромленной эскадры адмирала Каллахена. Он решил разделить свои корабли на три группы: две крейсерские и одну эсминцев, причем каждую группу воз-



главлял корабль с новым радаром SG. Предполагалось, что эсминцы, используя радар, нанесут японцам внезапный удар, а крейсера своей артиллерией довершат разгром. Но судьба хранила будущего командующего 7-м флотом от различных испытаний, и командование Кинкейда продлилось ровно одни сутки. Уже 28 ноября он получил приказ отправляться на север Тихого океана, а его место занял контр-адмирал Карлтон Райт. На следующий день Хэлси приказал Райту немедленно выйти в море, так как летчики сообщили, что к Гуадалканалу движутся 8 японских эсминцев и 6 транспортов. 30 ноября в 00.00 ОС 67 в составе 4 тяжелых и 1 легкого крейсеров и 4 эсминцев покинуло Эспириту-Санто, а еще через полчаса 8 эсминцев Танаки вышли с Шортленда. Несмотря на все старания японского адмирала, авиация союзников обнаружила его, одновременно японский самолет-разведчик передал, что видит возле Гуадалканала 12 эсминцев и 8 транспортов. Однако Танаку не зря прозвали негибачимым — он решил «уничтожить противника вне зависимости от разгрузки». Уже на подходе к проливу Ленго к соединению Райта присоединились еще 2 эсминца из охранения маленького конвоя, в результате оно окончательно приобрело вид «с бору по сосенке». Но в любом случае превосходство американцев было не подавляющим, а раздавливающим: даже в 127-мм орудиях они превосходили японцев в полтора раза, а уж главный калибр крейсеров оставался Райту в виде бесплатного бонуса.

Танака располагал эсминцами «Наганами», «Таканами», «Оясио», «Курисио», «Кагэро», «Макинами», «Кавакадзэ», «Судзукадзэ». У адмирала Райта были тяжелые крейсера «Миннеаполис», «Нью Орлеанс», «Пенсакола», «Нортгемптон», легкий крейсер «Гонолулу», эсминцы «Флетчер», «Дрейтон», «Мори», «Перкинс», «Лэмсон», «Ларднер».

В 21.40 японские корабли увидели остров Саво, и в это же время ОС 67 вошло в пролив Ленго. Оно также шло кильватерной колонной, причем эсминцы авангарда находились в 4000 ярдов впереди крейсеров, однако Райт допустил грубую



ошибку. Он не стал выдвигать радиолокационный дозор, как это предусматривалось планом Кинкейда.

В 22.40 японские эсминцы уже шли южнее Саво, примерно в 3 милях от берега Гуадалканала, пока соединение Райта выходило из пролива Ленго на печально известный участок акватории, получивший название «Железное дно». Райт совершил еще несколько мелких ошибок, еще больше осложнивших его положение. Головные эсминцы сместились чуть влево, выйдя на крамбол флагманского крейсера, а сами крейсера растянулись строем пеленга. Совершать такие маневры неопытным соединением было более чем рискованно, что и подтвердилось в ближайшее время.

В 23.06 радар SG на «Миннеаполисе» обнаружил две цели на расстоянии 23 000 ярдов. Райт начал перестраивать корабли в единую колонну, а отметки на экране радара уже стали плодиться, как кролики, — их уже стало то ли 7, то ли 8. Тем временем обе японские группы снабжения разделились и направились к местам выгрузки, снизив скорость до 12 узлов. Казалось, в руках у американцев находятся все козыри, однако в 23.12 «Таканами» обнаружил прямо на востоке американские корабли и сообщил адмиралу, остальные эсминцы подтвердили это сообщение. Танака немедленно приказал прекратить разгрузку и атаковать противника. Транспортная группа впала в легкое замешательство, какие-то эсминцы все-таки сбросили бочки, какие-то — нет.

А далее все пошло по накатанным рельсам. Американская колонна повернула на новый курс, эсминцы развернули торпедные аппараты на левый борт, и командир «Флетчера» в 23.15 запросил разрешение атаковать. Хотя дистанция к этому времени составляла всего 7000 ярдов, адмирал Райт заколебался и ответил: «Расстояние до «призраков» пока еще слишком велико». Когда капитан 2-го ранга Коул ответил, что расстояние нормальное, Райт снова погрузился в размышления, которые длились до 23.20, в скоротечном ночном бою такое непозволительно. Поэтому, когда Райт разрешил стрелять,



японские эсминцы уже находились позади траверза «Флетчера», и благоприятная возможность была упущена.

«Флетчер», «Перкинс» и «Дрейтон» все-таки выпустили несколько торпед, а когда адмирал приказал открыть огонь, начали стрельбу осветительными снарядами и сразу отвернули в сторону острова Саво, чтобы не мешать своим крейсерам. Адмирал Райт позднее рапортовал: «Начался короткий, но жестокий бой». «Миннеаполис» дал первый залп в 23.21, а к 23.25 пустили в ход главный калибр и все остальные крейсера, причем снова свидетели отмечали, что 152-мм орудия «Гонолулу» прямо-таки окутались мерцающим сиянием. Американцы были убеждены, что засыпали неприятеля шквалом снарядов, впрочем, в море места много...

Большая часть американских снарядов досталась несчастному «Таканами», который находился ближе других к противнику. В считанные минуты он превратился в пылающую развалину, погибли командир дивизиона и командир корабля, но, как ни странно, 48 человек команды все-таки спаслись и даже добрались до берега Гуадалканала. Между прочим, эсминец даже успел выпустить торпеды. Но главное — «Таканами» отвлек на себя все внимание противника, что позволило остальным эсминцам действовать без помех.

Американцы даже не увидели толком транспортные группы, лишь какие-то неясные силуэты, мелькавшие на фоне берега, хотя замыкавший американскую колонну эсминец «Ларднер» и выпустил наугад 5 торпед. Ответный удар японцев был гораздо более эффективным. Впрочем, действия эскадры адмирала Танаки также отличались изящным беспорядком, что не удивительно в ночном бою. Первым на обратный курс повернул флагманский «Таканами», причем он выполнил поворот вправо и в 23.22 начал ставить дымовую завесу. Следовавшие за ним два эсминца повернули влево, и в 23.23 «Судзикадзэ» выпустил 8 торпед, целясь по вспышкам выстрелов.

Во многом успехом боя Танака был обязан хладнокровию командира головного дивизиона капитана 1-го ранга Сато либо его растерянности — каждый пусть судит сам. Он спо-



койно проследовал прежним курсом с умеренной скоростью, пропуская мимо себя американские крейсера, а потом чуть повернул в сторону противника. В 23.28 его дивизион начал стрелять торпедами, причем каждый корабль пускал столько торпед, сколько считал нужным его командир. После этого дивизион повернул на обратный курс, причем «Макинами» и «Кагэро» повернули вправо, а «Курисио» и «Оясио» — влево. Вот именно это и вызывает определенные сомнения в идеальных действиях японцев, всего же за последние 10 минут эсминцы Танаки выпустили 44 торпеды, но его эскадра следовала 4 отдельными отрядами.

Адмирал Райт уже совсем было собрался отвернуть в сторону, так как расстояние до противника сократилось до 6000 ярдов, как в 23.27 первые японские торпеды прибыли к цели, и оказался ею как раз флагманский «Миннеаполис». Он получил 2 попадания в носовую часть либо с «Судзукадзэ», либо с «Таканами», которые стреляли первыми. Сдетонировала цистерна с авиабензином, расположенная перед башней № 1, потом последовал взрыв в котельном отделении № 2. На крейсере вспыхнули сильнейшие пожары, вся носовая часть впереди башни надломилась и нагнулась вниз. Крейсер потерял ход, три кочегарки были затоплены. Однако американские команды многому научились за время боев возле Гуадалканала — уже через 4 минуты пожар был потушен, а крен снизился до 4 градусов. Хотя «Миннеаполис» потерял ход, гибель кораблю уже не грозила.

Следующая торпеда из того же залпа примерно через полминуты попала в «Нью Орлеанс». Экипаж крейсера едва успел ужаснуться столбу пламени, поднявшемуся над «Миннеаполисом», как их корабль постигла та же участь. Снова торпеда попала в носовую часть, и снова взорвалась цистерна с бензином, но вместе с ней взорвались и погреба. Все, что находилось впереди башни № 2, просто исчезло. Оторванная носовая часть беспомощно продрейфовала вдоль левого борта «Нью Орлеанса» и вскоре затонула. Корабль еще успел повернуть вправо, после чего рулевое управление отказало.



Командир «Пенсаколы» капитан 1-го ранга Лоув организовал весьма своеобразную систему управления кораблем, отправившись на верхний мостик, а непосредственное маневрирование осталось в руках старшего помощника капитана 2-го ранга Килера. Ни к чему хорошему все это привести не могло. Когда Килер увидел, что «Миннеаполис» и «Нью Орлеанс» получили попадания, он решил обойти поврежденные крейсера, но совершил при этом грубейшую ошибку, повернув влево, в результате чего силуэт «Пенсаколы» ясно обрисовался на фоне горящих крейсеров. А ведь американцы предполагали наличие крейсеров в составе японской эскадры! В этом случае маневр Килера мог стать роковым — вспомните Саво.

Но сразу после этого Килер совершил вторую ошибку — он вернулся на прежний курс, и в 23.39 «Пенсакола» получила торпеду под грот-мачту. Была потеряна связь, отказало рулевое управление, оторван левый внешний вал, но что гораздо хуже — в заднее машинное отделение выплеснулся поток горячей нефти из разорванных цистерн. Грот-мачта превратилась в фантастический факел. Крейсер получил крен 13 градусов.

Следующим в колонне шел легкий крейсер «Гонолулу», который имел радар SG, но пользы он не принес решительно никакой. Единственное, что сделал этот крейсер в бою, — мастерски уклонился от японских торпед и собственных эсминцев. Они успели обменяться опознавательными, и братоубийственная схватка не состоялась.

Хуже всего пришлось замыкавшему строй крейсеру «Нортгемптон». После первых взрывов он тоже свернул вправо следом за «Гонолулу», но, как и «Пенсакола», имел неосторожность вернуться на прежний курс. В результате в 23.48 он получил попадания двумя торпедами, которые выпустил «Кавакадзэ». Попадания прились практически в одно место в районе заднего машинного отделения. Оно было моментально затоплено, корабль получил крен 10 градусов и мог лишь беспомощно кружиться на месте.



К этому времени адмирал Танака уже приказал своим кораблям отходить. Однако, не сумев получить ответ от «Таканами», он направил «Оясио» и «Куросио» на поиски пропавшего эсминца. Они нашли тонущий корабль, но поблизости находились американцы, поэтому спасение экипажа не состоялось.

Американцы остались подводить печальные итоги этого сражения. На месте боя остались 4 пылающих тяжелых крейсера и эсминец «Таканами». От того, насколько успешными будут спасательные работы, зависел конечный итог, хотя уже было ясно, что американцы потерпели очередное сокрушительное поражение. Известный американский историк Морисон утверждает, что, если бы это сражение произошло на полгода раньше, погибли бы все 4 крейсера, но, мол, после Саво методы борьбы за живучесть значительно улучшились. С этим спорить невозможно, однако Сэмюэль Эллиот несколько приукрасил ситуацию. Например, несмотря на внешнюю эффективность повреждений «Нью Орлеанса», угрозы гибели корабля не было. То же самое можно сказать и про «Миннеаполис», хотя там команда сначала ударилась в панику, опасаясь, что корабль попадет в руки японцев.

Гораздо хуже пришлось «Пенсаколе» и «Нортгемптону». На «Пенсаколе» пожары подобрались к погребу кормовой башни, в котором начали рваться снаряды. И снова американцам помогла удача — сдетонировали 150 снарядов, однако они рвались поочередно, если бы они взорвались одновременно, крейсер разлетелся бы на куски. «Нортгемптон» был обречен, крен корабля нарастал и достиг 23 градусов, вдобавок потерявший ход корабль попал под обстрел японских орудий с Гуадалканала. К 02.00 крен увеличился до 35 градусов, и командир корабля отдал приказ покинуть его. В 03.04 «Нортгемптон» перевернулся вверх дном и затонул кормой вперед.

Этот бой окончательно поставил крест на попытках американцев использовать тяжелые крейсера в ночных боях на Соломоновых островах. Неуклюжие и медлительные 203-мм башни оказались плохо приспособлены для борьбы со стремительно возникающими из темноты японскими эсминцами.



Адмирал Райт заявил, что «Гонолулу» в таких условиях можно считать равным двум тяжелым крейсерам. Кстати, интересно отметить, что в боях вокруг Гуадалканала к этому моменту приняли участие 13 американских тяжелых крейсеров, и **все они** были либо потоплены, либо повреждены.

Но самым удивительным, я бы даже сказал фантастическим, результатом боя у Тассафаронги стало то, что контр-адмирал Карлтон Райт был награжден за него Военно-морским Крестом.

В общем, когда в феврале 1943 года японцы начали операцию КЕ — эвакуацию своих войск с Гуадалканала, они уже не рискнули привлечь к ней крейсера. Все проблемы пришлось решать эсминцам адмирала Танаки. Тяжелые крейсера лишь осуществляли дальнейшее прикрытие, которое оказалось **очень** дальним, так как они крейсировали к северу от Соломоновых островов. Но это не означает, что с окончанием боев на Гуадалканале закончилась история «линкоров для юго-запада».



Линкоры для юго-запада. Вторая серия

После окончания битвы за Гуадалканал американцы продолжили медленное восхождение по «лестнице» Соломоновых островов. Разумеется, японцы попытались его остановить, и потому бои продолжились. Нельзя сказать, что они стали менее ожесточенными, но вот масштаб сражений заметно уменьшился, с японской стороны главными действующими лицами стали эсминцы. Просто теперь в качестве лидера флотилии выступал легкий крейсер, довольно часто с роковыми последствиями для себя. Японские тяжелые крейсера появились лишь однажды, но повторить успех боя у острова Саво им не удалось. Американцы сделали четкие выводы после серии боев, особенно показательным стал бой у Тассафаронги, и отправили тяжелые крейсера дослуживать в более безопасные северные воды. На их место пришли легкие крейсера, сначала довоенной постройки, а потом состоялся и боевой дебют «Кливлендов». Вот так, тихо и незаметно, скромные легкие крейсера превратились в основу флота, заменив линкоры, о чем перед войной ни один из теоретиков не мог даже подумать. Конечно, американские адмиралы не раз сетовали на отсутствие торпедных аппаратов на крейсерах, но Бюро кораблестроения Морского министерства неуклонно продолжало свою политику. Главным оружием крейсера была комбинация «пушки плюс радар», а для торпедных аппаратов имеются эсминцы, благо американские верфи начали штамповать их с поразительной быстротой.

Причем до сих пор остается загадкой, почему все-таки американцы не использовали свои линкоры более активно,



ведь они могли привлечь для обстрела японских позиций на том же Гуадалканале старичков, если уж Хэлси, командовавший на этом театре, не желал рисковать новыми. В конце концов, в Перл-Харборе пострадала всего лишь половина старых линкоров, да к тому же большинство из них были уже отремонтированы. Какие выводы для себя сделали японцы, остается загадкой. К этому времени они уже совершенно явственно начали ощущать нехватку сил, которую не могли компенсировать никакие лихорадочные перетасовки поредевшей колоды. Карт просто не хватало, особенно козырных, которыми стали легкие крейсера. А ведь козырная шестерка бьет даже туза... Линкор, в смысле. Тем более что японское командование свои тузы — «Ямато» — так и продержало в рукаве до самого конца игры, когда все уже было потеряно.

Вообще-то, некоторые историки любят утверждать, что после окончания боев за Гуадалканал и до высадки американцев на островах Гилберта, памятной кровавым побоищем на Тараве, ничего не происходило. На самом деле бои продолжались. Началось с того, что оба противника провели реорганизацию своих сил. Американцы создали стройную систему оперативных флотов — оперативных соединений — оперативных групп, которая сохранилась до сих пор. Теперь силы адмирала Хэлси назывались 3-м флотом, а его ударной силой стали два соединения, состоящие из легких крейсеров и эсминцев. При этом Хэлси был вынужден полностью заменить командиров: адмиралы Каллахен и Скотт погибли, «отличившиеся» в бою у Тассафаронги Райт и Тисдейл отправились дослуживать на берег. Командиром ОС 37 был назначен контр-адмирал Эйнсуорт, а командиром ОС 38 — контр-адмирал Меррилл. У японцев 8-й флот вице-адмирала Микавы сократился до флагманского крейсера «Тёкай» и 3-й эскадры эсминцев. Но уже в марте в знаменитом бою в море Бисмарка 3-я эскадра потеряла половину своего состава, пытаясь провести 8 транспортов с подкреплениями на Новую Гвинею. После этого японцы



окончательно отказались от попыток использовать транспорты в тех районах, где действовала американская авиация, переходя к системе «токийских экспрессов».

Теперь уже американцы перешли к обстрелам японских позиций и, как ранее противник, переоценивали эффективность огня своих крейсеров. 4 марта адмирал Меррилл покинул Эспириту-Санто, чтобы обстрелять противника в Виле на острове Коломбангра. Кстати, на местном наречии название этого острова обозначает «Король вод». Его эскадра состояла из новых крейсеров типа «Кливленд»: «Монпелье», «Кливленд», «Денвер». Их сопровождали эсминцы «Уоллер», «Конвей», «Кони». 5 марта со стоянки у Шортленда вышли японские эсминцы «Мурасамэ» и «Минэгумо», которые тоже направлялись к Виле, чтобы доставить продовольствие и боеприпасы. Но в 23.30 они были обнаружены «Каталиной», которая сразу сообщила об этом Меррилу, хотя и произвела их в «легкие крейсера», причем японцы даже не заметили, что обнаружены. Они спокойно разгрузились и направились обратно, так как командир отряда капитан 1-го ранга Татибана не рискнул в темноте идти через узкий и опасный пролив Блэкетт между островами Коломбангра и Арундель.

Американские корабли обогнули мыс Вису-Вису и вошли в залив Кьюла, двигаясь прямо навстречу японцам. Главным шел эсминец «Уоллер», за ним крейсера, замыкали строй два остальных эсминца. В 00.57 «Уоллер» обнаружил радаром непонятные цели справа по носу. В 01.02, когда расстояние сократилось до 7000 ярдов, «Уоллер» выпустил 5 торпед, а через минуту американский адмирал приказал открыть огонь. Лишь теперь японцы узнали о присутствии неприятеля, наблюдатели «Мурасамэ» заметили мигающие вспышки впереди, но было уже поздно. Буквально тут же японский эсминец был накрыт шквалом снарядов, причем американцы меланхолично констатировали, что корректировка была невозможна из-за большого количества всплесков, но попадания и взрывы были видны невооруженным глазом. Крейсерам потребовалось всего 6 залпов, чтобы превратить «Мурасамэ» в пылаю-



щую развалину, и тут же в него попала одна из торпед «Уоллера». В итоге эсминец взорвался и в 01.15 затонул.

Американцы перенесли огонь на «Минэгумо», который сразу начал получать попадания и тоже вспыхнул, успев дать лишь несколько ответных выстрелов. Он продержался на воде немногим дольше — до 01.30. В 01.14 адмирал Меррилл приказал прекратить огонь, за это время американские корабли успели расстрелять 1101 152-мм и 538 127-мм снарядов. Потом адмирал Меррилл приступил к выполнению главной задачи — обстрелу авиабазы в Виле. И здесь его корабли продемонстрировали завидную скорострельность, выпустив за 8 минут более 1600 152-мм и 1100 127-мм снарядов. Темп стрельбы вы можете подсчитать сами.

Бой у Вила-Стэнмор был редким случаем, когда американцы сполна использовали преимущества, которые давал им радар.

Следующий бой состоялся 5 июля у якорной стоянки Райс, он стал результатом небольшой десантной операции, проведенной американцами. Вообще все подобные операции американцев на Соломоновых островах имеют одну характерную особенность: чисто символическую подготовку и экономное использование сил флота. Это вполне понятно: организовать оборону побережья острова размером 1000 километров на 300 на всем ее протяжении просто невозможно, и при высадке десант преодолевал лишь символическое сопротивление. Это вам не атоллы в центре Тихого океана, где клочок земли 1000 метров на 300 был перекопан пять раз вдоль и поперек, а территорию, равную по площади батальонному опорному пункту, занимала усиленная бригада.

Вот и сейчас для высадки в этом уголке Нью-Джорджии американцы привлекли всего 7 эсминцев-транспортов, которые прикрывали 5 настоящих эсминцев. Сравните с десантным флотом, собранным возле той же Таравы. Прикрывала высадку эскадра адмирала Эйнсуорта в составе 3 легких



крейсеров и 4 эсминцев. В ночь на 5 июля она столкнулась с отрядом японских эсминцев, доставлявших подкрепления на Коломбангру. Обратите внимание: не к месту высадки на Нью-Джорджии! После того как американцы заминировали пролив Блэкетт, японцы были вынуждены ходить к Виле только через залив Кьюла, поэтому столкновения становились неизбежными.

4 японских эсминца из состава сильно поредевший 3-й эскадры под командованием самого контр-адмирала Акиямы вошли в залив Кьюла. Примитивный радар, установленный на «Ниидзуки», сразу обнаружил противника, и Акияма решил не испытывать судьбу, пытаясь прорваться к цели. Три его эсминца около 00.15 дали торпедный залп, после чего повернули обратно на север. Тем временем адмирал Эйнсуорт мирно занялся обстрелом Вилы, ни о чем не подозревая. Только в 00.31 эсминец «Ральф Талбот» обнаружил с помощью радара на севере «нечто» и после некоторых колебаний решил, что это вражеские корабли, и сообщил адмиралу. Эйнсуорт узнал об этом в 00.47, а еще через две минуты получил наглядное доказательство: торпеда попала в эсминец «Стронг». Взрыв разворотил кочегарку и машинное отделение № 1, корпус был практически разорван пополам. А тут еще японские батареи из Бейроко открыли огонь по американским кораблям. Команду эсминца сняли, и в 01.24 эсминец переломился и затонул. В общем, и боя-то толком не было, так, небольшое столкновение с печальными для американцев последствиями.

Но буквально на следующий день состоялся уже самый настоящий бой, который получил название «Бой в заливе Кьюла». Как и во время боев у Гуадалканала, сражения происходили буквально на пяточке, но получали совершенно разные названия.

Адмирал Хэлси вполне резонно предположил, что японцы предприняли очередную попытку усилить гарнизон Вилы, и приказал Эйнсуорту возвращаться, чтобы пресечь эти по-



пытки. Адмирал сам выкопал себе яму, он почему-то решил, что «Стронг» был потоплен подводной лодкой, и совершенно не опасался японских торпед. Исходя из этого, Эйнсуорт определил тактику будущего боя — артиллерийская дуэль на дистанциях до 10 000 ярдов. Численность его эскадры осталась прежней, но чуть изменился состав за счет ротации эсминцев. Теперь Эйнсуорт имел легкие крейсера «Гонолулу», «Хелена» и «Сент-Луис» и эсминцы «Николас», «Рэдфорд», «О'Беннон», «Дженкинс».

Японцы действительно решили повторить попытку прорваться к Виле и даже усилили эскадру Акиямы, теперь в нее входили три дивизиона эсминцев, хотя два из них несли войска и были названы транспортными группами. Отряд прикрытия, которым командовал сам адмирал, состоял из эсминцев «Ниидзуки», «Судзукадзэ», «Таникадзэ»; 1-я транспортная группа — эсминцы «Мотидзуки», «Микадзуки», «Хамакадзэ»; 2-я транспортная группа — эсминцы «Амагири», «Хацуюки», «Нагацики», «Сацуки». Кстати, мало кто обращает внимание, но состав групп совершенно ясно показывает, что к лету 1943 года японский флот уже начал испытывать острую нехватку сил. Иначе нельзя объяснить включение в состав эскадры, отправляющейся в рискованный поход, который почти наверняка мог привести к бою с превосходящими силами противника, 4 старых, полуразоруженных эсминцев. Но мы уже это отмечали.

В полночь японская эскадра вошла в залив Кыюла, и адмирал Акияма отправил 1-й транспортный отряд разгружаться в Вилу. Но в 01.06 радар «Ниидзуки» обнаружил какую-то цель. Акияма отменил переход 2-й транспортной группы и направился навстречу неведомо чему. Что обнаружил японский радар — совершенно неизвестно, так как американцы появились много позднее. При этом Эйнсуорт еще больше усложнил себе задачу, сохранив до последнего момента походный ордер, его эсминцы образовали нечто вроде жиденького кольца вокруг крейсеров.

Только в 01.36 радар «Гонолулу» обнаружил более чем в 20 000 ярдах на юго-западе не то 3, не то 4 цели. Эйнсуорт



отдал приказ перестроиться в кильватерную колонну, но, не дожидаясь результата, тут же приказал кораблям повернуть «все вдруг» на юго-запад и двигаться строем фронта. В результате головные эсминцы «О'Беннон» и «Николас» отправились в отдельное плавание.

Тем временем Акияма все-таки решил отправить 2-ю транспортную группу разгружаться, чем окончательно сбил американцев с толку, так как отметки на экранах радаров разделились. Американский адмирал, отчаявшись разбираться в ситуации, скомандовал еще один поворот «все вдруг», возвращая корабли в кильватерную колонну, и этим ухитрился сделать «crossing-T» отряду Акиямы, но при этом американцы никак не могли решить, по какому же японскому отряду стрелять. Запутавшийся адмирал то приказывал стрелять по дальней группе (транспортной), то решал заняться ближней (прикрытия), то разрешал эсминцам начать стрелять, то приказывал «подождать минутку». Словом, старательно повторял все те ошибки, которые ранее допускали Скотт, Каллахэн, Райт. Но, на его счастье, японцы уже не могли выставить те силы, которые сражались у Гуадалканала.

Акияма, наконец, приказал транспортной группе присоединиться к нему и приготовился к сражению, однако он не проявил таланта адмирала Танаки и задержал торпедный залп. Поэтому первыми в 01.57 открыли огонь все-таки американские крейсера, причем дистанция к этому времени сократилась до 7000 ярдов. По мнению американцев, они добились огромного количества попаданий, видели многочисленные пожары и взрывы. Сам Эйнсуорт писал: «После того как дали первые залпы и японские корабли охватило пламя, воздух наполнили крики боли, удивления и ужаса на японском языке. Эти вопли прилетели на средних частотах в наш БИЦ и доставили нам немалое удовольствие. Японские передатчики умолкали, по мере того как их корабли тонули или выходили из строя, и наконец полностью замолкли». На «Хелене» были уверены, что все три цели, по которым крейсер вел огонь, были уничтожены. Кстати, американские эсминцы так и не пустили в ход тор-



педы, первым это решился сделать «Дженкинс», который долгое время торчал на раковине «Николаса» и вообще не мог стрелять.

На самом деле весь огонь американцев обрушился на флагманский «Ниидзуки», который тоже не смог использовать торпеды, зато это сделали «Судзукадзэ» и «Таникадзэ». Затем японцы открыли огонь из орудий и круто повернули на юг, поставив дымовую завесу. По мнению американцев, стрельба японцев была слабой и неэффективной, снаряды ложились недолетами, и лишь несколько осколков упало на палубу крейсеров. Тем временем пылающий «Ниидзуки» вышел из строя, а остальные два эсминца группы прикрытия ушли на северо-запад, чтобы перезарядить торпедные аппараты. При этом «Судзукадзэ» получил 4 попадания, причинивших некоторые повреждения, а в «Таникадзэ» попал неразорвавшийся снаряд.

Эйнсуорт был уверен, что уже выиграл сражение, так как уничтожил первую группу японских кораблей. В 02.03 он приказал повернуть на обратный курс, чтобы заняться дальней. Но именно в этот момент японские торпеды настигли свою цель. Первая торпеда ударила в борт «Хелены» напротив башни № 2, практически сразу крейсер получил еще два попадания. Судьба его была решена, три «Лонг Лэнса» не выдержал бы и более крупный корабль.

На этом неприятности американцев не закончились. На «Сент-Луисе» от сотрясений при стрельбе вышел из строя радар SG, и крейсер попросту ослеп, поэтому бой мог продолжать только флагманский «Гонолулу». Однако и он запутался с переносами огня и позволил ускользнуть поврежденным эсминцам группы прикрытия. В 02.15 Эйнсуорт повернул влево и взял курс точно на восток, теперь он перекрывал дорогу 2-й транспортной группе, которая пошла на выстрелы. Через три минуты американцы открыли огонь с дистанции 11 000 ярдов по «Амагири», который сразу получил 4 попадания и поспешно повернул вправо на 180 градусов. При этом американцы были искренне уверены, что вели огонь по 4-трубному крей-



серу, хотя это был не самый новый и не самый крупный эсминец постройки начала 1930-х годов. Следовавший за ним «Хацуюки» открыл огонь, но получил два попадания, хотя снаряды не взорвались. Он повернул влево, чтобы укрыться в тени острова Коломбангра. Третий в линии, «Нагацуки», получил одно попадание и вместе с концевым «Сацуки» круто повернул вправо, прикрываясь «Амагири». Японский строй рассыпался.

В 02.27 Эйнсуорт повернул вправо, взяв курс на юго-запад, и лишь теперь спохватился, что пропал следующий мателот, и начал спрашивать, куда исчезла «Хелена». Через 5 минут «Сент-Луис» передал, что **вроде бы** она где-то на левой раковине. Тогда Эйнсуорт повернул на северо-запад и приступил к поискам пропажи.

Лишь после этого в дело вступили американские эсминцы. В 02.42 «Николас» выпустил 5 торпед в стоящий без хода «Ниидзуки», а в 02.58 «Дженкинс» выпустил 5 торпед в мифическую цель по правому борту. В 03.05, так ничего и не найдя, Эйнсуорт повернул домой, отправив, однако, «Николас» и «О'Беннон» осматривать залив Велья, а «Рэдфорд» — «Кьюла». И вот в 03.33 «Рэдфорд» обнаружил оторванную носовую часть «Хелены», окончательно прояснив судьбу пропавшего крейсера. Адмирал приказал эсминцам подбирать спасшихся и поторопиться, чтобы днем не попасть под атаки японской авиации.

Однако бой еще не совсем закончился. В 02.46 из-за ошибки вахты эсминец «Нагацуки» вылетел на берег Коломбангры в 5 милях от Вилы, и «Сацуки» попытался стащить его с мели. «Судзукадзэ» и «Таникадзэ», перезарядив торпедные аппараты, вернулись к заливу Кьюла. Команды провозились с перезарядкой чуть не втрое дольше положенного, и в результате эсминцы не нашли ни своих, ни чужих. Им не осталось ничего иного, как вернуться в базу. Однако они успели переполошить американские эсминцы, занимавшиеся спасением экипажа «Хелены». Но так как радиолокационный контакт быстро пропал, спасательная операция продолжилась.



Эсминцы «Микадзуки» и «Хамакадзэ» из 1-й транспортной группы вернулись в Буин через пролив Блэккетт. Конечно, в памяти была свежа майская катастрофа, когда на минах погиб 15-й дивизион эсминцев. Но, похоже, мины показались японцам менее опасными, чем орудия крейсеров. К счастью для них, американцы не стали подновлять заграждение, и все обошлось. «Амагири» около 04.00 прибыл в Вилу, быстро разгрузился и направился на север, прижимаясь к берегу. В 05.15 он оказался на месте гибели «Ниидзуки» и попытался начать спасение команды. «Николас» и «Рэдфорд» снова прервали спасение экипажа «Хелены» и бросились к нему. Однако японские наблюдатели подтвердили свой класс и вовремя заметили опасность, «Амагири» дал полный ход и помчался на северо-запад. Противники обменялись торпедными залпами, но все торпеды прошли мимо. Завязалась было артиллерийская дуэль, но командир японского корабля предпочел не испытывать судьбу и в 05.35 отвернул в сторону, оставив экипаж «Ниидзуки» на произвол судьбы. Американские эсминцы опять вернулись к месту гибели «Хелены», убежденные, что потопили торпедами крейсер типа «Сэндай» и эсминец. Японцы тоже были уверены, что их торпеды попали в цель.

Но и это еще не был конец. Теперь на сцене появился эсминец «Мотидзуки». После разгрузки командир «Хацуюки» решил поиграть в русскую рулетку с минами и ушел через пролив Блэккетт, но «Мотидзуки» пошел на север через залив Кыюла. Кстати, японцы таки сумели выгрузить в Виле 1600 человек и 90 тонн грузов. К этому времени уже рассвело, и в 06.10 завязалась очередная перестрелка. Снова американцы стреляли чуть-чуть лучше и добились попадания в японский корабль. Но на войне «чуть-чуть» не считается, незначительные повреждения не остановили японца, и он удрал. «Николас» и «Рэдфорд» подобрали 52 офицера и 687 матросов из экипажа «Хелены» и отбыли в Тулаги.

«Сацуки» в конце концов бросил попытки снять «Нагацуки» с мели и прибыл в Вилу, разгрузился и ушел в Буин через пролив Блэккетт. После этого в игру вступила американская ба-



зовая авиация, которая принялась методично истреблять сидящий на мели эсминец. «Доунтлессы», «Авенджеры» и «Митчеллы» упражнялись в бомбометании целый день, и ближе к вечеру горящий корабль взорвался. Правда, команда успела покинуть его.

Обе стороны были убеждены, что одержали победу. Эйнсворт утверждал, что уничтожил 6 японских кораблей и 1 погиб, сев на мель. На этом основании награждение его Военно-Морским Крестом выглядит вполне обоснованным. Кстати, разведка после анализа донесений сократила заявку до 2 потопленных эсминцев, одного вероятно потопленного и 5 поврежденных, угадав результат почти идеально. А вот за это стоило ли давать крест? Японцы были уверены, что потопили 1 крейсер и повредили 1 крейсер и 3 эсминца.

В общем, странным образом повторилась ситуация после боя 13 ноября — один противник потерял большой корабль, другой — несколько мелких. Это можно было бы считать ничьей, если бы не один нюанс: американцы могли позволить себе потерять крейсер, японцы **не могли** потерять 2 эсминца потопленными и 5 поврежденными. Их силы таяли буквально на глазах.

Вы думаете, история на этом закончилась? Как бы не так! В воде еще плавало множество людей. Одна группа из 85 моряков «Хелены», в том числе командир крейсера капитан 1-го ранга Сесил, нашла 3 моторных вельбота, оставленных эсминцами, и направилась к острову Нью-Джорджия. На одном из вельботов кончилось топливо, и его пришлось буксировать, но все-таки к вечеру они добрались до берега и расположились на ночлег. Утром 7 июля эсминцы «Гвин» и «Вудворт» забрали их и доставили на Гуадалканал.

Остальных моряков волны разбросали в разные стороны. Однако днем прилетели армейские В-24 и сбросили три резиновые спасательные лодки. Одна не раскрылась и затонула, но вокруг двух других собрались около 50 человек. Сначала они попытались добраться до северного берега Коломбангры, но течение оказалось сильнее. В конце концов выяснилось,



что море несет их к Велья-Ла-Велья. Теперь все зависело от того, как к ним отнесутся туземцы. Кто-то из офицеров вспомнил, что вроде бы они настроены дружески по отношению к американцам. И действительно, измученных и оголодавших американцев встретили по-дружески, более того, тут же оказался австралийский береговой наблюдатель. Он передал по радио известие о появлении неожиданных гостей.

Увы, адмирал Тэрнер не сумел сразу направить помощь, так как ситуация оставалась крайне сложной. И все-таки после затяжек и проволочек к Велья-Ла-Велья были посланы 2 эсминца-транспорта в сопровождении 4 эсминцев, ведь теперь спасения ожидали в общей сложности 175 американцев. Ночью 16 июля они забрали 160 моряков, 14 морских и 1 армейского офицера, 16 китайцев, которые им помогали, и даже одного пленного японца. Вот теперь эпопея действительно закончилась, причем, что самое любопытное, уже после нового сражения, которое произошло 13 июля севернее Коломбангры.

Как мы только что отметили, не успела завершиться история спасения экипажа «Хелены», как адмирал Эйнсуорт сумел вляпаться в новые неприятности, теперь уже более серьезные. Погибшую «Хелену» в составе его соединения заменил новозеландский крейсер «Линдер». Другое дело, что он был официально передан Эйнсуорту 11 июля, а уже через сутки ему пришлось участвовать в бою.

Береговые наблюдатели сообщили, что вниз по Слоту идет соединение из 10 японских кораблей, и адмирал Хэлси приказал Эйнсуорту перехватить его, а адмирал Меррилл получил приказ обстрелять японские позиции. Но может, стоило поменять адмиралов местами? Одновременно Хэлси приказал адмиралу Тэрнеру, командовавшему силами флота на Соломоновых островах, передать Эйнсуорту все корабли, какие только можно. В результате «ОС 18» состояло из 3 легких крейсеров и 10 эсминцев: «Гонолулу», «Сент-Луис», «Линдер» и «Ни-



колас», «Рэдфорд», «О'Беннон», «Дженкинс», «Тэйлор», «Ральф Талбот», «Бьюкенен», «Вудворт», «Гвин», «Мори». Но для начала ему предстояло провести группу APD к якорной стоянке Райс, что и было сделано без всяких приключений. Зато с перехватом и уничтожением японцев случилась накладка.

Американцам противостояла 2-я флотилия эсминцев, но командовал ею не адмирал Танака. На мостике флагманского легкого крейсера «Дзинцу» его временно сменил контр-адмирал Сюдзи Идзаки. Кроме крейсера в состав японской эскадры входили эсминцы «Микадзуки», «Юкикадзэ», «Хамакадзэ», «Киёнами», «Югурэ». Транспортную группу составляли старые эсминцы «Сацуки», «Минадзуки», «Юнаги», «Мацукадзэ», которым предстояло доставить на Коломбангру 1200 солдат.

На сей раз Эйнсуорт получил даже помощь со стороны авиации, которая обычно не вмешивалась в ночные разборки моряков. 13 июля в 00.35 «Черный Кот» (на всякий случай напомним — ночной разведчик «Каталина») сообщил, что видит вражеское соединение на расстоянии 26 миль, оно идет на юго-восток. Эйнсуорт начал перестраивать свои корабли из походного кругового ордера в боевой, то есть в кильватерную колонну. Если 21-я эскадра эсминцев капитана 1-го ранга Мак-Инерни, долгое время действовавшая вместе с его крейсерами, выполнила приказ аккуратно, то только что приданная 12-я эскадра изобразила живописную толпу. Эйнсуорт увеличил скорость до 28 узлов и приказал Мак-Инерни выходить вперед. В 01.01 тот передал, что «чует вонючку» (skunk — скунс, вонючка; кодовое обозначение неизвестных кораблей). И практически тут же эсминец «Николас» визуально обнаружил японцев.

Тем временем контр-адмирал Идзаки отправил транспортную группу разгружаться, а сам с остальными кораблями следовал курсом SW, имея скорость 30 узлов. Японские самолеты-разведчики предупредили его о присутствии вражеских кораблей, и японский адмирал объявил боевую тревогу. Далее имеется некоторое разногласие между вполне автори-



тетными историками. О'Хара утверждает, что поворот американцев **вправо** в 01.06 позволил Эйнсуорту ввести в действие все орудия, но карта в книге Морисона показывает, что это было достигнуто лишь последующим поворотом **влево** в 01.12, а после поворота в 01.06 противники шли буквально лоб в лоб.

Так или иначе, но на сей раз головные американские эсминцы не стали дожидаться особого приглашения, и в 01.10 началась суматошная стрельба торпедами, всего было выпущено 19 штук. Но японцы превзошли этот показатель, их эсминцы выпустили 22 торпеды, сколько выпустил «Дзинцу» — не вполне ясно. Утверждение О'Хары насчет 7 торпед следует считать явной опiskeй уважаемого автора, так как, имея по 4 аппарата на борт, сделать такое более чем сложно. Вдобавок Идзаки круто повернул свою колонну влево, спутав все расчеты американцев.

И вот здесь японский адмирал совершил грубейшую ошибку, приказав включить проектор. Если стрельбу исключительно по данным радиолокатора американцы пока еще освоили недостаточно надежно, то, имея прекрасную точку наводки, они не могли промахнуться. «Дзинцу» был буквально засыпан 152-мм снарядами, хотя историки осторожно говорят о «как минимум 10 попаданиях». Скорее всего, их было заметно больше, ведь 3 крейсера союзников выпустили по нему 2630 снарядов. Сначала был заклинен руль, потом разрушен мостик, причем погиб контр-адмирал Идзаки и командир крейсера капитан 1-го ранга Сато. После этого крейсер получил несколько снарядов в машинное отделение, потерял ход и остановился, пылая.

К этому времени луна совершенно скрылась в тучах, видимость стала почти нулевой. В 01.16 адмирал Эйнсуорт приказал своим кораблям повернуть «все вдруг» на восток, однако УКВ-передатчики имели скверную привычку отказывать в самый неподходящий момент, и начался бардак. Какие-то корабли поворачивали, какие-то нет, а в результате «Линдер» едва не протаранил «Гонолулу». Новозеландский крейсер



был вынужден резко отвернуть в сторону, что привело к роковым последствиям. В 01.22 крейсер получил торпеду в левый борт, и хотя угрозы гибели не было, ремонт затянулся до конца войны. Естественно, что в бою «Линдер» далее не участвовал. Эсминец «Ральф Талбот» был вынужден «дать полный назад, резко отвернуть и дать сигнал сиреной, чтобы избежать столкновения с концевыми эсминцами, которые по-прежнему держали скорость 30 узлов».

Японские эсминцы полным ходом удирали на северо-запад, хотя «Микадзуки» на некоторое время задержался рядом с горящим флагманом. «Черный Кот» проявил поистине кошачью зоркость и в 01.23 сообщил Эйнуорту о 4 японских кораблях, идущих на большой скорости на север. Адмирал оставил два эсминца рядом с поврежденным «Линдером», а сам в 01.31 приказал Мак-Инерни догнать их. Американцы проявили безудержный оптимизм, полагая, что видят от 3 до 6 горящих кораблей. Адмирал Эйнуорт показал отличное знание арифметики: из 10 кораблей, замеченных береговыми наблюдателями, он вычел 4, обнаруженные «Черным Котом», и получил 6 потопленных...

После некоторого замешательства Эйнуорт восстановил **относительный** порядок и вместе с оставшимися эсминцами тоже взял курс на NW-t-W, причем 4 эсминца держались на левой раковине «Гонолулу», но флагман эскадры «Ральф Талбот» почему-то оказался на противоположном борту крейсера. А тем временем три эсминца Мак-Инерни никого не нашли и прекратили погоню, оказавшись южнее и позади крейсеров, а не впереди них, как полагал Эйнуорт. Вдобавок отстал замыкавший строй «Мори», который оторвался от основной группы на целых 7 миль.

Примерно в одно и то же время произошло два события. В 01.45 в правый борт «Дзинцу» попала торпеда, крейсер разломился пополам позади второй трубы и быстро затонул. Погибло 482 человека, хотя кое-кого американцы все-таки выудили из воды. Интересная деталь: 1 августа командование японского флота вывело его в резерв и только в сентябре вы-



черкнуло из списков флота. И примерно в это же время оторвавшиеся от противника японские эсминцы перезарядили торпедные аппараты и повернули навстречу американцам.

В 01.56 радар «Гонолулу» обнаружил какие-то цели на расстоянии 20 000 ярдов. Сначала возникло предположение, что это эсминцы Мак-Инерни, но потом кто-то резонно заметил, что, следуя со скоростью 28 узлов, их нельзя было догнать. Но сомнения остались, и Эйнуорт приказал дать залп осветительными снарядами. В их свете стали видны двухтрубные эсминцы, отворачивающие прочь. Японцы уже дали второй торпедный залп, и больше дожидаться им было нечего. Адмирал приказал повернуть вправо, чтобы открыть огонь всем бортом. Первое американцы сделать успели, второе — нет. В 02.08 торпеда попадает в носовую часть «Сент-Луиса», в 02.11 попадание получает «Гонолулу», в 02.14 страшный взрыв подбрасывает вверх «Гвин». Вдобавок во время судорожного уклонения «Быюкенен» цепляет бортом «Вудворта», сминает тому левый винт и разрывает обшивку трех отсеков, которые затоплены. Слетевшая с кормы «Вудворта» глубинная бомба взрывается под форштевнем «Быюкенена». Финиш!

Японцы ушли, оставив американцев разбираться с синяками и шишками. Обе крейсера потеряли носовую часть, оторванную взрывами, но уцелели, и Эйнуорту поручили самое подходящее дело — увести их на верфь для ремонта. Кстати, «Гонолулу» спасло только счастье, так как крейсер получил еще одну торпеду в корму, но она не взорвалась, а еще одна проскочила под килем. Тяжело поврежденный «Гвин» американцы попытались было дотащить до Тулаги, но были вынуждены затопить его на следующее утро. Претендовать на победу было сложно, но пленные с «Дзинцу» обманули американцев, сообщив, что потоплен не только их крейсер, но и еще 4 эсминца. Зачем они это сделали — сказать сложно.

После этого имела место еще одна попытка использовать крейсера в боях вокруг Коломбангры, японцы вдруг решили, что им представляется возможность «добить» противника. Предположение, скажем прямо, довольно смелое. И



все-таки по Слоту отправилась эскадра адмирала Нисимуры в составе тяжелых крейсеров «Тёкай», «Кумано», «Судзюя», легкого крейсера «Сэндай» и 9 эсминцев. Но американские самолеты-разведчики заметили ее, и в дело вступила базовая авиация. Утром 20 июля эскадру атаковали «Авенджеры» с аэродрома Гендерсон, несущие бомбы весом 2000 фунтов. Эсминец «Югурэ» получил попадание в среднюю часть корпуса, взорвался и затонул. Близкими разрывами были повреждены «Кумано» и эсминец «Минадзуки». Эсминец «Киёнами», оставленный спасать команду «Югурэ», сам был потоплен американскими самолетами. После этого японцы уже не осмеливались посылать крейсера вниз по Слоту. В начале августа в заливе Велья состоялся бой между американскими и японскими эсминцами, который японцы проиграли, потеряв три корабля.

Но все-таки я до сих пор не могу понять, на каком основании американцы уже после войны называли эскортный авианосец CVE-108 «Кьюла Галф»? Тем более что первоначально предполагалось назвать его «Вермильон Бей». Какие блестящие победы одержал американский флот в заливе Кьюла?!

Последней точкой соприкосновения «линкоров для юго-запада» стал остров Бугенвиль, где американцы высадились в первых числах ноября 1943 года. В порядке подготовки высадки Оперативное Соединение 39 адмирала Меррилла (Эйнсуорт занимался более подходящим для него делом) обстреляло японские позиции на островах Бука и на Шортленд. Но, как потом мрачно писали официальные отчеты, выяснилось, что 152-мм орудия легких крейсеров совершенно неэффективны против укрытых в джунглях сооружений. И снова возникает все тот же проклятый вопрос: ну почему американцы не отправили на Соломоновы острова хотя бы пару старых линкоров, если уж не хотели рисковать новыми?

Впрочем, не менее ядовитый вопрос можно задать и японскому командованию. Как известно, перед войной они пере-



строили «Ои» и «Китаками» в торпедные крейсера, вооружив каждый из них 10 четырехтрубными торпедными аппаратами калибра 609 мм. Казалось бы, на Соломоновых островах выпал идеальный случай проверить на практике оригинальную теорию, но нет. Крейсера отстаиваются в японских портах, а в августе 1942 года становятся на новую модернизацию. Их понемногу превращают в быстроходные транспорты. Сначала сняты 4 задних торпедных аппарата, и хотя на них еще осталось 6 аппаратов, они занимаются лишь перевозкой подкреплений в Рабаул. Затем они занимаются перевозками в Индонезии и Новой Гвинее, но не показываются на Соломоновых островах. А теперь представьте, что могло случиться, если бы на месте «Дзинцу» оказался тот же «Китаками»!

Но мы отвлеклись. 1 ноября американцы высаживаются на острове Бугенвилль в районе мыса Торокина, там, где японцы не имели почти никаких сил. Высадка прошла гладко, но, разумеется, японцы не собирались сдаваться без боя. Из Рабаула вышла эскадра вице-адмирала Омори. Это была его собственная 5-я дивизия крейсеров — «Хагуро» и «Мьёко»; остатки 3-й эскадры эсминцев контр-адмирала Идзюина — легкий крейсер «Сэндай» и эсминцы «Сигурэ», «Самидарэ», «Сирацую»; 10-я эскадра эсминцев контр-адмирала Осуги — легкий крейсер «Агано», эсминцы «Наганами», «Хацукадзэ», «Вакацуки». Адмирал должен был решить сразу две задачи: прикрыть переход 5 эсминцев-транспортов и разгромить американцев. Но сразу после выхода из Рабаула соединение было атаковано американскими самолетами, в результате транспорты вернулись обратно, а адмирал Омори освободился от обузы. Он немедленно увеличил скорость до 32 узлов и помчался на встречу победе.

Но адмирал Меррилл, который прикрывал район высадки в заливе Императрицы Августы, имел свое мнение на сей счет. В состав ОС 39 входила 12-я дивизия крейсеров Меррилла — «Монпелье», «Кливленд», «Коламбия», «Денвер», 45-й дивизион эсминцев — «Чарльз Ф. Осборн», «Дайсон», «Стэнли», «Клакстон» и 46-й дивизион эсминцев — «Спенс», «Тэтчер»,



«Конверс», «Фут». Он патрулировал у входа в залив с минимально возможной скоростью, чтобы уменьшить буруны. Меррил поставил 4 эсминца впереди крейсеров, а 4 — позади, но при этом увеличил интервал между отрядами до 3000 ярдов, чтобы обеспечить эсминцам свободу действий.

Дело в том, что японские самолеты-разведчики крупно подвели адмирала. Они сообщили, что район высадки прикрывают всего лишь 1 крейсер и 3 эсминца, а залив просто забит транспортом. Неверно было и то, и другое. Вход в залив блокировала гораздо более сильная эскадра, а транспорты находились далеко на юге. Но Омори сразу выбрал более чем рискованный образ действий. Он разделил свою эскадру на три отдельные колонны, которые шли на большом расстоянии одна от другой. В центре находились тяжелые крейсера, слева, в 10 000 ярдах севернее, держались корабли Идзюина, а справа, в 5400 ярдах южнее, — корабли Осуги.

Американский флагманский крейсер «Монпелье» засек радаром отряд Идзюина, когда тот находился на расстоянии 36 000 ярдов. Меррил потом хвастался своим точным расчетом, потому что американская эскадра оказалась точно на пути японцев, но на самом деле ему невольно помог Омори, который выполнил несколько хитрых поворотов, не вполне понятно зачем. Если бы японский адмирал шел просто прямым курсом, он проскочил бы в бухту под носом американских крейсеров, и в этом случае бой принял бы гораздо более интересный характер. Одно дело, когда противник пытается **прорваться** в бухту, и совсем иное, когда он пытается оттуда **вырваться**. В этом случае потери были бы явно больше, неизвестно только чьи именно.

Обнаружив противника, Меррил повернул на север и привел в действие свой план. Эсминцы должны были атаковать противника торпедами, а после того, как начнутся взрывы, следовало открыть огонь. При этом нельзя было подпускать противника ближе, чем на 19 000 ярдов. Наконец-то американское командование признало, что японские «Лонг Лэнсы» являются качественно новым оружием.



45-й дивизион капитана 1-го ранга Берка начал постепенно выдвигаться к северу, чтобы пустить в ход торпеды. Тем временем американцы разобрались в показаниях радара, и стало понятно, что японцы следуют несколькими колоннами. Вполне резонно было предположить, что главные силы находятся в центре. Крейсера и 46-й дивизион капитана 1-го ранга Остина повернули на юг, и повторилась неизменная сцена — строй нарушился. Эсминцы рассыпались, и собрать их стоило большого труда.

В 02.45 Меррилл повернул на 90 градусов навстречу японцам, так как дистанция сокращалась слишком медленно. К этому времени эсминцы Берка уже выпустили по японским кораблям 25 торпед. Хотя Берк приказал дать залп только из одного аппарата, командир «Клакстона» выстрелил все, что имел. Когда американские эсминцы отворачивали в сторону после атаки, японские наблюдатели заметили несколько смутных силуэтов. Знаменитый мемуарист и командир дивизиона капитан 1-го ранга Хара по опыту прежних боев знал, чем это может кончиться, и приказал немедленно положить право руля и выпустить торпеды.

Японский отряд повернул вправо, и получилось «кто в лес, кто по дрова». Крейсер повернул круче, чем «Сигурэ», и едва не протаранил эсминец. Но это еще было хотя бы «едва». Зато «Самидарэ», уклоняясь от адмиральского корабля, врезался в «Сирацую» и пробил ему левый борт. Несмотря на замешательство, японские корабли успели выпустить торпеды, но о точности в таких условиях не следовало даже мечтать. Меррилл следил за этими судорожными перемещениями, и ему стало ясно, что взрывов от атаки Берка ждать не следует. Поэтому в 02.49 он приказал крейсерам открыть огонь по самому крупному кораблю северной группы — «Сэндаю». Он был засыпан снарядами и сразу вспыхнул. Несколько снарядов влетели в котельное отделение, был заклинен руль. Три попадания получил «Самидарэ», но они не причинили серьезного вреда.

Адмирал Омори увидел на горизонте вспышки выстрелов, а совсем рядом — пламя пожаров «Сэндая». Что это означало,



объяснять не требовалось. 5-я дивизия повернула влево, описала циркуляцию и пошла на юг, открыв ответный огонь, который не отличался особой меткостью. Но в результате поворота тяжелые крейсера прорезали строй отряда Осуги. Надо сказать, что в этом бою маневрировали японцы из рук вон плохо, вообще можно было подумать, что это как бы американцы. В результате «Мьёко» отрубил носовую часть эсминцу «Хацукадзэ» и торжественно принес ее в Рабаул в качестве трофея. «Хагуро» едва не протаранил «Вакацуки». Вообще, в этом бою собственное маневрирование принесло японцам больше вреда, чем американские снаряды и торпеды.

Адмирал Меррилл избрал простую и эффективную тактику — он курсировал галсами с юга на север и обратно, не сокращая дистанцию, но и у американцев не все шло гладко. Ушедшие на север эсминцы Берка рассыпались, причем «Чарльз Осборн» и «Дайсон» вообще приняли собственные крейсера за противника, но, к счастью, до серьезных последствий не дошло. По дороге они всадили несколько снарядов в «Сэндай», но крейсер и без того уже тонул.

В 03.08, когда Омори и Осуги разбирались, кто есть кто, Меррилл приказал 46-му дивизиону атаковать их. Получилось то, что только и могло получиться, — полный бардак. «Спенс» и «Тэтчер» столкнулись бортами, на последнем был поврежден правый вал и помяты надстройки. И как раз в это же самое время оторвавшийся от своих товарищей «Фут» получил попадание торпеды, которая оторвала ему корму. Вдобавок прилетели японские самолеты, которые сбросили гроздь разноцветных осветительных бомб. В общем, к этому моменту единственной группой кораблей, которая сохранила порядок и управление, остались собственные крейсера Меррилла.

В 03.13 «Мьёко» наконец-то разобрался в том, что происходит, повернул влево, чтобы сократить дистанцию, и открыл огонь по американским крейсерам. Немного погодя японские тяжелые крейсера дали торпедный залп. Все это выглядело эффектно, но совершенно неэффективно. Адмирал Омори принимал разрывы собственных снарядов в воде за попада-



ния торпед в американские корабли, к тому же он сильно переоценил силы американцев и считал, что сражается с 7 тяжелыми крейсерами и 12 эсминцами.

В этот период в американские корабли попало несколько снарядов, но ни один из них не взорвался, хотя 203-мм болванки и без того создали ряд проблем. Пробоина в борту «Денвера» заставила его снизить скорость и временно покинуть строй. Два снаряда попали в «Коламбию». Меррилл позднее был вынужден признать: «Если бы удача противника равнялась его меткости, мы бы понесли серьезные потери». В 03.26 он приказал крейсерам повернуть «все вдруг» влево, чтобы увеличить дистанцию, которая к этому времени сократилась до 13 000 ярдов. Американские снаряды оказались немногим лучше японских, в «Хагуро» попали 6 штук, но взорвались только 2, которые причинили минимальные повреждения.

Тем временем в дело вступили эсминцы капитана 1-го ранга Остина. Они не сумели атаковать японские тяжелые крейсера, но зато отыгрались на «Сэндае». Команде крейсера удалось исправить машины, но не рулевое управление, и он описывал круг на одном месте. Эсминцы Остина выпустили 19 торпед и промахнулись. Временно оставив «Сэндай», они погнались за уходящими на север «Самидарэ» и «Сирацую», ведя с ними безрезультатную перестрелку.

Адмирал Омори считал выгодным для себя прекратить бой, чтобы не рисковать плодами победы, которую он одержал. Или по крайней мере думал, что одержал. В 03.33 он повернул свои крейсера на запад. В 03.40 эсминцы Осуги дали наугад торпедный залп и тоже начали отход, уверенные, что потопили какой-то американский корабль. Меррилл продолжал курсировать на месте, прикрываясь дымовой завесой.

Где-то около 03.40 американские эсминцы снова занялись «Сэндаем» и вроде как всадили в него 2 торпеды, но это считается не слишком достоверной информацией. Тем не менее крейсер затонул. Но остается некоторая неразбериха с судьбой «Сэндая». Часть авторов утверждает, что крейсер погиб



практически со всей командой, но 3 ноября подводная лодка I-144 подняла из воды адмирала Идзюина. Другие утверждают, что это была Ro-104, которая спасла 75 человек. Имеется информация, что 236 человек успели забрать японские эсминцы, после того как в 04.00 команда покинула корабль, а затонул «Сэндай» в 04.30. В общем, полный хаос. Но, как говорится, от судьбы не уйдешь. 24 мая 1944 года контр-адмирал барон Мацудзи Идзюин погиб, когда его флагманский корабль фрегат «Ики» был торпедирован возле Сайпана американской подводной лодкой.

Американские эсминцы в это время пытались собраться вместе, но это уже давалось плохо. Капитан 1-го ранга Берк позднее писал: «С 04.16 и до 05.10 мы пытались отличить своих от чужих, но безуспешно». Произошло даже несколько коротких перестрелок между американцами, которые завершились благополучно. Например, «Монпелье» засек радаром какую-то цель на северо-западе и дал предупредительный залп, одновременно запросив по УКВ, кто же это такой. Не получив ответа, крейсер открыл огонь на поражение, и лишь после этого командир эсминца «Конверс» очнулся и потребовал прекратить огонь.

В 04.57 поврежденный «Спенс», который странствовал в одиночку, натолкнулся на такой же поврежденный «Хацукадзэ». Тут же подоспели американские крейсера, которые обстреляли японца, но не добились попаданий. Лишь подошедшие эсминцы Берка добились его в 05.39, на «Хацукадзэ» погибло 240 человек.

В общем, можно было подводить итоги. Японцы потеряли потопленными легкий крейсер и эсминец, получили повреждения 2 тяжелых крейсера и 2 эсминца. У американцев тяжело поврежден был эсминец «Фут», который, однако, удалось отбуксировать в Тулаги и спасти, менее серьезные повреждения получили еще 2 легких крейсера и 2 эсминца. Оба командира объявили о своей победе, но главнокомандующий японского флота адмирал Кога не придавал значения заявлениям Омори. Он отправил адмирала Осуги на берег коман-



довать базой в Макассаре, а Омори послал заведовать торпедной школой, которой, по иронии судьбы, ранее руководил именно Осуги.

Американцам было не с руки особо хвастаться боем, ведь крейсера расстреляли около 4600 снарядов калибра 152 мм, добившись аж 20 попаданий. Меньше полпроцента. Утром японская авиация из Рабаула совершила массированный налет на эскадру Меррилла, но добилась более чем скромных успехов — две бомбы в правую катапульту «Монпелье». Это явно не оправдывало посылку более чем сотни самолетов.

Но мы отвлеклись, плавно перейдя к совсем другой теме — авиация против крейсеров, об этом у нас еще будет возможность поговорить. А что происходило дальше? Да ничего не происходило. 25 ноября американцы разгромили очередной «Токийский экспресс», но это был бой эсминцев с эсминцами. Как ни странно, бой в заливе Императрицы Августы стал **последним**, в котором встретились крейсерские эскадры. Даже после этого крейсера участвовали в артиллерийских боях, но так получалось, что только с кораблями других классов.



Огонь с небес

Вот так, совершенно незаметно, мы и подошли к самой грустной странице в истории крейсеров. Как бы ни хотелось господам адмиралам объявить ее несуществующей, она никуда не исчезнет, и более того, эта страница вписана в историю крейсеров, что называется, железом и кровью. Недаром ведь японские корабли стремились прорваться к Гуадалканалу только ночью, а британские на Средиземном море старались не показываться в так называемой «Бомбовой аллее». Действительно, взаимоотношения крейсеров с авиацией складывались очень непросто. Они не обладали живучестью и огневой мощностью линейных кораблей, не имели маневренности эсминцев и в результате оказались в не золотой середине, а потому пострадали более чем изрядно.

Давайте немного посчитаем. Британский флот: «Дорсетшир», «Корнуолл», «Фиджи», «Глостер», «Саутгемптон», «Спартан», «Тринидад», «Калькутта», «Ковентри», «Карлью» потоплены, «Карлайл» тяжело поврежден, не восстановлен. Соединенные Штаты: «Чикаго». Советский Союз: «Червона Украина». Франция: «Ламотт-Лике», «Примоге». Германия: «Кёльн», «Кёнигсберг». Италия: «Триесте», «Аттендоло», «Таранто». Япония: «Аоба», «Тикума», «Тёкай», «Кинугаса», «Микума», «Могами», «Нати», «Судзую», «Тонэ», «Абукума», «Касии», «Кину», «Кисо», «Нака», «Носиро», «Оёдо», «Яхаги», «Юра». Впечатляющий список. И пусть часть этих крейсеров была потоплена в собственных базах, это не меняет сути дела — все они были уничтожены вражеской авиацией. Получившие повреждения корабли уже и считать не хочется.



Сразу оговоримся, что рассказывать об ударах авиации по кораблям, стоящим в порту, мы не станем, это предмет совершенно отдельного разговора, поэтому из нашего рассказа выпадают такие интересные эпизоды, как потопление «Червонной Украины» или удары американской авиации по Рабаулу.

Борьба авиации против флота началась еще в годы Первой мировой войны, но тогда хрупкие эскадренные миноносцы представляли опасность лишь для неосторожно подвернувшихся торпедных катеров да малых миноносцев. Кажется, они записали на свой счет еще пару подводных лодок, но все это было несерьезно. Не слишком изменили положение и знаменитые опыты Билли Митчелла, проводившиеся в 1920-х годах. Вполне можно согласиться с «линкорными адмиралами»: действительно, любой корабль утонет, если на него высыпать определенное количество взрывчатки. Часть историков полагает, что все началось 12 декабря 1937 года, когда японская авиация потопила американскую канонерку «Панай». Но позвольте, это произошло на реке Янцзы, и пресловутая канонерка была ничуть не больше того самого номерного миноносца! Можно вспомнить еще инцидент с «Дойчландом» 29 мая 1937 года, когда этот карманный линкор во время Гражданской войны в Испании был по ошибке атакован бомбардировщиками республиканцев. Два бомбовых попадания причинили серьезные повреждения крупному кораблю и нанесли большие потери экипажу, и это при том, что использовались всего лишь 50-кг бомбы. Но господа адмиралы не задумались о воздушной опасности, которая всерьез заявила о себе весной 1940 года во время Норвежской операции Гитлера.

В ходе этой операции 8 апреля немцы высадили десант в Бергене. Десант поддерживали 2 легких крейсера и флотилия эсминцев. Норвежские береговые батареи повредили легкий крейсер «Кёнигсберг», после захвата порта немецкие корабли той же ночью отошли, опасаясь ответного удара англичан, лишь поврежденный легкий крейсер остался стоять, пришвар-



тованный к молу. В этом порту его задержали не три снарядных попадания, которые были не слишком серьезными, а ненадежные машины крейсера.

Авианосец «Фьюриес» получил приказ уничтожить немецкий крейсер, однако днем 9 апреля английские корабли у берегов Норвегии были атакованы немецкими самолетами. Около 90 He-111 и Ju-88 X авиакорпуса потопили эсминец и повредили еще несколько кораблей. После этого командующий Флотом метрополии спешно отозвал «Фьюриес», опасаясь, что он станет жертвой немецкой авиации.

Британскому командованию осталось ломать голову, как уничтожить этот крейсер, и оно нашло выход, так как самолеты Королевских ВВС не могли атаковать Берген. И тогда было решено привлечь морские самолеты, базирующиеся на берегу, чтобы не рисковать авианосцами! Это были 800-я и 803-я эскадрильи пикировщиков «Скуа», которые базировались в Хатстоне — базе авиации флота недалеко от Скапа-Флоу. Тщательный расчет показывал, что с подвесными баками они могут долететь до Бергена и даже вернуться обратно. «Скуа» были замечены, когда приближались к норвежским берегам, однако немцы все-таки оказались застигнуты врасплох, так как полагали, что одномоторные самолеты в этом районе не могут быть вражескими. Они просто не верили, что английские одномоторные самолеты могут иметь дальность полета, достаточную, чтобы выполнить подобную атаку.

Горизонтальное бронирование крейсера было чисто символическим — толщина палубы составляла всего 20 мм, что не могло остановить 500-фн полубронебойные бомбы, которые несли пикировщики. Один за другим 16 «Скуа» спикировали на «Кёнигсберг». Атака получилась совершенно внезапной, и немцы отреагировали как-то замедленно. Почти половина самолетов уже вышла из пике, когда раздались первые ответные выстрелы.

На «Кёнигсберге», судя по всему, расчет стоял только у одного тяжелого зенитного орудия, так как большинство пилотов сообщили, что лишь одно орудие стреляло с 5-секундными



интервалами и его снаряды рвались вокруг самолетов. Легкие автоматы открыли огонь заметно позже, как с крейсера, так и с соседних кораблей. Один из них летчики даже сочли «кораблем ПВО», такой сильный огонь он вел. Были отмечены выстрелы береговых зениток, однако пилоты сообщали, что они никак не помешали выходу в атаку и прицеливанию.

Когда бомбы посыпались вниз, крейсер окутался дымом и пламенем, затруднившими наблюдение. Однако пилоты заявили, что две бомбы попали в среднюю часть корпуса, а еще одна в полубак, не считая, по крайней мере, одного близкого разрыва. 5 бомб попали в мол, причем 4 из них разорвались рядом с крейсером. При этом в воздух поднялись облака пыли, что еще больше затруднило проверку результатов атаки.

Итог атаки был просто блестящим: 3 прямых попадания, 2 бомбы разорвались прямо под бортом «Кёнигсберга», разворотив днище крейсера, и 11 близких разрывов, причем ни одна бомба не упала дальше чем в 50 ярдах от цели. «Кёнигсберг» вскоре начал погружаться носом, пламя поднялось на высоту 100 футов, и крейсер садился все глубже и глубже. Корма вышла из воды, винты показались в воздухе, и примерно через 50 минут после атаки «Кёнигсберг» перевернулся и затонул. Да, он был потоплен в порту, но из-за важности события мы все-таки включили описание атаки в наш рассказ.

Так погиб первый крупный военный корабль, ставший жертвой воздушной атаки, причем англичане потеряли всего лишь один пикировщик. Но британские адмиралы почему-то не подумали, что немцы могут отплатить им той же самой монетой, что и произошло довольно быстро, причем самым страшным врагом для британских кораблей оказался пикировщик Ju-87, к отражению атак которого британские корабли были совершенно не готовы.

Начнем с того, что Адмиралтейство совершило грубейшую ошибку, используя свои крейсера ПВО для прикрытия войск на берегу, а не кораблей в море. Но даже и в море они



не могли чувствовать себя в безопасности. Для Адмиралтейства стали настоящим шоком приключения тяжелого крейсера «Саффолк». Он был послан в сопровождении 4 эсминцев обстрелять аэродром возле Ставангера, с которого действовала немецкая авиация. Конечно, сделать это не удалось, и, начиная с раннего утра 17 апреля 1940 года, крейсер подвергся серии атак с воздуха. Пока атаковали He-111 с большой высоты, крейсер еще кое-как отбивался, но когда появились пикировщики Ju-88, везение закончилось. В 10.45 «Саффолк» получил 500-кг бомбу в корму, которая пробила броневую палубу и взорвалась глубоко в трюме. Взрывом была пробита переборка заднего машинного отделения, погибло много людей, осколки попали в погреб башни «Х», вызвав там пожар кордита. Силой взрыва была сорвана крыша башни, весь ее расчет погиб. От гибели крейсер спасло лишь то, что одновременно было пробито днище и «Саффолк» принял около 1500 тонн воды, которая залила пожар в погребе. Скорость корабля упала до 18 узлов, однако он все-таки сумел доплзти до Скапа-Флоу, несмотря на дальнейшие атаки.

Маленькие крейсера ПВО, то есть бывшие карлики типа «С», оказались столь же уязвимы. 24 апреля 1940 года был тяжело поврежден «Кюрасао», а 26 мая «Карлью» был атакован пикировщиками Ju-88 из состава KGr 100 в Лавангс-фиорде недалеко от Нарвика. Две бомбы взорвались в воде рядом с кормой, разорвав днище. Крейсер потерял управление и начал садиться кормой. Однако берег был недалеко, и корабль успел выброситься на мель, где был брошен командой.

Но главные неприятности ожидали Королевский флот на Средиземном море, причем не со стороны бомбардировщиков Реджиа Аэронаутика, они-то как раз ничего не добились, а опять со стороны немецкой авиации, которая была переброшена туда для спасения незадачливого союзника. Эвакуация Дюнкерка показала, как опасны пикировщики, но что англичане могли сделать, если собственное Адмиралтейство долгое время упрямо разоружало свои же корабли? Паркетные флотоводцы додумались заменить пом-помы (хоть и пло-



хонькие, но все-таки пушки) на 12,7-мм пулеметы, толку от которых не было совершенно никакого.

Итальянская авиация тоже пыталась что-то сделать, но у нее получилось лишь напакостить по-мелкому. Итальянские торпедоносцы сумели повредить несколько крейсеров, но не потопили ни одного. В этом и заключается принципиальное отличие европейских сражений от тихоокеанских, где именно торпедоносцы наносили самые опасные удары. В ночь на 18 сентября 1940 года итальянский торпедоносец всадил торпеду в корму тяжелого крейсера «Кент». Винты были повреждены, и лишь с большим трудом два эсминца сумели дотащить крейсер до Александрии. 14 октября попадание торпеды в носовую часть получил легкий крейсер «Ливерпуль». Повреждения были незначительными, но вспыхнула цистерна с авиабензином, а потом огонь добрался до носовых погребов. Последовал страшный взрыв, который надломил носовую часть корпуса, но корабль уцелел, хотя в какой-то момент команда уже готовилась покинуть его. Крейсер «Орион» дотащил его на буксире до Александрии, хотя по дороге поврежденная носовая часть отломилась окончательно. 3 декабря два итальянских торпедоносца незаметно подкрались к кораблям, стоявшим на якоре в бухте Суда на Крите. Две торпеды попали в легкий крейсер «Глазго», серьезно повредив его, но этот крейсер ушел на ремонт своим ходом. Интересно, что один из Sm-79 пилотировал капитан Карло Бускалья, который торпедировал «Кент».

Немецкая авиация появилась на Средиземноморском театре только в январе 1941 года и сразу взялась за дело. 10 января ужасные пикировщики Ju-87 нанесли тяжелые повреждения герою «Таранто» авианосцу «Имластриес», лишь броневая палуба спасла корабль от гибели, но ремонт затянулся до мая 1942 года. В этот же день в гавани Мальты получил повреждения легкий крейсер «Перт». Но настоящая трагедия произошла буквально на следующий день.

12 пикировщиков из состава II/StG 2 атаковали легкие крейсера «Глостер» и «Саутгемптон» примерно в 100 милях



восточнее Мальты. «Глостеру» немного повезло — попавшая бомба пробила 5 палуб, но не взорвалась. Зато «Саутгемптон» получил сразу два попадания: первая бомба взорвалась в офицерской кают-компании, вторая — в кубриках унтер-офицеров, причем оба отсека были переполнены людьми. В результате погибло много ценных специалистов. На корабле вспыхнули серьезные пожары, которые не удалось взять под контроль, часть людей погибла, отрезанная огнем на нижних палубах. В результате в 19.00 был отдан приказ покинуть корабль, и легкий крейсер «Орион» добил его торпедой.

По-настоящему серьезным испытанием для британского флота стали бои за остров Крит весной 1941 года, когда корабли адмирала Каннингхэма были вынуждены сражаться против сотен немецких самолетов, не имея совершенно никакой поддержки с воздуха. Средиземноморский флот понес тяжелейшие потери, но свою задачу выполнил, и это объясняется лишь одним: немцы на Средиземном море не имели **ни одного** торпедоносца.

Все началось 21 мая, когда немцы попытались высадить на Крит морские десанты. Чуть ранее адмирал Каннингхэм дал обещание, что ни один вражеский солдат не прибудет на остров по морю, и он это обещание сдержал, хотя цена оказалось дорогой. Однако это немцам не потребовалось — Крит был захвачен воздушными десантами.

Главную роль в этой операции сыграл VIII авиакорпус генерала фон Рихтгофена и его ударный отряд — StG 2 и StG 77. Для противодействия морским десантам англичане сформировали два ударных соединения: Соединение «D» контр-адмирала Гленни в составе легких крейсеров «Дидо», «Аякс», «Орион» и 4 эсминцев и Соединение «С» контр-адмирала Кинга в составе легких крейсеров «Найад» и «Перт», крейсеров ПВО «Калькутта» и «Карлайл» и 4 эсминцев. Именно им предстояло перехватить десантные отряды немцев севернее Крита. День 22 мая британские историки называют самым мрачным часом в истории Средиземноморского флота.



К этому времени в ходе боев крейсера уже изрядно подрастратили зенитный боезапас, поэтому на помощь действовавшему на западе Соединению «С» адмирала Кинга пошли главные силы Средиземноморского флота. Но это мало помогло. Когда отбивающееся из последних сил Соединение «С» Кинга подходило к проливу, Ме-109 спикировал на «Карлайл», обстреляв мостик из пулеметов, погиб командир крейсера капитан 1-го ранга Хэмптон. Вскоре британские линкоры увидели разрывы зенитных снарядов крейсеров Кинга, были замечены на кораблях Роулингса, а еще через 20 минут все английские соединения встретились и пошли на юг все вместе. Как раз в этот момент, в 13.32, «Уорспайт» был атакован 3 немецкими истребителями. Они спикировали на линкор из низкого облака, и одна из сброшенных бомб попала в линкор и уничтожила 152-мм батарею правого борта и зенитные орудия. Были повреждены воздухозаборники котельного отделения, поэтому скорость корабля упала до 18 узлов. Вскоре после этого между островами Пори и Антикитера был замечен большой каик. Адмирал Кинг, который принял командование объединенной эскадрой, приказал эсминцу «Грейхаунд» потопить его, допустив грубую ошибку.

Несмотря на массированные и непрерывные бомбежки, умелое маневрирование кораблей и плотный зенитный огонь до сих пор позволяли англичанам отделаться небольшими потерями и относительно легкими повреждениями, но теперь ситуация резко изменилась. Первой жертвой стал как раз «Грейхаунд». Потопив каик, эсминец возвращался на свое место в строю, когда в 13.51 был атакован 8 пикировщиками. Он получил два попадания, доказав, что корабль, оторвавшийся от эскадры, обречен. Эсминец затонул через 15 минут, хотя его орудия стреляли до последнего. Кинг снова отделил эсминцы «Кандагар» и «Кингстон», чтобы подобрать спасшихся. Учитывая постоянные бомбежки и пулеметный обстрел во время спасательных работ, адмирал приказал крейсерам «Фиджи» и «Глостер» держаться рядом с этими двумя эсминцами, чтобы поддержать их. Остальная эскадра продолжала двигаться на



юго-запад. Кинг не подозревал о почти израсходованных запасах зенитных снарядов на этих крейсерах.

Прикрываемые крейсерами, «Кандагар» и «Кингстон» спустили шлюпки и подобрали остатки экипажа «Грейхаунда». Корабли-спасатели подвергались постоянным атакам, и в 14.56 Кинг, теперь узнав о кончающемся боезапасе, приказал им уходить, оставив на месте свои шлюпки и плоты. Пока попаданий не было, но «Кингстон» был поврежден близкими разрывами.

В 15.30 «Глостер» и «Фиджи» уже показались за кормой эскадры, догоняя ее на большой скорости. Но через 20 минут отважный «Глостер», который уклонился от огромного количества бомб, получил несколько попаданий. Крейсер остановился, охваченный бушующими пожарами, верхняя палуба была искорежена. «Фиджи» сбросил свои спасательные плоты, но, учитывая интенсивность воздушных атак, кончающиеся боеприпасы и тающие запасы топлива, его капитан был вынужден вместе с эсминцами отходить на юг. Германские самолеты продолжали атаки. Когда корабли уходили, плавающие в воде остатки команды «Глостера» провожали их криками, так как теперь им предстоял пулеметный обстрел с воздуха. Оставалась небольшая надежда добраться до берега, который виднелся невдалеке, но потери оказались тяжелыми. Погиб и командир крейсера капитан 1-го ранга Роули.

«Фиджи» вместе с 2 эсминцами удирал на юг на скорости 27 узлов. За последние 4 часа крейсер пережил не менее 20 атак, однако теперь маленькое соединение все дальше и дальше отрывалось от главных сил флота. В 17.10 «Фиджи» сообщил, что находится в 24 милях от мыса Элафонизи, юго-западной оконечности Крита, то есть в 30 милях прямо на запад от эскадры. И вскоре везение крейсера кончилось. Он стал жертвой одинокого «Мессершмитта», который в 18.45 выскочил из тучи и спикировал на «Фиджи». Близкий разрыв у левого борта вызвал сильный крен и снизил скорость до 17 узлов. В 19.15 другой одиночный самолет накрыл 3 бом-



бами переднее котельное отделение. Крейсер к этому времени уже израсходовал все 102-мм снаряды. Крен продолжал увеличиваться, и в 20.15 «Фиджи» перевернулся и затонул, хотя капитан 1-го ранга Уильям-Паулетт успел отдать приказ покинуть корабль. Солнце зашло, однако было еще достаточно светло для продолжения воздушных атак. Эсминцы оставили шлюпки и плоты и в течение 45 минут отходили на юг, но после наступления темноты вернулись. Они сумели подобрать 523 человека из 780.

Во время эвакуации гарнизона Крита пострадало еще несколько крейсеров. Например, 26 мая произошла страшная трагедия на крейсере «Орион». Он был атакован группой из 11 пикировщиков Ju-87. Почти скрытый дымом и всплесками, крейсер получил серьезные попадания и временно потерял управление, но сохранил ход. Результаты попаданий были ужасными. Две бомбы пробили мостик и взорвались в кубриках кочегаров, где толпились солдаты, погибло 260 человек, 280 было ранено. Хорошо еще уцелел сам крейсер, иначе потери оказались бы еще больше.

1 июня два тихоходных старых крейсера ПВО — «Калькутта» и «Ковентри» — вышли из Александрии, чтобы обеспечить очередную группу кораблей, возвращающуюся с Крита. По злой иронии судьбы, крейсера сами были атакованы в 09.00 всего в 85 милях от Александрии. «Ковентри» с помощью радара обнаружил приближающиеся с севера самолеты, но через 20 минут 2 бомбардировщика Ju-88 спикировали со стороны солнца. Серия бомб с первого самолета легла совсем рядом с ним, зато второй пилот оказался более точным — 2 бомбы попали в «Калькутту». Крейсер сразу начал погружаться и затонул в считанные минуты. Если для двух кораблей путешествие оказалось слишком опасным, то для одинокого «Ковентри» оно наверняка завершилось бы гибелью, поэтому крейсер подобрал 23 офицера и 232 матроса из экипажа «Калькутты» и немедленно повернул в Александрию. По странном стечению обстоятельств эскадра адмирала Кинга благополучно прибыла в Александрию.



Союзники не только потеряли Крит, но и дорого заплатили за попытку удержать его. Средиземноморский флот потерял более 2000 офицеров и матросов, а также 3 крейсера («Глостер», «Фиджи», «Калькутта») и 6 эсминцев («Джюно», «Грейхаунд», «Кашмир», «Келли», «Империял», «Хируорд»). Кроме того, «Формидебл», единственный авианосец в Восточном Средиземноморье, вышел из строя на несколько месяцев. Были серьезно повреждены линкоры «Уорспайт», «Барэм», крейсера «Аякс», «Орион», «Перт», эсминцы «Кельвин», «Нубизн». Легкие повреждения, которые можно было исправить в течение пары недель, получили крейсера «Найад», «Карлайл», эсминцы «Нэпир», «Айлекс», «Хэйвок», «Кингстон», «Низам». Ужасающая демонстрация возможностей авиации в борьбе против кораблей! Но при этом следует отметить, что Королевский Флот **полностью** выполнил все свои задачи.

Казалось бы, к концу 1942 года на Средиземном море общая ситуация окончательно изменилась в пользу союзников, но сэр Винни Черчилль все-таки сумел найти возможность подставить своих моряков. По его настоянию осенью 1943 года была затеяна ненужная и рискованная операция по захвату Додеканезских островов. До сих пор никто не может внятно объяснить, зачем они понадобились англичанам и какое значение мог иметь их захват даже в случае успеха. Но успеха не было, зато был провал, ведь пока еще Германия сохранила достаточно сил, чтобы больно огрызнуться в некоторых локальных операциях.

Несмотря на весь опыт войны, усиление зенитного вооружения кораблей, появление радара, британский флот понес ощутимые потери. Мы не говорим уже о такой мелочи, как капитуляция высаженных десантов. А ведь начиналось все почти радужно. Например, 7 октября подводная лодка «Анрули» заметила немецкий конвой (1 транспорт, 7 мелких эскортных кораблей, перевозивших пехотный батальон на остров Лерос) и навела на него эскадру, состоящую из крейсеров



«Сириус», «Пенелопа» и 2 эсминцев. Бой был коротким, баржа не противник крейсеру в артиллерийском бою. Был потоплен транспорт и 6 судов сопровождения, спаслась лишь тяжело поврежденная баржа F-496. И хотя на следующий день немецкие самолеты атаковали эскадру и добились одного попадания в «Пенелопу», бомба пробила корпус крейсера насквозь, не взорвавшись. Такой обмен можно было считать выгодным.

Зато 9 октября немецкие пикировщики поймали эскадру, состоящую из крейсера ПВО «Карлайл», 2 эсминцев и 2 эскортных миноносцев, когда та уходила через пролив Касос после ночного патрулирования в Эгейском море. Их прикрывали «Лайтнинги» американского 12-го истребительного крыла, базировавшиеся в Гамбуте, Ливия. Рано утром разведчик «Арадо» обнаружил английские корабли, и в атаку были отправлены все 26 исправных Ju-87 I/StG 3. Совершенно случайно немцы прибыли в тот момент, когда сменялось истребительное прикрытие и корабли остались беззащитными.

Самолеты один за другим пикировали на самую крупную цель, да еще включили сирены, как это бывало в начале войны. Две бомбы попали в кормовую часть крейсера, уничтожив 102-мм установку № 4 и разворотив квартердек. Еще две бомбы прошли насквозь через корпус и взорвались в воде. Они вырвали большой кусок обшивки правого борта, что привело к затоплению кормовых отсеков. После этого пикировщики обрушились на эсминцы. «Пантер» быстро получил две бомбы, переломился пополам и затонул. Вся атака заняла только 10 минут! Зенитная артиллерия сумела сбить только один самолет.

Но, на свою беду, немцы послали в атаку и пикировщики II/StG 3. Они прибыли через 5 минут после того, как завершилась атака I/StG 3. Но этой задержки оказалось достаточно: на сцене появились 7 «Лайтнингов» 37-й эскадрильи. Американские пилоты не могли прочитать мемуары Ханса-Ульриха Руделя, утверждавшего, что «Штуку» сбить очень сложно, и в



считанные минуты завалили 17 пикировщиков. Правда, немецкие источники подтверждают потерю только 6 Ju-87 и при этом еще одного Ju-88. Но в любом случае остатки потрепанной ударной группы поспешно удрали, не помышляя об атаке. Эскортный миноносец «Роквуд» сумел дотащить тяжело поврежденный «Карлайл» до Александрии.

Британским крейсерам пришлось испытать на себе и оружие нового поколения, которое оказалось смертельно опасным для кораблей, — управляемые бомбы. Немецкие конструкторы наконец-то создали оружие, которому требовалось всего одно попадание, чтобы отправить на дно корабль любого класса, даже сильно бронированный линкор. Планирующие бомбы Fritz-X были опробованы в сентябре 1943 года на бывших союзниках-итальянцах, причем для самолетов-носителей было сформировано специальное соединение KG 100 майора Бернхарда Йопе. Опытный экипаж мог с высоты 8000 метров положить ее в круг диаметром 15 метров. Испытания прошли успешно, две бомбы Fritz-X отправили на дно линейный корабль «Рома».

9 сентября 1943 года англо-американские войска высадились возле Анцио, и немецкая авиация переключилась на атаки кораблей истинного противника. Сначала в дело пошли те же самые бомбы Fritz-X, от которых пострадали линкор «Уорспайт» и крейсера «Саванна» и «Уганда». Правда, созданная для ударов по сильно бронированным целям, бомба оказалась слишком сильной для крейсеров. Сброшенный бомбардировщиком Do-217 Fritz-X прошил «Уганду» насквозь, пробив 7 палуб и днище, и лишь потом взорвался. Если бы бомба взорвалась внутри корпуса, «Уганда» была бы обречена, а так крейсер с огромным трудом и при помощи буксира все-таки сумел добраться до Мальты, хотя больше в военных действиях он участия не принимал.

Немного позднее немцы перешли к использованию планирующих бомб Hs-293, которые впервые были применены в августе в Бискайском заливе. Эта бомба предназначалась для уничтожения небронированных кораблей. 27 января



1944 года крейсер «Спартан» получил приказ следовать к плацдарму Анцио для усиления ПВО, то есть союзники снова повторили ошибку, совершенную в Норвегии. На закате 29 января немецкая авиация совершила очередной налет на корабли, стоящие у плацдарма. Именно стоящие, и тот же «Спартан» стоял на якоре, то есть был крайне уязвим для воздушной атаки. Командир соединения приказал поставить дымовую завесу, однако из-за сильного ветра крейсер оказался прикрытым не полностью.

Немецкие летчики провели атаку очень умело, близость берега помешала использовать радар, а плохая видимость не давала заметить самолеты визуально, зато силуэты кораблей четко выделялись на фоне заката. К тому времени, когда прозвучал сигнал тревоги, уже было сброшено 6 бомб, к счастью для союзников, большинство из них попало в воду, так как условия работы операторов все-таки были не идеальными. Однако примерно в 18.00 бомба Hs-293 попала в «Спартан» позади второй трубы и взорвалась у левого борта внутри заднего котельного отделения. Взрывом был разворочен борт и пробита палуба, рухнула грот-мачта.

Вода быстро заполнила котельное отделение, и крейсер получил большой крен на левый борт, на нем начались сильные пожары. Уже через час после попадания была отдана команда покинуть корабль, а еще через 10 минут «Спартан» лег на дно. К счастью для англичан, глубина в этом месте была небольшой, и практически вся команда спаслась, но 46 человек все-таки погибли при взрыве.

Все эти события заставили историков британского флота сделать печальный вывод: их крейсера оказались совершенно не готовы к изменению характера войны. Особенно болезненным недостатком стала полная неадекватность зенитного вооружения, чтобы усилить его, пришлось принимать спешные меры. Но здесь англичанам аукнулась их бережливость, корабли минимального водоизмещения не имели модернизационного запаса. Поэтому, чтобы установить новые зенитки, пришлось даже снимать башни главного калибра. Апофеозом



этого стал пересмотр проекта последней серии «Колоний» — на «Свифтшуре» изначально пропала 152-мм башня «Х», а на ее месте появились спаренная 102-мм установка и несколько зенитных автоматов. Да что там «Колонии»! Пострадали и гораздо более крупные «Города», даже кое-какие тяжелые крейсера лишились одной башни, что уж там говорить про маленькие «Линдеры» или «Аретузы». Чтобы показать, как это происходило, сравним состав вооружения «Шеффилда», одного из самых знаменитых британских крейсеров, в начале и в конце войны:

1939 год: 12-152-мм (4 × 3), 8-102-мм (4 × 2), 8-2-фн (2 × 4), 8-12,7-мм (2 × 4)

1945 год: 9-152-мм (3 × 4), 8-102-мм (4 × 2), 8-2-фн (2 × 4), 16-40-мм (4 × 4), 26-20 (10 × 2 + 6 × 1)

Американцам было легче, они втискивали дополнительные зенитки, ничем не жертвуя. Приведем для сравнения вооружение легкого крейсера «Феникс», построенного одновременно с «Шеффилдом».

1939 год: 15-152 мм (5 × 3), 8-127 мм (8 × 1), 8-12,7 мм (8 × 1)

1945 год: 15-152 мм (5 × 3), 8-127 мм (8 × 1), 28-40 мм (5 × 4 + 6 × 2), 20-20-мм (10 × 2)

Серьезные нарекания вызвал и выбор 102-мм орудия в качестве тяжелой зенитки — моряки считали ее недостаточно мощной. К тому же английский флот использовал щитовые установки, никак не защищавшие расчеты. 3-мм щит прикрывал артиллеристов от ветра и дождя, но не от осколков. Конечно, на крейсерах нельзя было ставить тяжелые линкорные установки, но американцы все-таки использовали в этом случае 127-мм башни с толщиной брони до 20 мм.

Ну и, конечно, сразу бросается в глаза слабая живучесть британских крейсеров, для которых роковым могло стать падение даже ничтожной 250-кг бомбы. Здесь, видимо, сказались и ошибки конструкторов, и недостаточная подготовка экипажа, ведь на Тихом океане и японские, и американские корабли часто даже не обращали внимания на



такие одиночные попадания. В общем, оказалось, что британское Адмиралтейство, как это бывает очень часто, идеально подготовило свои крейсерские силы к прошедшей войне.

Проблемы с авиацией у кораблей на Тихом океане начались с Перл-Харбора, ведь там заодно с линкорами попало и легким крейсерам «Рейли» и «Хелена». Но это произошло в порту, а потому не считается. При высадке на Филиппины «Летающие крепости» попали 600-фн бомбой в «Мьёко», причинив ему серьезные повреждения, но он не затонул, значит, не считается. Затем во время боев за Яву пострадал «Хьюстон» (а почему в том самом бою у него не действовала кормовая башня?), так ведь он не затонул, значит, не считается. Пришлось ждать апрельского рейда авианосцев Нагумо в Индийский океан, чтобы были потоплены первые крейсера на новом ТВД.

Адмирал Сомервилл решил попытаться перехватить японцев, но, к счастью для себя, так и не сумел этого сделать. Представить себе результаты столкновения двух авианосцев типа «Илластриес» с победоносным соединением Нагумо просто страшно. Тяжелым крейсерам «Дорсетшир» и «Корнуолл» повезло меньше, причем именно по вине Сомервилла.

Дело в том, что разведка заблаговременно предупредила командующего британским Восточным Флотом адмирала Сомервилла о рейде японских авианосцев в Индийский океан, но неточно указала даты. А разве можно требовать подобной достоверности? И когда ожидаемый налет не состоялся, Сомервилл приказал «Дорсетширу» возвращаться в Коломбо для ремонта, так как крейсер испытывал проблемы с машинами, а для надежности придал ему «Корнуолл». Корабли вошли в порт во второй половине дня 4 апреля и уже приготовились принимать на борт дополнительные зенитные орудия, как поступил сигнал тревоги — «Каталина» 413-й эскадрильи КВВС обнаружила авианосцы адмирала Нагумо. Крейсерам пришлось немедленно выходить в море, они направились на



соединение с флотом Сомервилла, которое было назначено на 16.00 5 апреля. Кстати, точно так же Сомервилл погубил и авианосец «Гермес», который 4 апреля получил приказ следовать в Тринкомали.

Когда на следующий день крейсера были обнаружены японским самолетом-разведчиком с тяжелого крейсера «Тонэ», это никого не встревожило. Англичане почему-то полагали, что находятся за пределами досягаемости японских самолетов, — из опыта боев за Филиппины, когда японская авиация продемонстрировала просто феноменальную дальность полета, выводов не сделали. К тому же Сомервилл обещал дать крейсерам истребительное прикрытие, начиная с 14.00. Но на всякий случай боевую тревогу все-таки объявили, а зенитчиков поставили к орудиям. Интересно отметить, что крейсером «Дорсетшир» и всем отрядом командовал капитан 1-го ранга Огастес Эгер, который в 1919 году руководил налетом британских торпедных катеров на Кронштадт.

Иллюзии англичан рассеялись около 13.00, когда радар обнаружил приближение большого числа самолетов. Сначала японский разведчик передал, что видит 2 эсминца. Тогда Нагумо решил ими заняться и отправил в атаку то, что оказалось под рукой — около 80 пикировщиков под командованием капитан-лейтенанта Эгусы. Не очень понятное решение — для эсминцев что-то многовато. Японцы пишут, что уточнение поступило, уже когда пикировщики находились в воздухе; разведчик сообщил, что это крейсера.

День был солнечным, лишь легкая дымка закрывала солнце, и видимость была отличной. Пикировщики прибыли к цели в 13.38, разделились на две группы и атаковали крейсера, заходя со стороны солнца. Дальнейшее лучше всего описывают короткие радиogramмы японских пилотов: «Замечены вражеские корабли», «Приготовиться к атаке», «Авиагруппа 1-й дивизии атакует головной корабль», «Авиагруппа 2-й дивизии атакует второй корабль», «Корабль номер один потерял ход. Стоит. Сильный крен», «Корабль номер два горит», «Корабль номер один затонул».



Повторилась история «Глостера» и «Фиджи», только в еще более страшном варианте: британские крейсера растоптаны и уничтожены, атака продлилась всего 19 минут. Интересно, что сами англичане не стремятся восстановить детали этих печальных событий, и в распоряжении историков имеются лишь рапорты, составленные по горячим следам сразу после гибели крейсеров. «Дорсетшир» заметил 3 самолета на большой высоте и сразу открыл огонь, Эгер не колебался, сразу приказав открыть по ним огонь. Однако самолеты спикировали на «Корнуолл», который шел примерно в миле от «Дорсетшира» слева по корме. Одновременно еще 3 самолета спикировали на сам «Дорсетшир». Крейсер круто повернул вправо, но все 3 бомбы попали в цель: в квартердек, в катапульту, в надстройку по левому борту. Все три натворили бед. Первая заклинила руль, вторая уничтожила обе радиостанции, третья вывела из строя зенитки левого борта, исключая пом-пом. А затем на крейсер посыпались одна тройка пикировщиков за другой. Бомба взорвалась у основания первой трубы, еще одна на квартердеке, повредив башню «Х», еще одна снесла заднюю трубу, а потом последовал взрыв погребов зенитного боезапаса. Еще одна бомба повредила оба пом-пома. Руль был заклинен, и крейсер беспомощно кружил на месте, но агония не затянулась. Новая серия попаданий закончила дело, «Дорсетшир» не спасли недавно установленные 9 эрликонов. Через 4 минуты крейсер уже имел заметный крен на левый борт, все средства связи вышли из строя, вся кормовая часть корабля была охвачена огнем. Японские самолеты еще не успели улететь, как «Дорсетшир» перевернулся и затонул кормой вперед.

«Корнуолл» продержался немногим дольше. Бомбы сыпались на него градом, поэтому восстановить точную последовательность событий не удалось даже годы спустя. Крейсер получил 8 попаданий, еще 6 бомб разорвались рядом с кораблем. Весь личный состав в заднем машинном отделении погиб. Когда оно было затоплено близким разрывом, вода начала заливать котельные отделения, их пришлось оставить. Пря-



мыми попаданиями были разбиты кормовые башни, вихрь осколков выкосил личный состав на мостике. Кстати, англичане были уверены, что японцы применяют некие «нефтяные бомбы». Дескать, именно такая бомба подожгла пом-пом правого борта и КДП.

В свое время англичане потратили много сил, чтобы придать 203-мм орудиям своих крейсеров возможность стрелять по самолетам, но ничто так наглядно не продемонстрировало глупость этой затеи, как данная атака. Именно после этого на английских крейсерах начали устанавливать зенитные автоматы прямо перед рубкой, а в проект крейсеров типа «Дидо» внесли изменения, и на последних кораблях этой серии третья 133-мм башня была заменена счетверенным пом-помом, который поставили для отражения атак пикировщиков. А вообще-то немного позднее Эгуса заметил, что атака получилась проще, чем бомбежки корабля-мишени на полигоне.

В 13.51 атака завершилась, «Дорсетшир» уже затонул, положение «Корнуолла» было крайне тяжелым. Сначала сохранялась надежда спасти его, но вскоре стало понятно, что «Корнуолл» тоже тонет. Командир отдал приказ покинуть корабль.

К счастью для англичан, потери оказались не слишком большими, вдобавок с кораблей всплыло несколько полуразбитых шлюпок и плотиков. На «Дорсетшире» погибло 234 человека, на «Корнуолле» — 190. Их положение могло стать отчаянным, но на следующий день ближе к вечеру в воздухе показался «Альбакор», который обнаружил людей, а вскоре после этого прибыли легкий крейсер «Энтерпрайз» и эсминцы «Паладин» и «Пантер», которые подобрали 1122 человека.

Но самым известным эпизодом во всей Тихоокеанской войне стала атака японских крейсеров «Могами» и «Микума» американскими самолетами при Мидуэе. Напомним, что после разгрома авианосного соединения адмирала Нагумо 7-я дивизия крейсеров все-таки получила приказ адмирала Кондо, командовавшего десантным соединением, ночью обстре-



лять Мидуэй. Смысл этого мероприятия до сих пор остается непонятным, так как реальной пользы обстрел принести не мог, а вот подставить утром эти корабли под удар американской авиации — запросто. Ведь крейсера адмирала Куриты находились в 400 милях от острова и, даже следуя полным ходом, не могли появиться на месте раньше утра. Однако командующий японским флотом адмирал Ямамото в последний момент передумал и, когда крейсера уже подошли к острову на 90 миль, отменил приказ. Уже после того, как крейсера легли на новый курс, с флагманского «Кумано» была замечена американская подводная лодка «Тамбор». Срочный поворот, как это часто бывает ночью, привел к суматохе и беспорядку, в результате чего тяжелый крейсер «Могами» врезался в борт однотипного «Микума».

Форштевень «Могами» пропорол борт «Микумы» на протяжении 20 метров, но это было не слишком страшно. Гораздо хуже оказались повреждения самого «Могами» — вся носовая часть чуть ли не до первой башни оказалась свернута влево под углом 90 градусов и затоплена. Крейсер просто не мог двигаться. Пришлось спешно отрезать поврежденную часть корпуса, после чего «Могами» мог дать целых 12 узлов. Адмирал Курита оставил с ним «Микуму» и 2 эсминца, а сам с 2 оставшимися крейсерами умчался прочь.

Но главная опасность японским крейсерам исходила не с Мидуэя, а с полетных палуб американских авианосцев, а их японские тяжелые крейсера нейтрализовать не могли в принципе. После того как утром 5 июня выяснилось, что угроза Мидуэю больше не существует, авианосцы адмирала Спрюэнса отправились на поиски разгромленного японского флота. Его начальник штаба капитан 1-го ранга Браунинг решил выслать на разведку пикировщики авианосца «Энтерпрайз», вооруженные 1000-фн бомбами, в этом случае самолеты могли пролететь около 275 миль. Но Спрюэнс неожиданно воспротивился, завязалась перепалка, однако адмиральские погоны перевесили, «Доунтлессы» получили только 500-фн бомбы, а вылет оказался задержанным на целый час.



В это время авианосец «Хорнет» поднял сначала 12, а потом еще 14 пикировщиков для атаки японского крейсера, который оказался всего лишь эсминцем «Таникадзэ». Атака завершилась ничем. В результате всех задержек пикировщики «Энтерпрайза» взлетели только в 15.30, то есть никакой повторной атаки в этот день провести не удалось бы. Эти 30 пикировщиков также обрушились на несчастный «Таникадзэ», но опять верткий эсминец уклонился от всех бомб. Вообще-то, есть одно предположение: после того как сражение фактически завершилось, американские летчики не слишком желали рисковать и потому атаковали не так настойчиво, как раньше.

Утром 6 июня авианосцы Спрюэнса находились уже в 350 милях от Мидуэя, поэтому адмиралу следовало проводить разведку самому. Поэтому в 05.00 с «Энтерпрайза» взлетели 18 SBD с приказом обшарить полукруг на западе на дистанцию 200 миль. И в 06.45 один из разведчиков передал, что видит линкор, крейсер и 3 эсминца на расстоянии 128 миль от авианосцев. Они едва ползли со скоростью 10 узлов. Из-за ошибок радистов Спрюэнс узнал, что замечен авианосец и 5 эсминцев. Потом второй разведчик сообщил точный состав японской эскадры. Так как авиагруппа «Хорнета» не участвовала в поисках, в 07.57 с него взлетели 26 пикировщиков SBD и 8 истребителей F4F для атаки японских кораблей. Истребители были задействованы на случай, если мифический авианосец окажется не мифическим.

Пикировщики «Хорнета» в 09.30 занялись «линкорами», хотя часть из них атаковали эсминцы. В результате «Могами» получил 2 попадания: в башню № 5, которая развалилась, и в среднюю часть корабля. Вспыхнул сильный пожар, командир корабля сразу после столкновения приказал выпустить торпеды, поэтому взрывов не последовало.

Затем в 12.35 последовала атака 31 пикировщика с «Энтерпрайза», их сопровождали 12 истребителей. «Могами» получил еще два попадания, но его повреждения оказались не очень серьезными. Зато «Микуме» пришлось много



хуже. Крейсер получил как минимум 5 попаданий. Первая бомба взорвалась на башне № 3, засыпав осколками мостик, в результате чего погибли многие офицеры, в том числе командир крейсера капитан 1 ранга Сакияма. Две бомбы взорвались в правом переднем машинном отделении, а еще две — в левом заднем. Естественно, крейсер сразу потерял ход. Но самое скверное ждало крейсер немного позднее. Командир «Микумы» не имел оснований избавляться от торпед, и сейчас пожар добрался до них, и они взорвались. Этот взрыв буквально вырвал среднюю часть корпуса и свалил грот-мачту. Положение крейсера сразу стало безнадежным, и через час принявший командование старший помощник приказал покинуть корабль. Эсминец «Арасио» получил приказ снять команду.

Тем временем «Хорнет» заправил и перевооружил свои пикировщики и снова поднял их в воздух, теперь в ударную группу вошли 24 самолета. Они добились одного попадания в «Могами» и близкими разрывами повредили оба эсминца. Что происходило с «Микумой», уже никто точно не скажет, но пилоты претендовали еще на 6 попаданий в этот корабль. Эсминец «Арасио» получил попадание в корму, причем бомба взорвалась среди спасшихся с «Микумы».

«Могами» и эсминцы спасли около 240 человек экипажа «Микумы» (погибло более 600 человек) и ушли, бросив горящий крейсер. Удивительно, однако 9 июня американская подводная лодка «Траут» спасла 2 матросов с «Микумы». На «Могами» погибло 90 человек, еще около 100 были ранены. Поднятые вечером американские самолеты-разведчики сфотографировали его, и с тех пор это фото неизменно присутствует во всех описаниях Тихоокеанской войны. Крейсер «Микума» стал первым японским крейсером, погибшим в этой войне, американские воздушные атаки 6 июня при всей их малой эффективности показали, что пикировщики также смертельно опасны для крейсеров. И эти атаки во многом определили действия обоих противников в дальнейших сражениях. Интересно другое: описания этих атак, проводившихся вро-



де бы в относительно спокойной обстановке, резко разнятся. Сравните, скажем, книги Э. Лакруа и Дж. Лундстрема.

После этого завязалась долгая и тяжелая борьба вокруг Гуадалканала, в которой, как мы уже писали, заметную роль сыграли крейсера обоих противников. Однако главным действующим лицом, которое и решило исход этой кампании, оказалась базовая авиация, точнее, сборная солянка эскадрилий морской пехоты, армии и флота, которую американцы держали на аэродроме Гендерсон. В ходе кампании японцы допустили одну, но решающую ошибку. Победная лихорадка подвела их, и если раньше японские войска высаживались в пределах радиуса действия истребителей с уже захваченных аэродромов, то сейчас они сделали слишком далекий прыжок из Рабаула: вместо Нью-Джорджии сразу на Гуадалканал. Первая ошибка повлекла за собой вторую: после успеха американского контрдесанта вместо планомерной борьбы с созданием базы на той же Нью-Джорджии, японцы попытались отбить Гуадалканал лихим кавалерийским наскоком. Что из этого получилось — мы уже описали.

Мы уже описывали действия авиации американцев и ее главного бойца — пикировщика SBD «Доунтлесс». Попробуем посмотреть, что в это время делали японцы. И окажется, что действовали они не слишком удачно. Начало этому положила безумная атака 8 августа 1942 года, когда сразу после высадки американских войск командование в Рабауле предприняло налет всеми имеющимися силами. Но при этом вполне в японских традициях пилоты пикировщиков «Вэл» получили «билет в один конец», так как этим самолетам не хватало топлива, чтобы вернуться назад в Рабаул. А знаменитые торпедоносцы «Бетти» в ходе боев показали себя слишком уязвимыми и понесли большие потери. Недаром японский историк Осами Тагайя назвал Гуадалканал погребальным костром торпедоносных эскадрилий. За все время боев они не записали на свой счет ничего, кроме пары транспортов и эсминцев, а самое главное — они не сумели нейтрализовать аэродром Гендерсон. Единственный относительный успех к этому са-



мому опасному врагу военных кораблей пришел, когда бои за остров уже фактически завершились. Мы говорим о бое у острова Реннел 29 января 1943 года.

Японцы к этому времени уже готовили эвакуацию острова, но американцы их активность приняли за операцию по переброске подкреплений и выдвинули на перехват Оперативное Соединение 18 контр-адмирала Роберта Гиффена. Оно состояло из тяжелых крейсеров «Уичита», «Чикаго», «Луисвилл», новых легких крейсеров «Монпелье», «Кливленд», «Коламбия», 8 эсминцев и эскортных авианосцев «Шэнанго» и «Суони». Этого было более чем достаточно, чтобы парировать любой выпад японцев.

Адмирал Гиффен решил оставить авианосцы позади, назвав их каторжным ядром на ноге. С одной стороны, его можно понять: столкнуться с флотилией эсминцев под командованием адмирала Танаки, имея в составе эскадры две такие прекрасные мишени, не хочется, но и просчитать дальнейшие события американский адмирал не сумел. В результате его крейсера лишились прикрытия с воздуха, что оказалось очень существенным. Гиффен построил свои крейсера двумя колоннами, эсминцы были развернуты полукругом впереди — удобный строй для похода и отражения атак подводных лодок, но не слишком удачный при воздушных атаках. Японские самолеты-разведчики обнаружили его соединение и решили еще раз попытаться использовать свои базовые торпедоносцы, но, помня о тяжелых потерях, которые они понесли ранее, японские командиры предпочли атаковать в сумерках. Для этого были выбраны хорошо подготовленные пилоты 701-го и 705-го авиакорпусов (или кокутай, если хотите).

С аэродромов Рабаула взлетели 16 торпедоносцев «Бетти» 705-го авиакорпуса под командованием капитан-лейтенанта Накамуры и 15 торпедоносцев «Нелл» 701-го авиакорпуса под командованием капитан-лейтенанта Хигаи. Первые атаки начались еще на закате, когда в 19.19 появились самолеты Накамуры. Они обошли вокруг соединения Гиффена и атаковали с южного направления. Эсминцу «Уоллер» и крейсеру



«Луисвилл» пришлось уклоняться от торпед, остальные прошли слишком далеко. В ходе атаки был сбит один японский самолет, самое удивительное, что в этом сходятся и американские, и японские источники.

Когда Гиффен решил, что самое трудное осталось позади и приказал прекратить зигзаг, прилетел 701-й авиакорпус. Сэмюель Эллиотт Морисон очень красочно описывает дальнейшие события: «По обеим сторонам соединения внезапно вспыхнули мерцающие белые огни, расположенные так, что световая дорожка указывала курс кораблей. Тусклые бело-желтые ракеты повисли над головой, медленно снижаясь на парашютах. Красные и зеленые осветительные шашки загадочно пылали на воде, заставив перевозбужденных артиллеристов открыть нервную пальбу». В 19.40 несколько торпедоносцев атаковали правую колонну, и в 19.45 одна торпеда ударила в правый борт «Чикаго», передняя кочегарка была затоплена, и встали три турбины. Но не успели аварийные партии приняться за работу, как в крейсер попала вторая торпеда. Теперь уже было залито переднее машинное отделение, остановился последний винт. Еще одна торпеда попала в крейсер «Уичита», но не взорвалась. В ходе атаки японцы потеряли два самолета, однако один из них пилотировал капитан-лейтенант Хигаи, что стало болезненным ударом.

Аварийные партии американцев многому научились за время боев, и опасность гибели крейсера была предотвращена, однако его пришлось вести на буксире. Сначала этим занимался «Луисвилл», а потом прибыл буксир «Навахо», после чего Гиффен увел свои крейсера. Авианосец «Энтерпрайз» получил приказ подойти поближе, чтобы обеспечить прикрытие с воздуха, неподалеку крутились и эскортные авианосцы. Поврежденный «Чикаго» прикрывали 6 эсминцев, которые выстроились кольцом вокруг крейсера и буксира.

Казалось, перспективы выглядят неплохими, но японцы не были намерены упускать свою добычу. Из Кавиенга в Буку был спешно переброшен 751-й авиакорпус, однако подготовка его пилотов не позволяла проводить ночные атаки, по-



этому капитан-лейтенант Нисиока поднял свои торпедоносцы еще днем. Увы, американцы не сумели организовать надежное прикрытие поврежденному крейсеру, сосредоточив все силы на защите «Энтерпрайза», о присутствии которого японцы даже не догадывались. Поэтому Морисон пишет о том, что «атака» была отбита, после чего торпедоносцы переключились на «Чикаго». И все-таки два «Бетти» были сбиты истребителями, прежде чем остальные в 16.24 сбросили торпеды. На этот раз 4 торпеды попали в правый борт «Чикаго», и с крейсером, разумеется, было покончено. Уже горящий «Бетти» сбросил свою торпеду в эсминец «Ла Валетт», который поймал торпеду в носовое машинное отделение. Несмотря на это, эсминец покинул место боя своим ходом, а вот «Чикаго» довольно быстро затонул. Морисон утверждает, что всего американцы сумели сбить 10 из 12 атакующих торпедоносцев, и несколько преувеличивает американские успехи, хотя потери 751-го авиакорпуса действительно были тяжелыми. Из 11 атакующих торпедоносцев погибли 7, а 3 из 4 уцелевших вернулись на одном моторе.

Эта атака показала, что японская авиация еще может нанести болезненный удар, однако уже не способна переломить ход кампании. К тому же бой стал последним успехом японской базовой авиации, которая потеряла слишком много опытных пилотов.

В 1944 году стало окончательно ясно: авианосная авиация захватила полное и безоговорочное господство на Тихом океане, поэтому крейсера могли лишь время от времени совершать какие-то дерзкие вылазки, постоянно рискуя своей слабо бронированной шкурой. Последняя реальная вспышка активности приходится на битву за Лейте в октябре 1944 года. Некоторые историки, пытаясь придать лишний драматизм этому сражению, утверждают, что японцы имели какие-то шансы, ссылаясь на то, что у них было больше тяжелых крейсеров. Да, это действительно так, но имели ли какое-то значение два или три лишних тяжелых крейсера против двух или трех тысяч лишних самолетов у американцев?



Впрочем, американцы взялись за отстрел японских крейсеров обстоятельно, не упуская ни одной подходящей возможности, поэтому подводные лодки нанесли им не меньше потерь, чем авиация. В очередной раз было продемонстрировано, что крейсера даже близко не сопоставимы по живучести с линкорами.

Первый удар нанесли подводные лодки в то время, когда эскадра адмирала Куриты, главная ударная сила японцев в этой операции, еще следовала к Филиппинам. На рассвете 23 октября эскадра адмирала Куриты проходила мимо острова Палаван и налетела на американские подводные лодки. У японцев не хватало эсминцев, поэтому охранение отряда тяжелых кораблей было чисто символическим, и подводная лодка «Дартер» вышла в атаку без особых проблем. Японские корабли следовали двумя колоннами, и «Дартер» атаковала левую, разрядив все свои торпедные аппараты. И надо же так случиться, что первой целью американцев стал флагман самого Куриты — тяжелый крейсер «Атаго». Попадания пришлись равномерно по всей длине корпуса. Такого удара крейсер выдержать не мог, и быстро крен достиг опасной величины, адмиралу пришлось спешно покинуть его. Через 20 минут после попаданий «Атаго» перевернулся и затонул.

Буквально через минуту после «Атаго» две торпеды попали в следовавший за ним «Такао». Одна затопила задние машинные отделения, вторая попала в самую корму, повредила руль и оба винта правого борта. В сопровождении двух эсминцев поврежденный крейсер отправился в Бруней.

Но на этом несчастья японцев не закончились. Как раз в тот момент, когда затонул «Атаго», подводная лодка «Дейс» торпедировала идущий в правой колонне тяжелый крейсер «Майя». Если бы прицел командира лодки был чуть более точным, он поразил бы следовавший за крейсером линкор «Ямато». Тяжелый крейсер «Хагуро» с большим трудом сумел увернуться от 2 торпед, зато «Майя» получил 4 торпеды в левый борт, распределенные от форштевня до грот-мачты. Этот крей-



сер продержался на воде еще меньше — через 10 минут «Майя» перевернулся и затонул.

Но на этом неприятности японцев не завершились, этим же утром подводная лодка «Брим» перехватила следующие в Манилу крейсера «Аоба» и «Кину». В результате «Аоба» получил торпеду в машинное отделение, но «Кину» сумел дотащить его на буксире до Манилы.

После этого в действие вступила авиация. Бой 24 октября в море Сибуйан больше известен потоплением линкора «Мусаси», одного из двух самых больших в мире. Но в этом же самом бою пострадал и тяжелый крейсер «Мьёко». Американские авианосцы в течение дня нанесли несколько последовательных ударов по эскадре Куриты, упрямо рвавшейся к транспортам в заливе Лейте. Во время атаки второй волны торпедоносец либо с «Интрепида», либо с «Кэбота» добился попадания торпедой в правый борт «Мьёко» в районе заднего машинного отделения, которое сразу было затоплено. Скорость крейсера упала до 15 узлов, и его пришлось отправить назад, а вице-адмирал Синтаро Хасимото в первый раз перенес флаг, перебравшись на тяжелый крейсер «Хагуро». Таким образом адмирал Курита, еще даже не увидев неприятеля, уже потерял 4 тяжелых крейсера из 10.

В ночь на 25 октября состоялся бой в проливе Суригао, где тяжелые повреждения получил крейсер «Могами». При попытке прорваться к заливу Лейте эскадра адмирала Нисимуры столкнулась с крупными силами американцев и в ночном артиллерийском бою была практически уничтожена. Из крупных кораблей уцелел только «Могами», получивший около 20 попаданий снарядов, выпущенных американскими крейсерами. На мостике погиб практически весь командный состав крейсера, и взять командование на себя пришлось старшему артиллеристу. Начались сильные пожары, взбавок произошло обычное на японских крейсерах несчастье: сдетонировали торпеды. В результате погибла вся команда в машинных отделениях правого борта, а потом из-за высокой температуры пришлось оставить переднее машинное отделение.



ние левого борта. Крейсер еле двигался, но все-таки держался на воде.

Роковой удар ему нанесли именно самолеты, причем, как это ни странно, с американских эскортных авианосцев, в то самое время, когда шел бой у острова Самар. Перевозбужденные пилоты потом долго спорили, какой именно корабль они атаковали: линкор типа «Фусо» или линкор типа «Ямато»? Как можно было спутать с ними «Могами», имевший характерную полетную палубу в кормовой части, сказать сложно. Но, так или иначе, «Авенджеры», взлетевшие с авианосцев Оперативной Единицы 77.4.1 контр-адмирала Томаса Спрэгью, добились двух попаданий 500-фн бомбами в районе носовых башен. Вспыхнули новые пожары, которые быстро подобрались к носовым артиллерийским погребам. Команда была вынуждена оставить корабль, и эсминец «Акэбоно» добил его торпедой.

Вот так мы плавно подошли к бою у острова Самар 25 октября 1944 года, самой драматичной схватке между артиллерийскими кораблями и авианосцами, в которой японские крейсеры сыграли главную роль, а вот линкоры только при том присутствовали.

Как известно, в результате серии ошибок, допущенных американским командованием, сильно потрепанное соединение адмирала Куриты прорвалось через пролив Сан-Бернардино и оказалось восточнее острова Самар в том районе, где маневрировали американские эскортные авианосцы. Итак, американцы имели здесь соединения Таффи 1 (контр-адмирал Томас Спрэгью) — 4 эскортных авианосца, 3 эсминца, 3 эскортных миноносца; Таффи 2 (контр-адмирал Феликс Стамп) — 6 эскортных авианосцев, 3 эсминца, 4 эскортных миноносца; Таффи 3 (контр-адмирал Клифтон Спрэгью) — 6 эскортных авианосцев, 3 эсминца, 4 эскортных миноносца. Американцы любят представлять это соединение несчастной жертвой, таким пушистым кроликом, который попал в лапы злобного японского тигра. Этот тигр состоял из 4 линкоров, 6 тяжелых и 2 легких крейсеров, 11 эсминцев. Зато не-



счастный кролик располагал 450 самолетами, что на 90 штук больше, чем имел адмирал Нагумо во время налета на Перл-Харбор.

Наибольшую активность во время преследования эскортных авианосцев Таффи-3 проявила японская 7-я дивизия крейсеров, за что и пострадала. В 07.35 тяжелый крейсер «Судзую» был атакован 10 самолетами ТВМ «Авенджер». Хотя прямых попаданий они не добились, несколько бомб разорвалось слева по корме, повредив левый внешний вал. В результате скорость крейсера упала до 20 узлов.

В 10.50 крейсер был снова атакован, теперь уже более чем 30 самолетами. Первая бомба разорвалась вплотную к правому борту и подожгла торпедный аппарат. Избавиться от торпед не удалось, и они начали рваться, пожар быстро разрастался, и пламя охватило запасные торпеды, которые тоже начали взрываться. Надстройки в средней части корпуса были разрушены, уничтожены 127-мм зенитные установки правого борта. Были также повреждены правое машинное отделение и заднее котельное отделение правого борта. Адмирал Сираиси был вынужден перейти на крейсер «Тонэ».

В 12.00 взорвались оставшиеся торпеды, следом за ними сдетонировали снаряды в погребах зенитных установок, и пожары охватили весь корабль, поэтому командиру крейсера не осталось ничего иного, как приказать команде покинуть корабль. Эсминец «Окинами» забрал около 620 человек, еще кое-кого позднее выудили из воды американцы. «Судзую» затонул в 13.20.

Крейсер «Кумано» погиб иначе. Американские эсминцы и эскортные миноносцы, охранявшие Таффи-3, доказали, что даже дневная торпедная атака значительно более сильного соединения линкоров и крейсеров может дать результат, хотя это будет самоубийственная атака. В 07.25 «Кумано» получил торпеду, выпущенную эсминцем «Джонстон». Удар пришелся в носовую часть и вызвал серьезные затопления, скорость корабля упала до 12 узлов. В 08.30 командир дивизии вице-адмирал Сираиси перенес флаг с тяжело поврежденного



«Кумано» на легко поврежденный крейсер «Судзюя», а «Кумано» пополз в одиночестве обратно к проливу Сан-Бернардино. Уже возле входа в пролив его атаковали пикировщики «Хелл-дайвер» возвращавшегося к месту событий ОС 38, и в результате серии близких разрывов было затоплено одно котельное отделение.

На следующий день уже в море Сибуйан крейсер был снова атакован американскими самолетами и получил 3 попадания 500-фн бомб. Теперь на нем не действовали 7 котельных отделений из 8, однако с большим трудом крейсер все-таки добрался до Манилы, хотя лучше этого было не делать. Американцы установили тесную блокаду Филиппин, и когда 5 ноября «Кумано» и «Аоба» покинули Манилу, сопровождая конвой, идущий на Тайвань, они попали в засаду, устроенную американскими подводными лодками. «Гитарро», «Брим», «Ратон» и «Рэй» выпустили в общей сложности 23 торпеды в этот крейсер, и подводники считали, что добились как минимум 8 попаданий, но при этом не могли понять, почему крейсер не тонет. В действительности «Кумано» получил только два попадания в правый борт, но при этом были затоплены все 4 машинных отделения. Один из транспортов дотащил его до бухты Санта-Крус, где упрямые японцы занялись очередным ремонтом. Но американцы не дали его завершить: 25 ноября крейсер был атакован самолетами с авианосца «Тикондерога», в считанные минуты получил 4 бомбы и 5 торпед, после чего повалился на левый борт, перевернулся и затонул на мелководье.

Крейсер «Хагуро» в 08.25 получил попадание 100-фн осколочной бомбы в башню № 2. Это оружие никак не предназначалось для атаки кораблей, но башню бомба все-таки разворотила, и заменить ее японцы уже не сумели до самой гибели крейсера в 1945 году. Хорошо еще, что не взорвались артпогреба, а то получилось бы вообще смешно.

Обстоятельства гибели крейсера «Тёкай» остаются не слишком ясными. Известно, что утром он был тяжело поврежден самолетами с эскортных авианосцев, но его команду забрал



эсминец «Фудзинами». Однако на рассвете 27 октября уже в море Сибуйа эсминец был потоплен американскими самолетами со всеми людьми, которые находились на борту.

Судя по всему, он вместе с «Тонэ» сыграл главную роль в потоплении эскортного авианосца «Гэмбир Бей», но в 09.05 был атакован самолетами авианосца «Киткен Бей», получил попадание бомбы в машинное отделение и потерял ход. В 10.18 ему на помощь был отправлен «Фудзинами», который снял команду и добил крейсер торпедой. Но все это не более чем предположения, учитывая запутанный характер боя и отсутствие достоверных свидетельств с японской стороны.

Крейсер «Тикума» во время боя расстреливал авианосец «Гэмбир Бей», когда несколько неожиданно получил попадание торпеды в правый борт. Ее сбросил «Авенджер», взлетевший с авианосца «Нетоме Бей». В результате взрыва были быстро затоплены машинные отделения, и корабль остановился. Исправить положение не удалось, и когда в 09.11 адмирал Курита приказал отходить, «Тикума» все еще стоял на месте. Позднее он затонул, но уже после захода солнца эсминец «Новаки» вернулся и подобрал около 100 человек. Это возвращение можно считать ошибкой, так как чуть позднее эсминец был перехвачен вернувшимися линкорами адмирала Хэлси и потоплен со всеми людьми. Как ни странно, один человек все-таки спасся. Некий унтер-офицер отказался переходить на «Новаки», и позднее американцы подобрали его из воды.

Но во время этой операции пострадали не только тяжелые крейсера. На следующий день после боя у острова Самар отходящее соединение адмирала Куриты было атаковано американской авиацией. Во время первой атаки в 08.52 легкий крейсер «Носиро» получил попадание торпеды в левый борт, в результате чего были затоплены два котельных отделения. Для маленького крейсера это был серьезный удар, и он потерял ход, получив при этом крен 26 градусов. Командир 2-й эскадры эсминцев контр-адмирал Хаякава перешел на эсминец «Хаманами», оставив крейсер спасаться самостоятельно.



Шансов на спасение, конечно же, не было никаких. Во время второй атаки 9 американских торпедоносцев в 10.22 избрали целью неподвижный корабль, но добились только одного попадания в правый борт. Крен частично выправился, зато «Носиро» так сел носом, что вода достигла верхней палубы. В 11.13 крейсер затонул, эсминцы успели подобрать около 330 человек.

Ну, а потом началось добивание остатков, говорить о котором даже не хочется. Тут и «Абукума», потопленный «Либерейторами», и «Нати», который был буквально разорван на куски многочисленными попаданиями бомб и торпед в Манильской бухте, и так далее до полной бесконечности. Приходится признать, что к 1944 году главным врагом крейсера окончательно стала авиация, отобрав этот титул у эсминца и подводной лодки.



Отступление третье — крейсера, которые никогда не существовали

Совсем короткой оказалась жизнь весьма экстравагантно-го класса кораблей — крейсеров ПВО, причем главного ее парадокса, похоже, не заметил никто из историков. Как известно, к 1930-м годам стало очевидно, что авиация становится если не решающей силой в войне на море, то начинает представлять серьезную угрозу для любых военных кораблей. Конечно, самая лучшая зенитка — это истребитель, однако что делать, если она отсутствует? Правильно, следует усилить зенитную артиллерию корабельного соединения. Сделать это можно было двумя способами: установить дополнительные зенитные орудия на корабли или построить специальные корабли, наспигованные зенитными орудиями сверх всякой меры. Однако второй путь связан с серьезными затратами, и было не очень понятно, как впишутся новые корабли в существующую систему договоров, поэтому Королевский флот из двух возможностей выбрал третью. Англичане начали переоборудование старых крейсеров типа «С», заменив всю их артиллерию на 102-мм зенитные орудия. Первыми были перестроены «Ковентри» и «Карлью», получившие по 10 одиночных 102-мм орудий и 2 8-ствольных пом-пома. Справочники того времени сообщали, что они несут зениток столько же, сколько дивизия линкоров. Действительно, в то время большинство британских кораблей имело по 4 одиночных 102-мм орудия, замена их на спаренные установки только начиналась.

Однако расположение орудий было не слишком удачным, и следующие корабли получили уже по 4 спаренные 102-мм установки, расположенные в диаметральной плоскости. Это



было уже более серьезно, хотя не следует преувеличивать боевой ценности старых корабликов. И все-таки лучше хоть что-то, чем вообще ничего. Добавим, что в ходе войны в крейсер ПВО был превращен ремонтировавшийся в Соединенных Штатах такой же старый «Дели», который получил американские 127-мм орудия.

И уже перед самой войной англичане начали строительство большой серии крейсеров типа «Дидо», которые по неизвестной причине большинство справочников относят к крейсерам ПВО. А ведь если полистать работы британских историков — Рэйвана и Робертса, Брауна и других, — сразу станет ясно, что они таковыми не являлись, Адмиралтейство даже не думало об их использовании в этой роли. Корабли типа «Дидо» являлись продолжением ошибочной линии строительства малых эскадренных крейсеров и прямыми преемниками крейсеров типа «Аретуза». Просто Адмиралтейство решило устранить один из серьезных недостатков «Аретуз» — наличие двух калибров (152 мм и 102 мм) — и построить монокалиберный малый крейсер. В качестве вооружения было выбрано 133-мм орудие, которое могло вести огонь и по самолетам. Однако полноценной зениткой оно не было, так как имело раздельно-гильзовое зарядание, что не позволяло поддерживать высокий темп стрельбы. Адмиралтейство рассматривало эти корабли как обычные малые крейсера с усиленной ПВО, не более того.

Но, по недоразумению, Королевский флот получил-таки 2 настоящих крейсера ПВО, которые, однако, носили пренебрежительное прозвище «Беззубый ужас». Мы говорим о крейсерах «Харибдис» и «Сцилла». Дело в том, что к 1930-м годам стараниями неумных пацифистов типа Стэнли Болдуина и Рамсея Макдональда, которых занесло в кресло премьер-министра, военная промышленность Великобритании была успешно разрушена. Выяснилось, что опора и щит империи — Королевский флот — не может вооружить строящиеся корабли орудиями даже среднего калибра, так как их производство не соответствует потребностям. Не от хорошей



жизни на эсминцах замелькали 102-мм орудия эпохи Первой мировой войны, а на малых кораблях так и вообще 6-фн Гоч-кисса, изготовленные еще в XIX веке. В результате набрать нужное количество 133-мм башен для вооружения всех заложенных кораблей не удалось, поэтому часть крейсеров вошла в строй, имея только 4 башни вместо 5 по проекту, но нехватка оказалась слишком заметной. Поэтому было решено упомянутые два крейсера вооружить хорошо зарекомендовавшими себя 114-мм универсальными орудиями. Калибр для настоящего крейсера совершенно несерьезный, что и послужило причиной множества насмешек, как оказалось, совершенно незаслуженных. Потому что в роли крейсеров ПВО эти корабли зарекомендовали себя наилучшим образом. Во всяком случае, проводка конвоя PQ-18 была успешной во многом благодаря тому, что в состав охраны включили «Сциллу».

Практически одновременно с англичанами строительством подобных кораблей занялись американцы. Мы не станем обвинять адмиралов двух ведущих морских держав, вынужденных строить заведомо плохие корабли, они были вынуждены соблюдать бредовые ограничения по водоизмещению, навязанные им тупыми политиками в рамках Лондонских договоров. В результате появился лучший крейсер ПВО Второй мировой войны «Атланта», который строился как лидер эскадренных миноносцев. Американские адмиралы рассмотрели целый пакет проектов, причем многие из предложенных крейсеров имели стандартное вооружение из 152-мм орудий, но при ограниченном водоизмещении количество стволов тоже получалось ограниченным. Поэтому американцы рассудили вполне здраво: корабли получили тот же калибр, что и эсминцы, но при этом несли 8 спаренных 127-мм установок, бронирование против легких снарядов и торпедные аппараты. Между прочим, это были **единственные** из новых американских крейсеров, вооруженные торпедами. Согласитесь, для крейсера ПВО торпедные аппараты не предмет первой необходимости, а вот для лидера — очень даже. Кстати, долгое время



американцы поддерживали басню, будто эти крейсера развивают скорость более 40 узлов, чего, разумеется, и в помине не было. Лишь третья серия этих крейсеров потеряла торпедные аппараты, превратившись действительно в корабли ПВО. Миноносное происхождение этих кораблей выдает также наличие запаса глубинных бомб, хотя они, кажется, так ни разу и не были пущены в дело.

Самое интересное, что в конце войны был подготовлен проект действительно крейсера ПВО, получившего обозначение CL-154. Корабль предполагалось вооружить новыми мощными 127/54-мм зенитками, но при этом он сохранял торпедные аппараты. Впрочем, до строительства этих крейсеров дело не дошло.

Зато американцы построили пару крейсеров со 152-мм универсальными орудиями. В 1944 году во время боев у берегов Италии американские адмиралы столкнулись с новой опасностью — планирующими бомбами и управляемыми ракетами. Поэтому потребовалось сбивать горизонтальные бомбардировщики, летящие на большой высоте, хотя ранее они совершенно справедливо считались безвредными. Бюро кораблестроения Морского министерства почему-то решило, что новые 127/54-мм орудия для этого недостаточно сильны, и предложило создать еще более тяжелые зенитки, причем, англичане когда-то даже 203-мм орудиям пытались придать угол возвышения 80 градусов. Американская попытка оказалась ничуть не более удачной, и все закончилось строительством двух кораблей — «Вустер» и «Роанок». В боях они участие не успели принять, причем их башни считаются очень неудачными.

Уделили внимание этому вопросу и другие страны. Например, японцы переоборудовали в корабль ПВО легкий крейсер «Исудзу», поставленный на ремонт после тяжелых повреждений при налете американской авиации в декабре 1943 года. С него сняли 140-мм орудия и поставили спаренные 127-мм универсальные установки, появилось и противолодочное вооружение.



Точно такое же непредвиденное стечение обстоятельств привело к рождению голландского крейсера ПВО «Якоб ван Хеемскерк». Он мирно достраивался на верфи Вилтон-Фееноорд, но когда немцы вторглись в Голландию, пришлось поспешно удирать, благо машины были исправны и работали. Недостроенный и безоружный крейсер даже успел совершить вояж из Англии в Канаду, сопровождая крейсер «Суматра» с королевской семьей на борту. После возвращения в Англию на верфи в Плимуте его достроили как крейсер ПВО, установив спаренные 102-мм установки.

И последним из импровизированных крейсеров ПВО стал испанский «Мендес Нуньес». Причины, которые побудили испанцев в 1944 году начать перестройку корабля, заложенного 30 лет назад, совершенно непонятны, любое объяснение будет неудовлетворительным. Но, так или иначе, в результате испанский флот получил нечто очень напоминающее уменьшенную и ухудшенную «Атланту» с одиночными 120-мм орудиями вместо спаренных 127-мм.

Наверное, справедливо было бы упомянуть и множество ископаемых крейсеров, которые немцы превратили в плавающие зенитные батареи. Хотя все они некогда (как правило, в XIX веке) числились крейсерами, у немцев не хватило смелости сохранить за ними это гордое имя. Ведь кое-кто из них теперь вообще мог передвигаться лишь вслед за буксиром, однако зенитное вооружение они получили вполне приличное. 105-мм зенитки, дополненные знаменитыми «фирлингами» и другими зенитными автоматами, могли отбить охоту атаковать порт, где они стояли, у любого летчика. Можно вспомнить, каких трудов стоило авиации Балтфлота уничтожение злосчастного «Ниобе», — в операции было задействовано столько же самолетов, сколько американцы бросили против «Ямато».

Ну, и если говорить о планах строительства крейсеров ПВО, то будет справедливо упомянуть итальянские задумки. Здесь сразу следует сделать оговорку — итальянские 135-мм орудия в отличие от достаточно близких им британских 133-мм не



были универсальными даже формально, так как имели максимальный угол возвышения всего 45 градусов, поэтому заявления, будто недостроенные сиамские близнецы «Таксин» и «Наресуан» решили переделать в крейсера ПВО, неверны. Гораздо более любопытны планы перестройки в корабли ПВО легких крейсеров типа «Банде Нере». Судя по всему, командование итальянского флота не заблуждалось относительно боевой ценности этих кораблей, потому что, как только стало известно о том, что делают англичане со своими устаревшими «С», тут же появилось предложение перевооружить эти крейсера новыми 90-мм зенитками. Один из вариантов предусматривал установку 16 таких орудий в таких же башнях, как на линкорах типа «Литторио», причем в носу и корме одна за другой ставились **четыре** возвышенные башни. Дополняли вооружение 10 спаренных 20-мм автоматов. Но, похоже, такой вариант показался кому-то слишком радикальным, и проект был немного изменен. Вместо носовой батареи решили поставить две двухорудийные башни 135-мм орудий, дав кораблю возможность отбиваться от эсминцев, хотя эти планы так и остались планами.

А сейчас обратите внимание: за всю Вторую мировую войну **ни одна** из стран не построила **ни одного** настоящего крейсера ПВО. Все эти корабли были переделками устаревших крейсеров, потерявших свою боевую ценность, либо вынужденными импровизациями. Даже лучшие в этом классе американские «Атланты» проектировались и строились не как крейсера ПВО.

Правда, с окончанием войны история крейсеров ПВО не завершилась, эстафету подхватила Франция. И опять-таки, причины, по которым это было сделано, понять очень сложно. Нет, не приходится сомневаться, что было произнесено много красивых слов и написано много убедительных бумаг, но все-таки зачем легкий крейсер «Де Грасс», заложенный в 1937 году, после окончания войны в 1956 году был достроен в варианте ПВО? 15 лет назад 8 спаренных 127-мм установок смотрелись бы впечатляюще, тем более что их дополняли



приличные 57-мм автоматы. Но в эпоху реактивной авиации и управляемых ракет это был форменный нонсенс. Наверное, можно считать неким знаком то, что во время достройки корабль ухитрился затонуть в порту от не вовремя открытых кингстонов.

И уже совершенным анахронизмом выглядит постройка крейсера ПВО «Кольбер», внешне напоминавшего «Де Грасс», но являвшегося кораблем специальной постройки. Французы заложили его в декабре 1953 года, когда в том же американском флоте уже не осталось ни одной «Атланты». Позднее оба они были перестроены в крейсера УРО, но почему нельзя было сделать это сразу?!

В общем, если подвести итоги, можно сказать, что, хотя в составе нескольких флотов числилось в общей сложности около 30 крейсеров ПВО, лишь **один** из них был спроектирован и построен как таковой. И произошло это почти через 10 лет после окончания Второй мировой войны.



Тяжелая судьба легких крейсеров

Война закончилась 2 сентября 1945 года, и перед победителями сразу встал вопрос: а что же делать с оставшимися в наследство огромными флотами? Впрочем, если говорить честно, эта проблема стояла лишь перед двумя державами: Великобританией и Соединенными Штатами, остальные, подсчитав свои потери, выяснили, что флота у них, собственно, и не осталось. В первую очередь это относится к Франции и Советскому Союзу, первая «героически» затопила весь свой флот в Тулоне, а второй... Правда, у Сталина еще до войны имелись большие амбиции, но не большой флот, да и их изрядно потрепали летчики Люфтваффе.

Первой за дело взялась Великобритания, для ее расшатанной экономики содержание флота было камнем на шее утопающего. «Владычица морей» была вынуждена признать, что отныне ее флот будет достаточно сильным, но всего лишь второразрядным, состязаться с Соединенными Штатами теперь было просто невыносимо. И никакие международные договоры этого уже изменить не могли.

Первыми отправились на слом старые линкоры, пережившие свое время, за ними последовали и крейсера. Это не удивительно, ведь даже недостроенные авианосцы типа «Колосус», и те пришлось пристраивать по всему свету, благо еще нашлись охотники. Тяжелые крейсера ненадолго задержались после окончания войны, хотя один из них успел отличиться, но не так, как ранее это делали британские крейсера.

Зато легкие крейсера пошли по рукам. Сложно сказать, как именно, но англичане в 1948 году как-то сумели всучить



индийцам старый-престарый «Ахиллес», получивший название «Дели». Позднее в Индию отправилась «Нигерия», «Ньюфаундленд» и «Цейлон» пошли в Перу, «Диadem» — в Пакистан, «Роялист» — в Новую Зеландию.

А что с новыми кораблями? Да ничего. История развития крейсеров Королевского флота завершилась. В конце войны были подготовлены проекты больших современных крейсеров, спроектированных с учетом опыта Тихоокеанской войны, однако они так и остались на бумаге. Более того, из уже заложенных 5 крейсеров типа «Тайгер» были достроены всего 3, да и то с большой задержкой — работы возобновились только в 1954 году. Вдобавок они превратились в крейсера-вертолетоносцы, что было вполне разумно, так как эпоха артиллерийских кораблей завершилась. Поэтому остался на бумаге и проект крейсера, подготовленный в 1947 году.

Французы, как мы уже говорили, достроили в варианте ПВО крейсер «Де Грасс» и построили первый и последний в истории «keel-built» крейсер ПВО «Кольбер». То есть две ведущие морские державы больше не заложили **ни одного** артиллерийского крейсера.

Соединенные Штаты поступили точно так же, как их европейские союзники. На слом пошли все корабли довоенной постройки, достаточно быстро американский флот избавился и от более новых легких крейсеров. Задержались тяжелые крейсера, они имели большое водоизмещение, а потому обладали запасом для модернизации. Американцы достроили заложенные в 1945 году тяжелые крейсера типа «Де Мойн», а входящий в эту серию «Ньюпорт Ньюс» стал единственным артиллерийским крейсером, заложенным на Западе после окончания войны, точнее 1 октября 1945 года.

Зато совсем иначе действовало командование советского флота. Сначала были достроены 5 крейсеров проекта 68-К, хотя большинство историков утверждают, что проект крейсера был откорректирован (отсюда и появилась литера К) с учетом опыта войны, на самом деле это не вполне соответствует истине. Уже в самом начале 1950-х годов на Западе переш-



ли к установке в качестве зениток 76-мм автоматов, сочтя, что даже 40-мм автоматы не слишком действенны против современных самолетов. Крейсера проекта 68-К имели всего лишь 8 100-мм универсальных орудий и массу 37-мм автоматов. А ведь эти автоматы нельзя было сравнить ни с британскими «Хаземайер-Бофорсами», ни с американскими Mk 2 с постом управления Mk 63, так как обе эти установки имели индивидуальное радиолокационное наведение. То есть, даже по меркам 1945 года, «Чапаев» был беззащитен при нападении с воздуха. Вспомним, что на «Ямато» стояло в общей сложности около 200 стволов зенитной артиллерии, но сильно это ему помогло?

И уже совершенно странно выглядит решение строить крейсера проекта 68-бис. Ладно, на строительстве монстров проекта 82 настаивал лично Сталин, но кто заставлял адмирала Кузнецова заказывать заведомо устаревшие легкие крейсера? К ним-то Иосиф Виссарионович не питал нездорового пристрастия. Есть доля истины в словах Хрущева про Кузнецова: «Он хочет выиграть завтрашнюю войну оружием вчерашней», но Хрущев немного ошибся, надо было сказать «оружием позавчерашней войны». Головной крейсер этой серии «Свердлов» был заложен 15 октября 1949 года, и смешно выглядят рассуждения советских теоретиков об артиллерийских боях на предельных дистанциях и «превосходстве» «Свердлова» над американским «Кливлендом» в таком столкновении, а также причитания о волюнтаризме Хрущева, отправившего эти корабли на слом. Это сродни плачу Ярославны о горькой судьбе отправленных на слом в 1920-х годах линейных крейсерах типа «Измаил». Советскому Союзу было мало иметь танков больше, чем у всего остального мира, вместе взятого, так еще легкие крейсера в такой же пропорции потребовалось завести, ведь адмиралы намеревались построить целых 25 единиц. Зачем?!

Видимо, чтобы потешить воспаленное самолюбие, наши историки принялись рассказывать разнообразные басни о черной зависти англичан, которую вызвали несравненные



качества этих крейсеров. Тут и сказки о погибшем водолазе, обследовавшем подводную часть «Свердлова» во время его визита в Англию, и басня про какую-то сверхмалую подводную лодку, погибшую в районе Балтийска (Пиллау). Господи, вы всерьез будете утверждать, что легкий водолаз сумеет снять теоретический чертеж подводной части корпуса, да еще в ночное время, если верить рассказам?!

Впрочем, в первые послевоенные годы во всех флотах еще действовали крейсера старых проектов. Большая морская война стала невозможна, а в малых конфликтах недостатки старых кораблей не проявлялись слишком явно.

Да, в мелких войнах и конфликтах крейсерам еще пришлось поучаствовать. 20 апреля 1949 года английский фрегат «Аметист» отправился из Шанхая вверх по Янцзы, чтобы сменить эсминец «Консорт», охранявший британское посольство в Нанкине. Совершенно неожиданно он был обстрелян артиллерией китайских коммунистов. Один из снарядов попал в мостик, смертельно ранив капитана и ранив рулевого, в результате шлюп сел на мель возле острова Роуз. Корабль еще успел послать радиogramму, сообщив, что сел на мель и имеет большие потери, как новыми попаданиями был разрушен генераторный отсек, носовые установки больше не могли поворачиваться. Кормовая успела дать несколько выстрелов, но была разбита прямым попаданием. После этого раненый старший помощник лейтенант Уэстон приказал прекратить огонь и эвакуировать экипаж на южный берег реки, занятый гоминьдановцами. Всего английский экипаж потерял 22 человека убитыми и 31 ранеными.

На помощь прибыл «Консорт», который также был обстрелян, хотя нес целых **семь** британских флагов. Ответным огнем эсминца батареи коммунистов были принуждены к молчанию, после чего «Консорт» попытался стащить «Аметист» с мели. Попытка не удалась, а на эсминце в результате обстрела погибло 10 человек и еще 3 было ранено, и он был вынужден ретироваться.



В результате 25 апреля вверх по реке двинулся тяжелый крейсер «Лондон» под флагом вице-адмирала Мэддена и фрегат «Блэк Суон». Мэдден надеялся, что китайцы проявят сдержанность при виде тяжелого крейсера, но коммунисты обстреляли и его. «Лондон» ответил из всех орудий и сам получил несколько попаданий. Погибло еще 13 человек и 30 было ранено. Фрегат так и остался на мели, а поврежденный крейсер отправился в Англию, где и пошел на слом. Лишь 30 июля «Аметист» снялся с мели и полным ходом помчался вниз по реке мимо китайских батарей. 11 августа он наконец-то присоединился к британским кораблям в Гонконге.

Кстати, китайцы долгое время утверждали, что «Аметист» первым открыл огонь, и лишь в 1988 году признали, что это была их провокация. Еще одна интересная деталь. Корабельный кот «Аметиста» Саймон был серьезно ранен во время обстрела, но врач перевязал его раны, и кот остался на боевом посту. Во время долгой вынужденной стоянки фрегат был атакован множеством крыс, и Саймон героически отбивал все их вылазки. За свой героизм кот был награжден Медалью Дикин (высшей британской наградой для животных на военной службе) и медалью общества Голубого Креста (специальной наградой для животных, учрежденной в Великобритании еще в 1897 году). Имя Саймона занесено на почетную доску в национальном мемориале в числе других отличившихся во время этого инцидента. Зато тяжелому крейсеру явно нечем было похвастать.

С Китаем связана и загадочная судьба легкого крейсера «Аурора», который англичане 19 мая 1948 года передали китайскому флоту в порядке компенсации за корабли, захваченные в Гонконге. Он был переименован в «Чунцин» и стал флагманом китайского флота, и даже принял участие в боях. Но в феврале 1949 года крейсер покинул Шанхай и 2 марта сдался в Вей Хай Вее коммунистам. Случай совершенно беспрецедентный в истории войны на море! Конечно, имели место отдельные случаи бегства небольших кораблей со всем экипажем, но вот чтобы целый крейсер...



Он тут же был переименован в «Чунцин». Не требуйте от меня деталей. Английские историки сообщают, что название «Chung King» было сменено на «Tchoung King», но было ли это разное иероглифическое написание — сказать не могу. Дальнейшие события тоже описываются странно. Вроде где-то в 20-х числах марта его потопила гоминьдановская авиация в порту Таку. Мы имеем лишь один несомненный факт — крейсер действительно оказался лежащим на борту возле причала в Таку. Позднее корабль был поднят с помощью советских специалистов, но в их воспоминаниях нет никаких указаний на повреждения крейсера. Можно предположить, что он либо был затоплен своей командой, либо просто перевернулся из-за халатности той же команды.

В строй бывшую «Аурору» уже не вводили, зато переименовали еще целых три раза: сначала в «Хуанхэ», потом в «Бейчжин», то есть «Пекин», и, наконец, в «Гуанчжоу». Где-то в 1960-х годах корабль был разобран на металл.

Буквально сразу после этого началась война в Корее, последняя война, в которой участвовали классические артиллерийские корабли. Между прочим, именно во время Корейской войны состоялся последний настоящий морской бой XX века, в котором участвовали крейсера. Нет, конечно, и позднее имели место разнообразные инциденты, например, в Тонкинском заливе или во время Фолклендской войны. Однако до сих пор нет полной ясности относительно происходившего у берегов Вьетнама, а возле Фолклендов английские корабли просто уничтожали переоборудованные рыбацкие суда, что к морским боям можно отнести только с колоссальными натяжками. Тем более что и там, и там самыми крупными кораблями были эсминцы.

Мы рассмотрим события, происходившие 2 июля 1950 года у восточного побережья Корейского полуострова, с обеих точек зрения. Особую пикантность описанию придает то, что мы используем недавно рассекреченную работу под



грифом «Только для генералов и офицеров ВС СССР». Ее содержание во многом объясняет интеллектуальное убожество советского офицерского корпуса. Великая Отечественная война решительно ничему не научила советское руководство (помните, как Александр Покрышкин сбил Су-2 просто потому, что профиль «секретного» самолета не был доведен до простых летчиков?), и даже секретный учебник был нашпигован умолчаниями и откровенной ложью. Самый простой пример — в нем нет ни одного слова об участии советских летчиков в Корейской войне. Ну, а чему можно научиться, опираясь на бесстыдное вранье, мы видели не один раз.

Но воздушные дела нас не касаются, мы лишь отметим, что к этому времени уже вышли работы Кэрига и Пардона, Кэгла и Мэсона, поэтому можно было без труда уточнить состав сил противников, но советские авторы написали то, что написали.

Рано утром группа артиллерийской поддержки в составе американского крейсера «Джюно», британского крейсера «Ямайка» и британского фрегата «Блэк Суон» находилась недалеко от Чумунчжина. Союзники обнаружили отряд из 4 торпедных и 2 артиллерийских катеров КНДР и пошли на перехват. Крейсера открыли огонь с дистанции 55 кабельтовых, вскоре один торпедный катер был потоплен, второй потерял ход, третий выбросился на берег. Лишь четвертый катер сумел удрать, прикрывшись дымзавесой, «Ямайка» подобрала 2 пленных. После этого крейсера начали обстреливать позиции северокорейцев возле Каннына.

В изложении корейских историков этот первый и последний морской бой Корейской войны выглядит иначе. Дивизион морских охотников КНДР намеревался высадить небольшой десант в районе Чумунчжина. За час до выхода в море десанта базу покинуло звено торпедных катеров под командованием «мужественного командира Ли Гун Ока». Ночной поиск не дал результатов, но на рассвете на горизонте показались два американских крейсера и эсминец. К этому времени десант уже был высажен, и охотники присоединились к торпедным катерам.



Противник обнаружил катера, увеличил ход и пошел наперерез. Однако Ким Гун Ок сам решил атаковать противника, хотя не имел такого приказа: обнаружив американские крейсера и донеся об этом по радио, он уже выполнил свою задачу.

4 торпедных катера легли на боевой курс, дистанция быстро сокращалась. «Американцы открыли сильный заградительный огонь. То там, то здесь рвутся снаряды. Постепенно белые столбы разрывов приближаются к смельчакам. Вот катера подходят к зоне сплошного заградительного огня противника. Вот они, маневрируя на предельной скорости, прорываются сквозь огневую завесу. Противник переносит огонь, стремясь сорвать атаку катеров. Но поздно, цель совсем близка».

Шедший головным катер офицера Цой Ден Су выпустил торпеду с дистанции 5 кабельтовых, она взорвалась, серьезно повредив американский тяжелый крейсер. Хотя американский корабль маневрирует, пытаясь уклониться от торпед, офицер Ли Ван Гын добивается второго попадания в тяжелый крейсер, который получает большой крен.

Однако стрельба американцев тоже дает результат, так как катер офицера Як Кван И сначала загорается, а потом теряет ход. Получив еще несколько попаданий, он начинает тонуть. Затем на катере раздается сильный взрыв, а когда дым рассеивается, «на этом месте лишь плескались беспокойные волны». На других катерах к этому времени тоже имелись убитые и раненые.

Командир дивизиона морских охотников Ко Жун Мен приказал своим кораблям подойти ближе и открыть огонь по вражеским крейсерам. Разумеется, его пушки не могли нанести серьезного урона врагу, однако он надеялся отвлечь внимание американцев от торпедных катеров.

Ким Гун Ок решил повторить атаку, так как на катерах еще оставались торпеды. На этот раз первым шел катер Ким До Хена, на котором находился командир дивизиона. Он подошел к крейсеру вплотную и чуть не врезался в его борт, однако выпустить торпеду не сумел. Позднее выяснилось, что



осколок снаряда повредил торпедный аппарат. Катер обстрелял крейсер из пулемета, а затем проскочил между поврежденным кораблем и эсминцем. Поставив дымовую завесу, он благополучно вышел из боя.

Американцы растерялись, чем воспользовался Ли Ван Гын. Он сумел приблизиться на дистанцию 3 кабельтова и выпустил торпеду, которая попала в цель. Крейсер содрогнулся и на глазах корейских патриотов начал погружаться.

За этот бой Ким Гун Ок и Ли Ван Гын получили звания Героев Корейской Народно-Демократической Республики.

А теперь третий вариант описания все того же самого боя — советский. В полночь 2 июля 4 торпедных катера вышли в море с целью поиска и уничтожения вражеских кораблей и в районе восточнее Чхумунджина обнаружили вражеские корабли. Отряд противника состоял из тяжелого крейсера типа «Балтимор», легкого крейсера типа «Ямайка» и эсминца. Катера находились на фоне темного берега, и потому противник не увидел их до самого пуска торпед. Внезапность обеспечила полный успех атаки, в тяжелый крейсер попали три торпеды, еще одна — в легкий крейсер. Оба корабля получили повреждения, но сумели вернуться в свои базы. Ответным огнем противника были потоплены два торпедных катера, третий выбросился на берег.

Атака торпедных катеров была проведена смело и решительно и увенчалась полным успехом. Моряки КНДР продемонстрировали высокий уровень боевой подготовки и мужество, выходя в точку залпа на дистанции не более 3 кабельтовых. Это подтверждается высоким процентом попаданий и тем, что все попавшие торпеды взорвались.

Ну, как вам понравились эти бредни?! Причем все три истории написаны, разумеется, на основе совершенно достоверных официальных архивных документов. Правда, про потопление крейсера «Балтимор» никто ничего не слышал, но это и является самым верным доказательством того, что он был уничтожен. Значит, американцам есть что скрывать, раз молчат!



Между прочим, на следующий день «Блэк Суон» действительно едва не вляпался в крупные неприятности, когда был внезапно атакован 2 штурмовиками, выскочившими со стороны берега из вечерней дымки. Фрегат не успел ни отреагировать, ни открыть огонь. Правда, все его повреждения ограничились парой очередей, хлестнувших по надстройкам, хотя могло кончиться гораздо хуже. Кстати, обратите внимание, опять «Блэк Суон»!

Последний выстрел в этой войне сделал тоже крейсер. Эта сомнительная честь принадлежит американскому тяжелому крейсеру «Сент-Пол». Уже было подписано соглашение о прекращении огня 27 июня 1953 года в 22.00, но крейсер дал последний залп в 21.59.

Когда завершилась Корейская война, настало время делать выводы, и они были плачевны для старых артиллерийских кораблей. С появлением реактивной авиации зенитная пушка больше в принципе не могла обеспечить надежную ПВО корабля. Наступило время ракет. И вот здесь сказалось то, что легкие крейсера не имели нужного модернизационного резерва, в первую очередь это относилось к небольшим крейсерам английской постройки. Ни один из них так и не был переделан в крейсер УРО. Даже относительно более крупные американские «Кливленды» оказались плохо приспособлены для этого, ведь приходилось соотносить стоимость затрат с получаемыми результатами. Можно было полностью выпотрошить корпус и набить его новым оружием, но тогда дешевле оказалось бы построить новый крейсер с нуля.

Однако до идеи ракетного крейсера советские флотоводцы дошли не сразу. Сначала начались заигрывания с проектами тяжелых крейсеров, появляется, к счастью, так и не реализованный проект 66 — крейсер с 220-мм орудиями. И наши морские гении совершенно всерьез начинают рассматривать перспективы его артиллерийской дуэли с «Де Мойном» на дистанциях более 200 кабельтовых. Это даже не бред, это пол-



ная и законченная шизофрения. Но этого мало: в 1954 году начинается разработка проекта 84, в котором моряки возвращаются к странному калибру 180 мм. Вдобавок повторяется ошибка, допущенная англичанами полвека назад, — тяжелое орудие пытаются превратить в универсальное, дав ему угол возвышения до 75 градусов. Некие лихие историки даже предполагают, что из него собирались сбивать разведчики U-2. В общем, адмиралы во главе с Кузнецовым попытались полным ходом устремиться в прошлое, и только волюнтаризм Хрущева сумел остановить их. Вообще о волюнтаризме дилетантов говорят много и по большей части плохое, но пару раз он приносил большую пользу военным флотам. Вспомним хотя бы волюнтаризм сэра Винни Черчилля, от которого Королевский флот не раз плакал кровавыми (в буквальном смысле) слезами. Но только авантюрист-дилетант мог начать строительство линкоров «Куин Элизабет», которые помогли англичанам выиграть две мировые войны на море. То же самое можно сказать о решении Хрущева прекратить строительство крупных артиллерийских кораблей. С этим он угадал, хотя чаще всего промахивался.

Началось все с переделки старых крейсеров, американцы подали пример, отправив на верфи около десятка кораблей. Как правило, с них снимали кормовые башни и устанавливали пусковые установки зенитных ракет «Терьер» и «Тейлос». По такому же пути пошел и советский флот, когда крейсер «Держинский» был перестроен по проекту 70-Э. Имеется только одно, зато очень существенное различие. Если на американском крейсере CAG-1 «Бостон» стояли две спаренные ПУ «Терьер», в погребах каждой из которых хранилось по 72 ракеты, то на «Держинском» спаренная установка М-2 имела боекомплект всего 10 ракет. Согласитесь, разница более чем существенная. Попытки установки самолетов-снарядов на крейсерах этого периода носили явно экспериментальный характер, и воспринимать их всерьез не стоит.

А вот после этого пути развития советских и американских ракетных крейсеров резко расходятся, если не в прямо проти-



воположных направлениях, то как минимум в перпендикулярных. Появляются два совершенно различных класса кораблей, только по недоразумению объединенных в один, названный ракетным крейсером. Американцы начинают строить океанские эскортные корабли, тогда как советский флот получает корабли надводного боя, раз уж термин «ракетная дуэль» так и не прижился. Главным противником американских крейсеров становятся советские подводные лодки, главным противником советских — американские авианосцы.

30 июня 1958 года тяжелый крейсер СА-123 «Олбани» стал на верфь для переоборудования в ракетный крейсер. Это была уже не частичная переделка, а полная перестройка корабля, который потерял всю свою артиллерию. Вообще от него остались только корпус и машины, зато профиль изменился до неузнаваемости. Впервые американцы использовали массивные мачты-трубы.

Теперь крейсер был вооружен 2 спаренными установками ЗУР «Тейлос», 2 спаренными установками ЗУР «Тартар», 2 орудиями калибра 127 мм и — главное! — установкой на 8 противолодочных ракет АСРОК и 2 трехтрубными торпедными аппаратами калибра 324 мм для противолодочных торпед. Бывший тяжелый крейсер превратился в эскортный корабль, способный вести артиллерийскую дуэль не более чем с эсминцем. Этот корабль определил дальнейший магистральный путь развития американских крейсеров.

Как мы уже отмечали, советский флот пошел совсем иным путем. В июне 1962 года в строй вошел ракетный эсминец проекта 58 «Грозный», который так же стал знаковым кораблем для советского ВМФ. Когда Хрущев в сопровождении министра обороны Малиновского посетил Северный флот, новый корабль произвел на него большое впечатление, он даже решил отправиться на нем с визитом в Англию. Но неуместно для чести генерального секретаря ЦК КПСС кататься на каком-то эсминце, поэтому все 4 корабля были спешно переведены в крейсера, хотя при водоизмещении около 4500 тонн это выглядело странно. Подобные крейсе-



ра перестали строить полвека назад, но оружие «Грозного» было намного страшнее, чем имели когда-то эльсвикские крейсера.

Корабль имел 2 счетверенные пусковые установки противокорабельных ракет П-35, еще 8 запасных ракет хранились в надстройках, причем 2 ракеты имели ядерные боеголовки. Но к спаренной установке ЗРК «Волна» имелось всего лишь 16 ракет — снова в разы меньше, чем на американских кораблях. 2 спаренные 76-мм установки дополняли ПВО корабля. Противолодочное оружие было только ближним — 2 строенных торпедных аппарата и 2 двенадцатиствольных пусковых установки РБУ-6000. Хотя на всех схемах корабль изображается с вертолетом Ка-25 на корме, на самом деле машина базировалась на берегу и бралась только в перегруз.

Это самое слово «перегруз» определило и общий подход советских кораблестроителей в ближайшем будущем. Для своего водоизмещения корабль был перегружен оружием в ущерб мореходности, недаром специалисты считали перегрузку установок ракетного комплекса П-35 в море довольно сомнительной. Однако историки Кузин и Никольский нашли изящный способ обойти это неприятное определение, их искусством словесной казуистики можно только восхищаться. «Зарубежные специалисты с тех пор и по настоящее время не перестают отмечать, что характерным почерком в проектировании русских кораблей является их исключительно высокое насыщение огневыми комплексами и боевыми средствами в сочетании с великолепным дизайном». Класс!

Такая тенденция сохранилась в дальнейшем. Наши историки считают советские крейсера, нашпигованные различным оружием, верхом совершенства, зато американские, с их улучшенной мореходностью и более комфортными условиями жизни и работы экипажа, — заведомо плохими. Скажем осторожно: в боевых условиях эта теория не проверялась. Самое смешное, что именно этой перегруженностью мощным оружием «Грозный» как раз напоминал те самые эльсвикские крейсера, с которых все и началось.



Если рассматривать изменения, происшедшие в военноморской теории и военном кораблестроении где-то в районе 1960 года, то мы будем вынуждены признать, что имела место очередная революция, причем революция гораздо более глубокая, чем все предыдущие. Можно даже сказать, что все, что происходило ранее, не выходит за рамки обычных дворцовых переворотов. Правила себе и правила династия Каролингов, которая докатилась до ленивых королей (деревянные корабли), как вдруг явились энергичные Валуа (броненосные корабли) и сместили их. А королевство как было, так и осталось. Потом вдруг Валуа сменили Бурбоны (дредноуты). А королевство осталось. На смену Бурбонам пришел энергичный Наполеон Бонапарт (читай — авианосец). Королевство переименовали в империю, но в целом все осталось на своих местах. Но появились атомные бомбы и ракеты — и вся монархия полетела в тартарары. Теперь перед флотом появились совсем иные задачи, флот получил на вооружение стратегическое оружие, и в какой-то момент для тех же Соединенных Штатов баллистические ракеты на подводных лодках стали чуть ли не главным компонентом ядерной триады.

Соответственно были пересмотрены задачи надводных кораблей и крейсеров, в частности. И дело даже не в ядерных силовых установках, которые резко повысили автономность соединений, главным стали принципиально новые системы оружия. Особый интерес в этом плане представляет единственный американский крейсер, построенный в этот период, — «Лонг Бич». Он проектировался как фрегат, но уже на стадии проекта водоизмещение корабля подскочило до 15 000 тонн, и он превратился в настоящий крейсер. Корабль получил атомную силовую установку и такое же вооружение, как и «Олбани». Казалось бы, что в этом удивительного, просто вполне адекватный корабль сопровождения нового атомного авианосца «Энтерпрайз». Но примерно в это же время был построен и атомный фрегат «Бейнбридж», имевший вдвое меньшее водоизмещение и тоже идеально подходивший для этой роли. Дело в том, что по первоначальному проекту на «Лонг



Бич» предполагалось установить баллистические ракеты «Поларис», превратив его в корабль стратегического назначения. Но этот проект так и остался на бумаге, хотя выделенный резерв водоизмещения остался. Впрочем, американцы долгое время носились с проектами установки баллистических ракет на различных надводных кораблях, самым экстравагантным было предложение превратить линкоры типа «Айова» в баллистические ракетные мониторы, о чем пишется в книге «Линкоры в бою», вышедшей недавно в издательстве «Яуза». Но в конце концов американские адмиралы оставили баллистические ракеты исключительно подводным лодкам. Подобные проекты появлялись и в советском флоте, но тоже так и остались в сослагательном наклонении.

Итак, рассмотрим линии развития ракетных крейсеров в американском и советском флотах, причем сразу следует сказать, что они были не столь прямолинейны, как может показаться, прежде всего из-за продолжавшейся путаницы с классификацией надводных кораблей.

Американцы занялись массовым строительством различных эскортных кораблей, варьиовавшихся по размеру от эскортных миноносцев «Дили» до того же «Лонг Бич». Но главными считались ракетные фрегаты — корабли побольше старого эсминца, но меньше крейсера. Дело в том, что на мелкие корабли долгое время никак не удавалось втиснуть ракетные установки, преуспели в этом американцы лишь тогда, когда их эскортные миноносцы обогнали по водоизмещению эсминцы периода Второй мировой войны. Точно так же росло и водоизмещение ракетных фрегатов, особенно когда на них начали в массовом порядке устанавливать атомные реакторы. Корабли типов «Калифорния» и «Вирджиния» перескочили отметку 10 000 тонн водоизмещения, и называть их по-прежнему фрегатами было уже как-то неприлично, поэтому 30 июня 1975 года была проведена корректировка прежней классификации, и все эти корабли были единым махом переведены в крейсера. Например, DLG-16 «Леги» стал CG-16, то есть ракетным крейсером. Впрочем, самые мелкие кораб-



ли типа «Фаррагат» были переведены из эскортных кораблей DLG в ракетные эсминцы DDG. Это смятение было отражено и в ломке традиционной системы названий американского флота, ведь до сих пор названия штатов давали только линейным кораблям, а тут вдруг их приклеили фрегатам. Ну, пусть даже крейсерам...

Немного позднее американцы отказались от атомных реакторов на небольших кораблях и обратились к газовым турбинам. В 1980 году закладывается ракетный крейсер нового поколения CG-47 «Тикондерога», на котором устанавливается система «Иджис». При этом первоначально эти корабли тоже должны были считаться ракетными эсминцами DDG, но ведь слово «крейсер» звучит так красиво! После него закладывается более крупная серия ракетных крейсеров типа «Порт Ройял» — от устоявшейся системы названий летят ошметки, потому что эти корабли получают уже бывшие авианосные названия — битвы, выигранные американцами или считающиеся таковыми. Но вот в чем вопрос: надолго ли сохранится эта система классификации, потому что ракетные эсминцы, скажем DDG-87 «Мастин», уже вплотную подошлись к ним по водоизмещению. И не появится ли в ближайшем будущем в американском флоте еще одна толпа ракетных крейсеров?

Что же касается вооружения, оно оставалось практически неизменным на протяжении полувека (!) с минимальными изменениями. Старые ракеты заменялись более новыми и совершенными, появлялись новые системы управления огнем — и только. Единственным принципиальным нововведением стала установка практически на всех крупных кораблях американского флота, в том числе и на ракетных крейсерах, разумеется, крылатых ракет «Гарпун», которые также могут нести ядерную боеголовку. Крейсера снова возвращаются в разряд стратегических кораблей, хотя дальность полета «Гарпуна», конечно, не сравнить с дальностью «Полариса» и тем более «Трайдента». Ну, а установку пары зенитных автоматов «Вулкан-Фаланкс» для защиты от крылатых ракет можно и не



заметить. В конце концов, кто считал дополнительные эрликоны, поставленные на крейсерах в годы Второй мировой?

Зато завершилась долгая и славная история британских крейсеров. В 1979 году был выведен из состава флота крейсер-вертолетоносец «Блейк», и больше Королевский флот не получил ни одного корабля класса «крейсер». Даже достаточно большие ракетные эсминцы типов «Девоншир» и «Бристоль», которые вполне могли считаться крейсерами, так эсминцами и остались. Несчастное Адмиралтейство было вынуждено прибегать к таким уловкам, чтобы вырвать деньги, необходимые для развития флота. Как правильно заметил кто-то из историков, едва рухнула Британская империя, так исчезла ее опора — британский крейсер.

То же самое происходило в других флотах. Исчезли французские и итальянские крейсера, Япония больше их не строила, по крайней мере официально, хотя водоизмещение ракетных эсминцев типа «Тёкай» и превысило 7000 тонн, вполне прилично для современного крейсера. Словом, крейсера как класс (это не марксистская формулировка) остались только в советском и американском флотах, причем история советского ракетного крейсера оказалась еще более запутанной.

Вернемся в родные края. Дальнейшие зигзаги советской военно-морской мысли понять сложно. Невольно возвращаясь к фразе, слышанной мною дважды от наших адмиралов: советский флот получал те корабли, которые хотел и мог строить Борис Бутома, а не те, которые хотел получить адмирал Горшков. Но ни подтвердить, ни опровергнуть это заявление я не могу. Если я обращусь к ним, они откажутся от своих слов **даже сегодня**. Или **тем более** сегодня.

Предполагалась постройка 16 кораблей типа «Грозный», но все закончилось четырьмя единицами. Начинается проработка корабля с более мощным оборонительным вооружением, и появляется проект 1134 «Адмирал Зозуля». Хотя установки П-35 на нем сохраняются, их количество сокращается — остаются всего две спаренные, зато удваивается количество пусковых установок ЗУР, увеличивается их бое-



запас. Опять же, остаются противолодочные торпедные аппараты, но теперь они становятся пятитрубными, установки РБУ-6000 и новые РБУ-1000. И главное — первоначально корабль классифицируется как БПЛАК — большой противолодочный корабль, что отвечало требованиям момента. На горизонте появилась новая угроза — американские подводные лодки, вооруженные ракетами «Поларис», и требовалось создать средство борьбы с ними. Однако никто не пожелал задуматься: а позволят ли американцы, безоговорочно господствующие на море, охотиться за своими подводными лодками? Авиация НАТО передавит этих «охотников», как лиса кур. Или здесь просматривается все та же ставка на превентивное неспровоцированное нападение? Дескать, утопим лодки, а там хоть трава не расти. Во всяком случае, слежение наших артиллерийских крейсеров за американскими авианосцами исходило именно из этого. Но тогда получается, что военно-морская доктрина СССР камня на камне не оставляла от «заявлений партии и правительства о миролюбивой политике Советского Союза». Но при этом флот заранее объявлялся одним гигантским камикадзе, потому что у наших кораблей не было даже тени шанса уцелеть после такого нападения. Они были обречены.

По ходу дела в проект начали вносить изменения, появились большие противолодочные корабли 1134А, 1134Б. На кораблях в качестве двигателей появляются газовые турбины. Кстати, за рубежом эти корабли иначе как крейсерами не называли. По этой причине или потому что советских адмиралов зацепило, как американцы простым росчерком пера столь резко повысили боевую мощь своего флота, и им захотелось того же самого, однако летом 1977 года корабли проекта 1134 переводят на страх врагам в ракетные крейсера. Кстати, адмирал Горшков, видимо, поняв бесцельность строительства подобных кораблей, предложил перевооружить их противокорабельными ракетами П-500 «Базальт». Предложение не прошло, хотя дало толчок созданию следующей серии ракетных крейсеров.



В середине 1970-х годов начинаются работы над крейсерами проекта 1164, видимо, главным врагом опять назначены американские авианосцы. Ракетная система П-500 давала советским кораблям хотя бы теоретические шансы уцелеть после удара по авианосному оперативному соединению. Это вам все-таки не артиллерийский крейсер, который был вынужден следовать в пределах прямой видимости от вражеского авианосца. Правда, не слишком понятно, зачем на кораблях появляются 130-мм орудия. Как последний рубеж ПВО, этот калибр избыточен, а во всех иных смыслах недостаточен. Скажем, Фолклендская война показала, что современные автоматические орудия как средство поддержки десанта явно уступают старым 152-мм, а лучше 203-мм орудиям.

Кстати, любопытно, что так же в середине 1970-х годов американцы начинают разработку ударного атомного крейсера CSGN, но предполагают установить на нем 203-мм орудие MCLWG новой конструкции. Начинается проектирование 155-мм орудия AGS, создаются активно-реактивные снаряды LRLAP с безумной дальностью стрельбы. Но как вы себе представляете наводку орудия на цель на удалении 67 миль?! Это показывает, что даже практичных американцев иногда заносило не в ту степь, главное — они вовремя успели остановиться.

На крейсерах 1164 размещаются 16 пусковых установок, что дает им достаточно мощный залп, но при этом полностью отсутствует конструктивная защита, что еще больше подчеркивает их судьбу «кораблей одного залпа».

А после этого наше кораблестроение совершает рывок вперед, появляются корабли проекта 1144. Интересно, что задание было выдано на атомный большой противолодочный корабль, подписан проект атомного противолодочного крейсера, в строй вошел тяжелый атомный ракетный крейсер.

Увы, здесь возник рецидив болезни, терзавшей французский флот в конце XIX века, когда строились пять броненосцев шести разных типов. Среди четырех крейсеров проекта 1144 не оказалось двух одинаковых, даже чисто формаль-



но «Адмирал Ушаков» имел индекс 1144, «Адмирал Лазарев», «Адмирал Нахимов» и «Петр Великий» — 1144.2, но при этом последняя троица отличалась между собой составом вооружения и БИУС. Причина была прозаической — заводы не успевали подготовить спроектированные системы, поэтому ставилось то, что в данный момент имелось под рукой. Разумеется, временно, но ведь нет ничего более постоянного, чем временное. На этих кораблях снова появляется некое бронирование, причем по неизвестной причине наши историки восхищаются якобы оригинальной схемой локальной защиты. Но позвольте, а чем была неоднократно охаянная «box protection» вашингтонских крейсеров?! Или у нас, как это бывало неоднократно, «партия изобрела велосипед»?

Советский флот получил мощные корабли с совершенно непонятным предназначением. Они отлично смотрелись бы в составе американских авианосных соединений, но в советском флоте... Получился огромный эскортный корабль, вооруженный вдобавок ПКРК «Гранит», кстати, впервые советские корабли сравнивались с американскими по боекомплекту ЗУР. Можно предположить, что крейсера проекта 1144 были новой реинкарнацией идеи проекта 1164 с повышенной боевой устойчивостью. Вот только вопрос, были ли она действительно повышена? Дело в том, что известный справочник «Джейн» приклеил этим кораблям оскорбительный ярлык «слепой питекантроп с атомной дубиной», намекая на крайнее несовершенство электронных систем. Но, как и многие другие, эта оценка качеств корабля остается чисто спекулятивной, не проверенной опытом (к счастью, не проверенной).

Кстати, и современные российские специалисты неоднозначно оценивают этот проект. Кое-кто считает, что в облике «Петра Великого» воплотилась мечта Сталина о «крейсере-бандите», который продавил советский ВПК, построивший корабль, совершенно ненужный флоту. Может, поэтому возникла идея «распилить» корабль проекта 1144 пополам и получить ракетный крейсер проекта 1293 и противолодочный корабль проекта 1199.



В советском флоте регулярно раздавался плач по поводу того, что нашим кораблям нечем работать по береговым целям. «Больно, горько и обидно было смотреть, как американские линкоры почти безнаказанно обрабатывали своими 406-мм орудиями вьетнамское побережье». Видимо, нашим адмиралам тоже хотелось что-нибудь обработать. Один только вопрос: что именно? Какие десанты и куда собирался высаживать советский флот? Неужели наши флотоводцы собирались на БДБ добраться до американского побережья и высадиться где-нибудь в районе Сан-Франциско? Ведь ничего подобного океанским десантным кораблям типов «Иводзима», «Тарва», «Уосп» советский флот не имел. Лишь сейчас собрались обзавестись, да и то приходится покупать во Франции.

Советский ВМФ имел еще кое-какие крейсера, о которых рассказывать просто неуместно. По неизвестным соображениям все советские авианосцы сначала числились авианесущими крейсерами. Основания для этого были, ведь тот же проект 1143 был зачем-то вооружен ПКРК «Базальт» и комплектом противолодочных систем, вполне подходящим любому БПЛК. Создавалось впечатление, что к малому авианосцу вроде «Иластриеса» сбоку под углом приклеили БПК проекта 1134. Но получился «не мышонок, не лягушка, а неведома зверушка», который не отвечал требованиям ни к тому, ни к этому кораблю. Даже настоящие авианосцы проекта 11435 почему-то попали в этот странный класс кораблей. Но тяжелую судьбу единственного достроенного корабля этого класса, как мне кажется, определило другое. «Рига» — «Леонид Брежнев» — «Тбилиси» — «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» ... Один раз переименовать корабль — уже к несчастью, а тут целых четыре разных названия. Определенно не к добру.

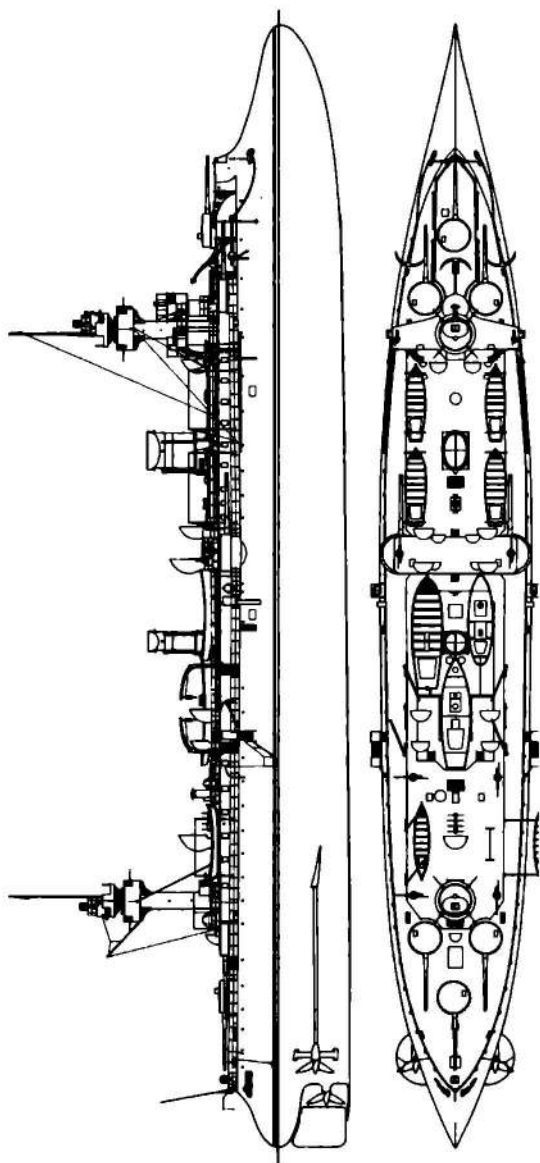
Мало того! Вы в курсе, что в те далекие времена наши подводные лодки с баллистическими ракетами числились в составе флота как РПКСН — ракетные подводные крейсера стратегического назначения. Вот такие пирожки с крейс... то есть с котятами получаются.



На этом бы можно было закончить описание истории класса крейсеров, но, как мне представляется, она будет продолжаться и далее. Современные системы вооружения становятся все более громоздкими и тяжелыми, соответственно, растет водоизмещение кораблей. Новые американские фрегаты уже подошлись к критической точке 10 000 тонн, так что вполне вероятно очередное изменение классификации, и количество крейсеров снова подпрыгнет. И так далее до бесконечности, пока существуют военные флоты, а их упразднить пока было бы форменной архиглупостью, говорить о большой войне сегодня не приходится, но вот борьба с пиратами в XXI веке снова стала актуальной. Королевский флот снова вынужден возродить, казалось бы, ушедшие навсегда в прошлое вспомогательные крейсера. Компания «Pacific Nuclear Transport Limited» с помощью флота вооружает транспорты для перевозки атомного топлива автоматическими пушками, чтобы им не угрожал захват со стороны пиратов. В России рассматривается вариант вооружения транспортов замаскированными пусковыми установками ракет ЗМ-54 с целью все того же внезапного удара по вражеским авианосцам, прямо натуральный HSK-8 «Корморан» получается. Поэтому угадать, что ожидает нас в будущем, совершенно невозможно. Ясно только, что история крейсеров, безусловно, будет продолжаться.



ПРИЛОЖЕНИЕ



«Дюпюи де Лом» (1895), Франция

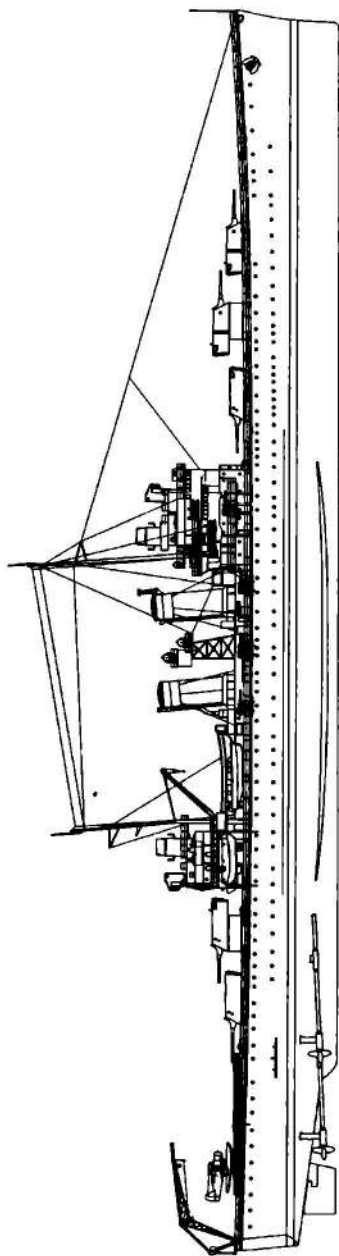
Водоизмещение: 6700 тонн. Скорость: 20 уз.

Размеры: 111 × 16 × 7,5 м.

Вооружение: 2 — 194 мм, 6 — 164 мм, 4 — 9-фн, 8 — 3-фн, 2 ТА 450 мм

Броня: 100 мм пояс, 100 мм артиллерия

Экипаж: 526 чел.



«Бру克林»

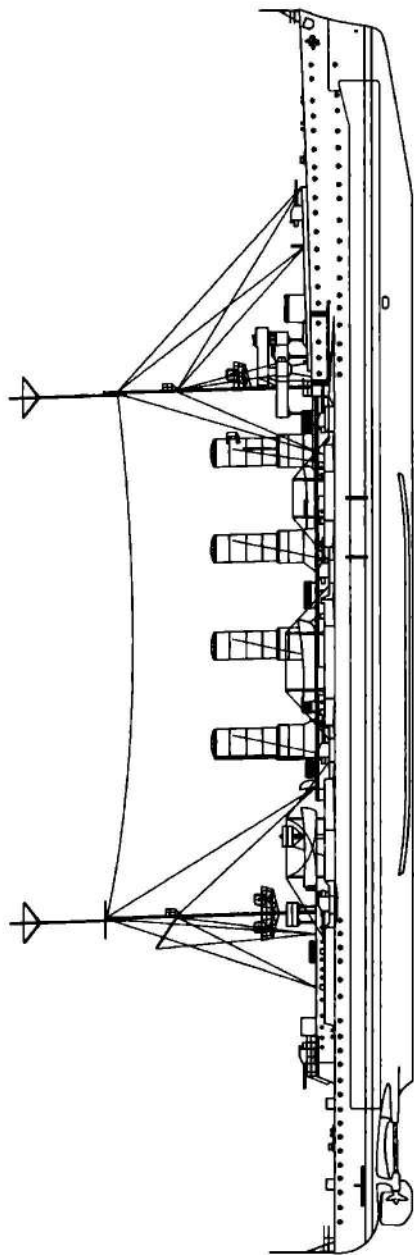
Водоизмещение: 9700 тонн. Скорость: 32,5 узл.

Размеры: 185,4 × 18,6 × 6,9 м.

Вооружение: 9 — 203 мм, 12 — 127 мм, 48 — 40 мм

Броня: 152 мм пояс, 203 мм артиллерия, 152 мм рубка.

Экипаж: 1142 чел.



«Карлсруэ» (1912 г.), Германия

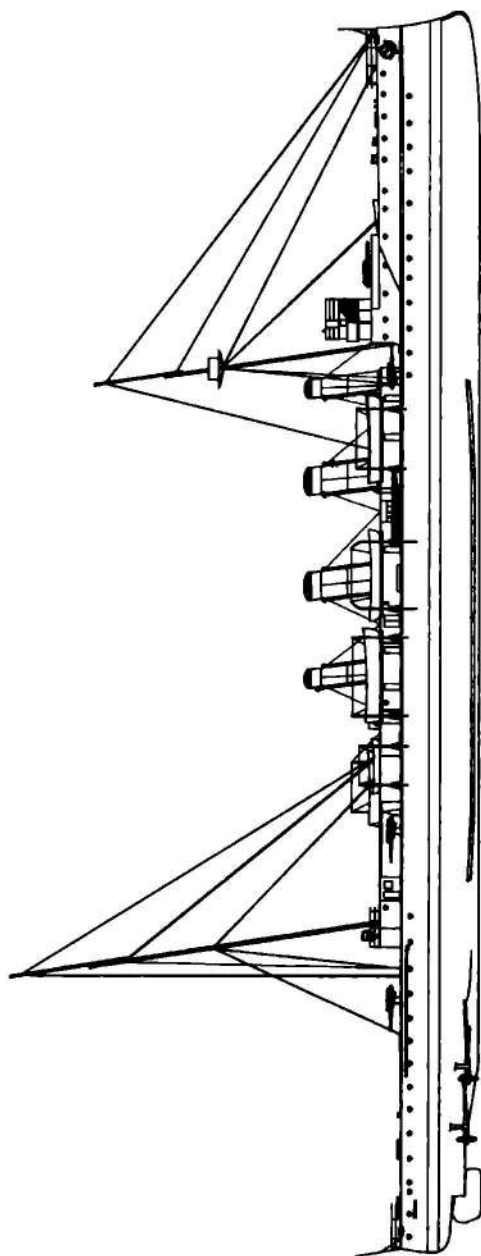
Водоизмещение: 4900 тонн. Скорость: 28,5 узл.

Размеры: 142,2 × 13,7 × 5,38 м.

Вооружение: 12 — 105 мм, 2 ТА 500 мм

Броня: 60 мм пояс.

Экипаж: 375 чел.



«Беллона» (1909), Англия

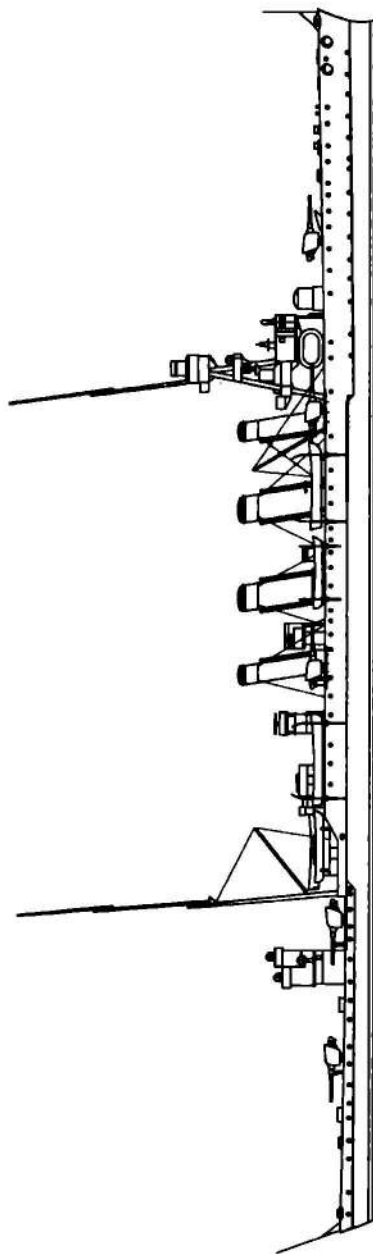
Водоизмещение: 3300 тонн. Скорость: 27 узл.

Размеры: 123,4 × 12,5 × 4,1 м.

Вооружение: 10 — 102 мм, 4 — 47 мм, 2 ТА 457 мм

Броня: 25 мм палуба.

Экипаж: 314 чел.



«Чатам» (1911 г.), Англия

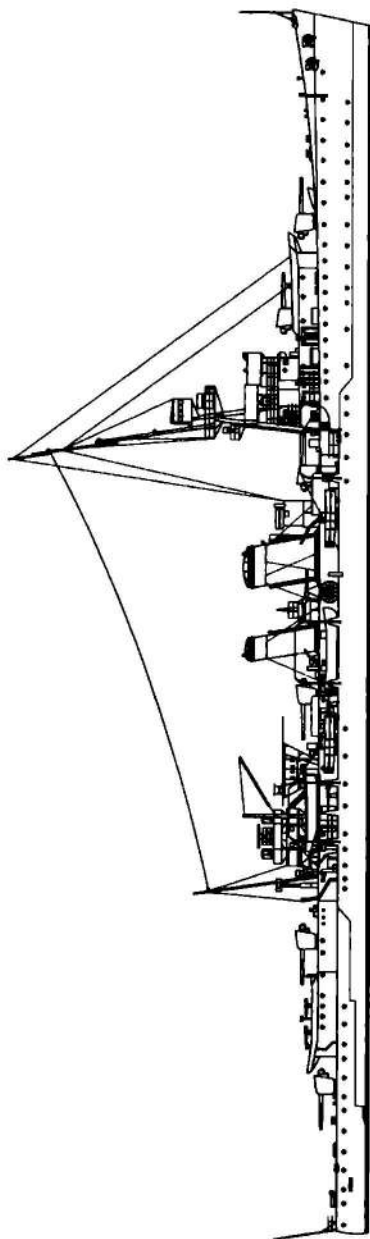
Водоизмещение: 5400 тонн. Скорость: 25,5 узл.

Размеры: 139,6 × 14,9 × 4,9 м.

Вооружение: 8 — 152 мм, 2 ТА 533 мм

Броня: 76 мм пояс.

Экипаж: 480 чел.



«Дели» (1918 г.), Англия

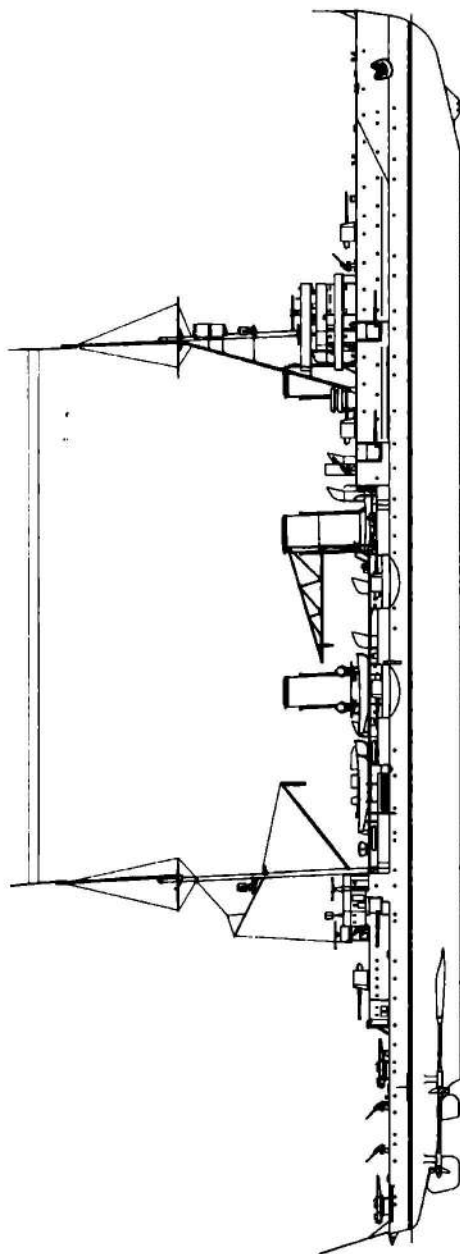
Водоизмещение: 4970 тонн. Скорость: 29 узл.

Размеры: 143,6 x 13,9 x 5 м.

Вооружение: 6 — 152 мм, 2 — 76 мм, 12 ТА 533 мм

Броня: 76 мм пояс.

Экипаж: 450 чел.



«Профинтерн» (б. «Светлана») (1916 г., приведен по состоянию на 1930 г.), Россия/СССР

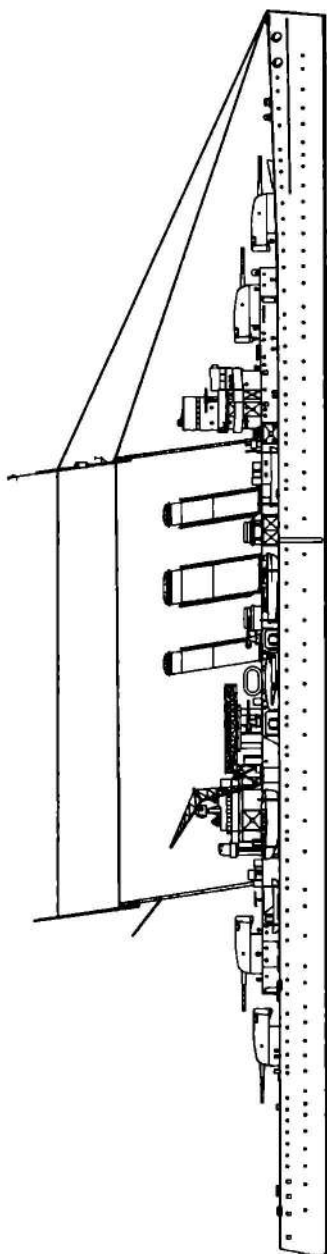
Водоизмещение: 6800 тонн. Скорость: 29 узл.

Размеры: 158,4 × 15,3 × 5,7 м.

Вооружение: 15 —130 мм, 8 — 75 мм, 9 ТА 450 мм

Броня: 74 мм пояс, 25 мм артиллерия.

Экипаж: 630 чел.



«Австралия» (1928 г.), Англия

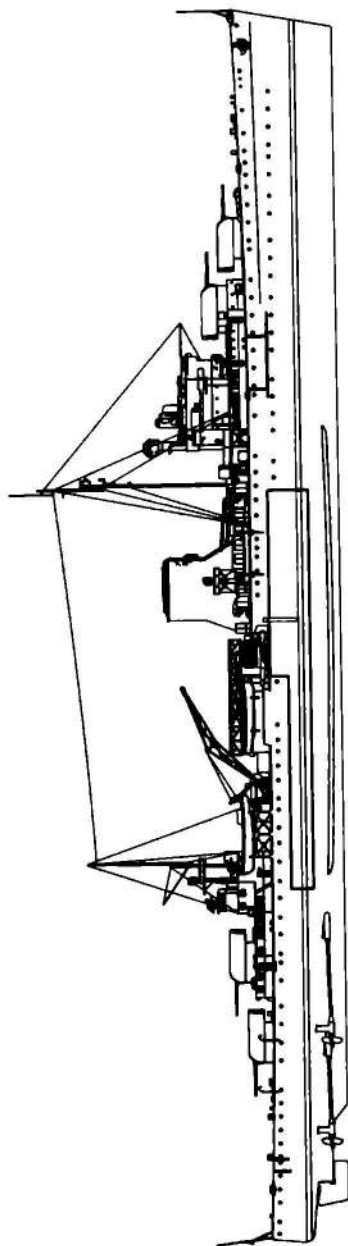
Водоизмещение: 9750 тонн. Скорость: 31 узл.

Размеры: 192 × 20,9 × 6,3 м.

Вооружение: 8 — 203 мм, 4 — 102 мм, 4 — 40 мм, 8 ТА 533 мм

Броня: 25 мм артиллерия, палуба 37 мм.

Экипаж: 784 чел.



«Зейдерс» (1935 г.), Англия

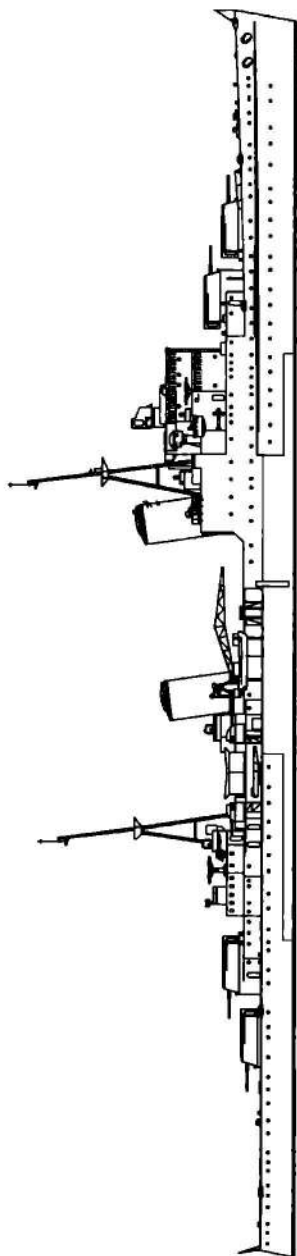
Водоизмещение: 7270 тонн. Скорость: 32 узл.

Размеры: 169 × 16,8 × 5,8 м.

Вооружение: 8 — 152 мм, 8 — 102 мм, 8 ТА 533 мм

Броня: 76 мм пояс, 25 мм артиллерия.

Экипаж: 570 чел.



«Саутгемптон» (1937 г.), Англия

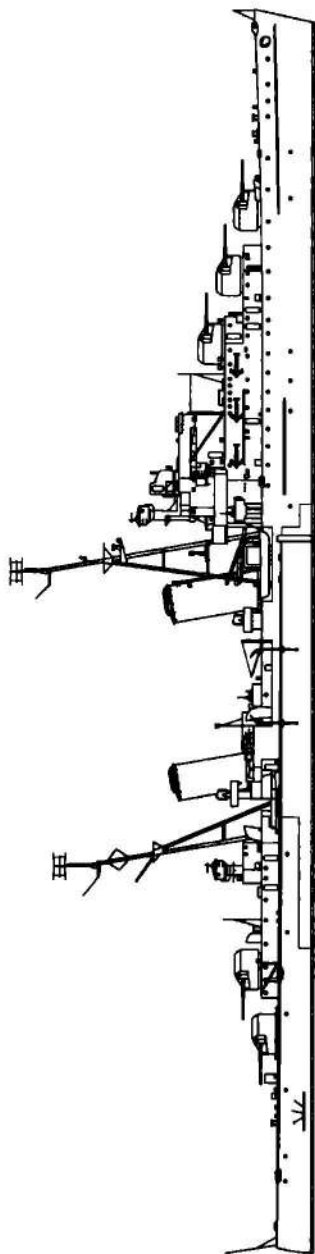
Водоизмещение: 9100 тонн. Скорость: 32 узл.

Размеры: 180,3 × 18,8 × 6,2 м.

Вооружение: 12 — 152 мм, 8 — 102 мм, 8 — 40 мм, 6 ТА 533 мм ТА

Броня: 114 мм пояс, 25 мм артиллерия.

Экипаж: 748 чел.



«Дидо» (1940 г., приведен по состоянию на 1945 г.), Англия

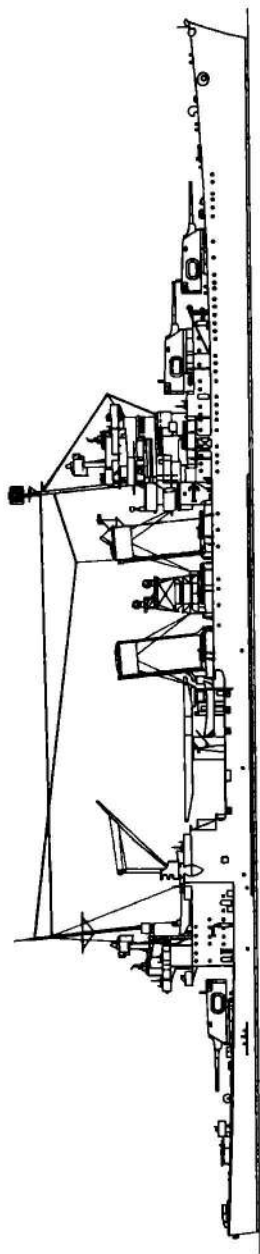
Водоизмещение: 5600 тонн. Скорость: 32,25 узл.

Размеры: 156,1 × 15,4 × 5,1 м.

Вооружение: 10 — 133 мм, 8 — 40 мм, 6 ТА 533 мм

Броня: 76 мм пояс, 13 мм артиллерия.

Экипаж: 480 чел.



«Сан-Франциско» (1934 г., приведен по состоянию на 1942 г.), США

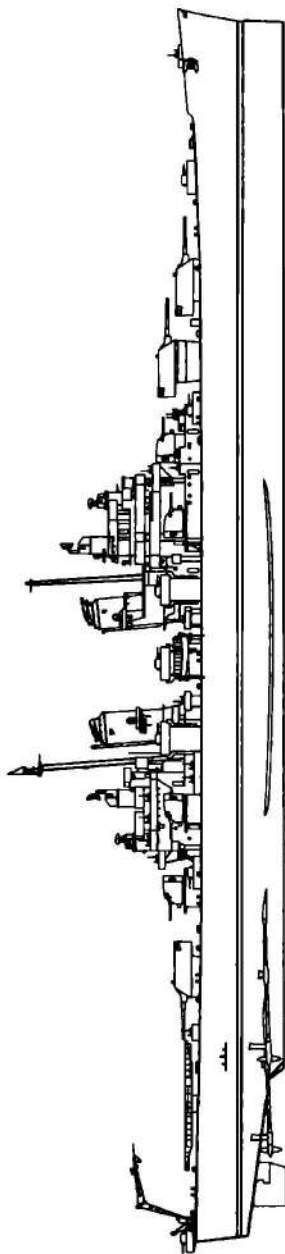
Водоизмещение: 9900 тонн. Скорость: 32,75 узл.

Размеры: 179,2 × 18,8 × 6,9 м.

Вооружение: 9 — 203 мм, 8 — 127 мм, 16 — 28 мм

Броня: мм пояс, мм артиллерия, мм рубка.

Экипаж: 705 чел.



«Бостон», (1936 г.), США

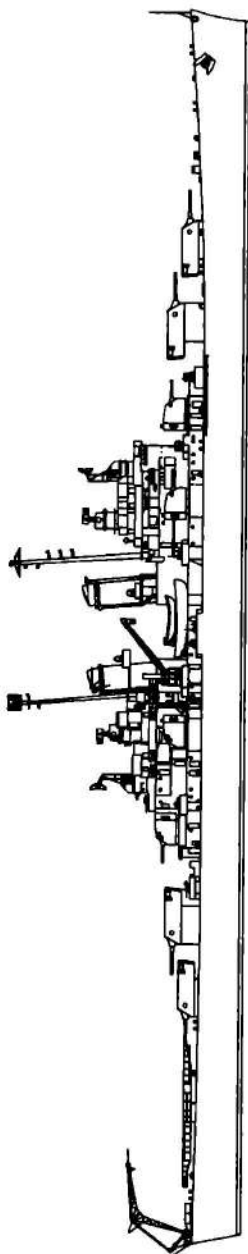
Водоизмещение: 14 472 тонн. Скорость: 34 узл.

Размеры: 205,3 × 21,6 × 7,3 м.

Вооружение: 9 — 203 мм, 12 — 127 мм, 48 — 40 мм

Броня: 152 мм пояс, 203 мм артиллерия, 152 мм рубка.

Экипаж: 1142 чел.



«Кливленд» (1943 г.), США

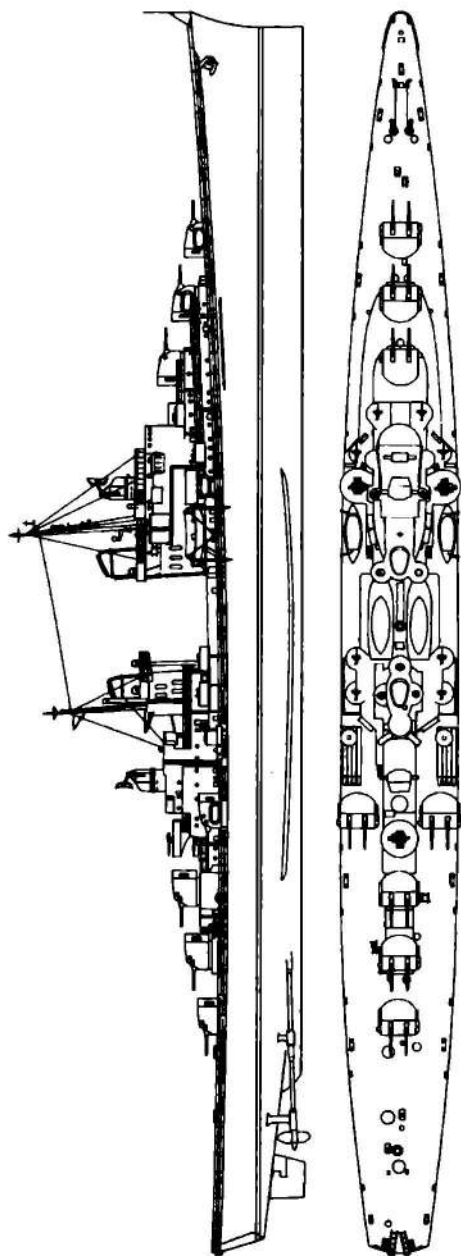
Водоизмещение: 11 743 тонн. Скорость: 32,5 узл.

Размеры: 186 × 20,2 × 7,5 м.

Вооружение: 12 — 152 мм, 12 — 127 мм, 8 — 40 мм

Броня: 127 мм пояс, 165 мм артиллерия, 127 мм рубка.

Экипаж: 992 чел.



«Джюно» (1941 г.), США

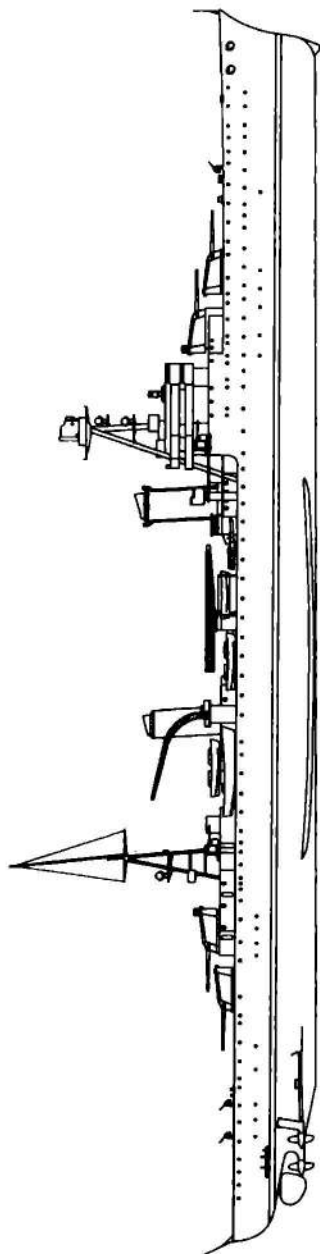
Водоизмещение: 6700 тонн. Скорость: 32,5 узл.

Размеры: 165,2 × 16,2 × 6,3 м.

Вооружение: 16 — 127 мм, 8 ТА 533 мм

Броня: 95 мм пояс, 25 мм артиллерия.

Экипаж: 623 чел.



«Дюпле» (1932 г.), Франция

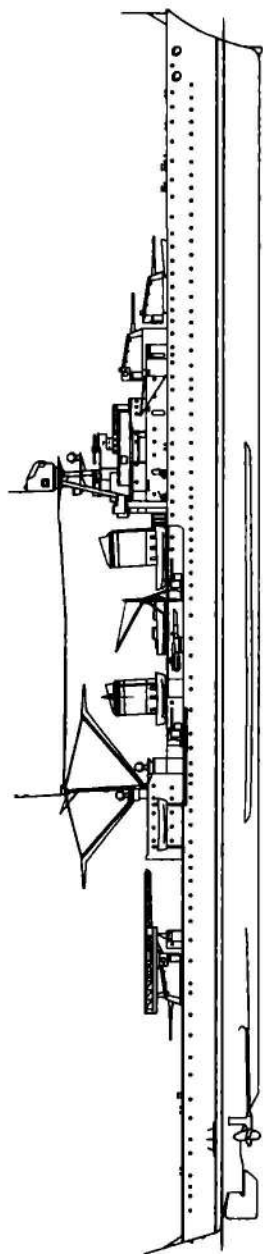
Водоизмещение: 9938 тонн. Скорость: 31 узл.

Размеры: 194,2 × 19,3 × 7,3 м.

Вооружение: 8 - 203/50 мм, 8 - 90/50 мм, 8 - 37 мм, 12 - 13,2 мм, 21 ТА 550 мм, 2 гс.

Броня: 60 мм пояс, 30 мм артиллерия, 30 мм рубка.

Экипаж: 773 чел.



«Ла Галисоньер» (1933 г.), Франция

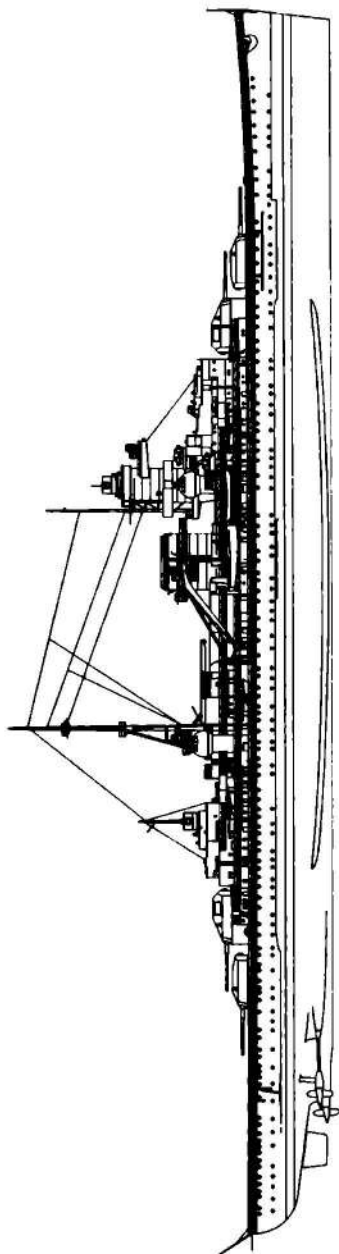
Водоизмещение: 7600 тонн. Скорость: 31 узл.

Размеры: 179 × 17,5 × 5,35 м.

Вооружение: 9 — 152 мм, 8 — 90 мм, 8 — 37 мм, 4 ТА 550 мм

Броня: 105 мм пояс, 100 мм артиллерия, 95 мм рубка.

Экипаж: 760 чел.



«Хиппер» (1937 г.), Германия

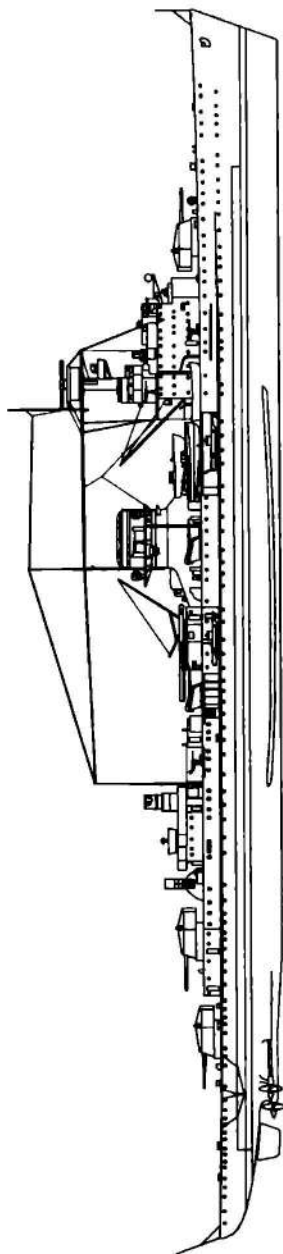
Водоизмещение: 14 250 тонн. Скорость: 32 узл.

Размеры: 205,9 × 21,3 × 7,7 м.

Вооружение: 8 — 203 мм, 12 — 105 мм, 12 — 37 мм, 12 ТА 533 мм

Броня: 80 мм пояс, 160 мм артиллерия, 150 мм рубка.

Экипаж: 1400 чел.



«Нюрнберг» (1934 г.), Германия

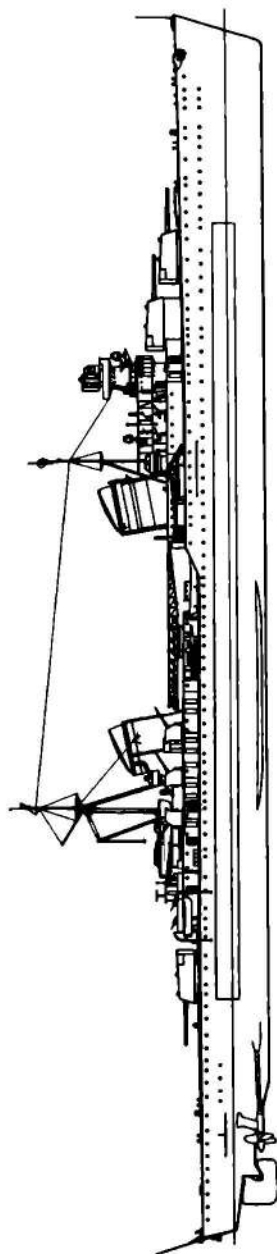
Водоизмещение: 7040 тонн. Скорость: 32 узл.

Размеры: 181 × 16,4 × 5,7 м.

Вооружение: 9 — 150 мм, 8 — 88 мм, 8 — 37 мм, 12 ТА 533 мм

Броня: 50 мм пояс, 80 мм артиллерия, 100 мм рубка.

Экипаж: 896 чел.



«Максим Горький» (1938 г.), СССР

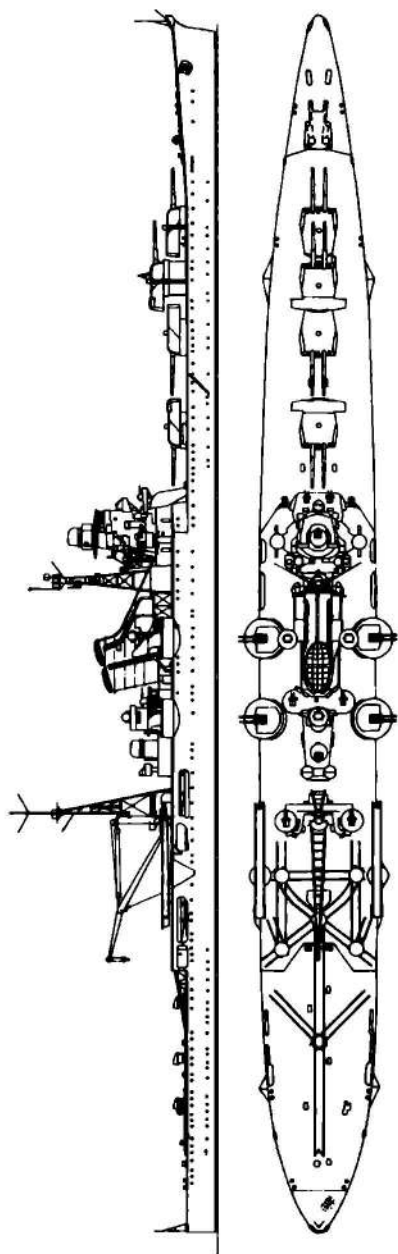
Водоизмещение: 7700 тонн. Скорость: 37 узл.

Размеры: 191,1 × 17,7 × 5,27 м.

Вооружение: 9 — 180 мм, 6 — 100 мм, 6 ТА 533 мм

Броня: 70 мм пояс, 70 мм артиллерия, 150 мм рубка.

Экипаж: 671 чел.



«Тонэ» (1938 г.), Япония

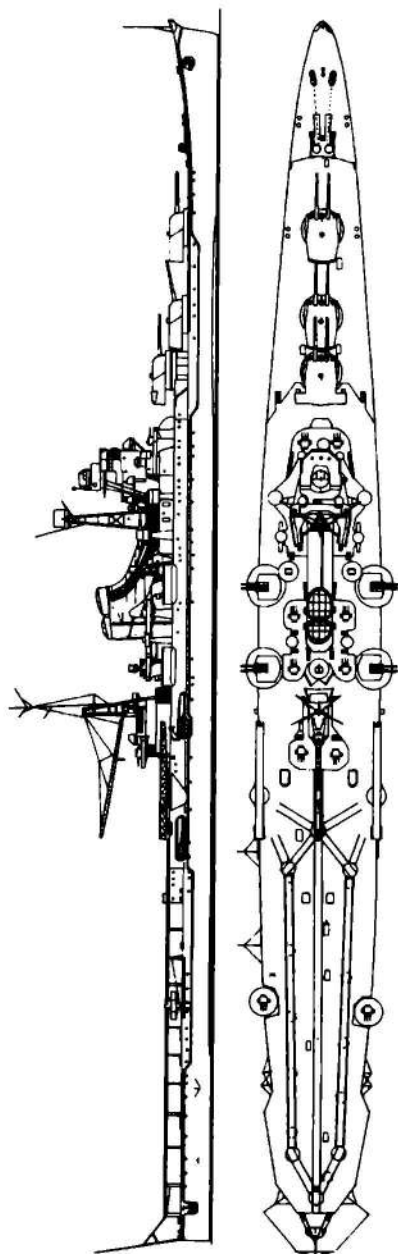
Водоизмещение: 11 215 тонн. Скорость: 35 узл.

Размеры: 201,5 × 19,4 × 6,5 м.

Вооружение: 8 — 203 мм, 8 — 127 мм, 12 — 25 мм, 12 ТА 610 мм

Броня: 100 мм пояс, 25 мм артиллерия.

Экипаж: 874 чел.



«Могами» (1937 г., приведен по состоянию на 1943 г.), Япония

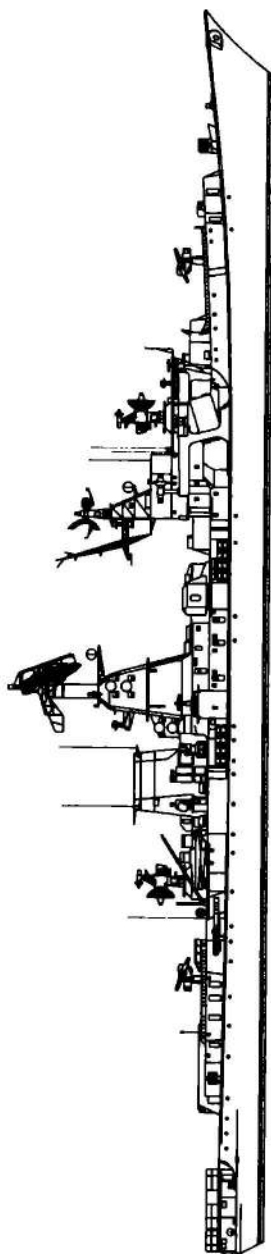
Водоизмещение: 12 206 тонн. Скорость: 34 узл.

Размеры: 201,5 × 19,4 × 6,5 м.

Вооружение: 8 – 203 мм, 8 – 127 мм, 12 ТА 610 мм, 11 ГСМ

Броня: 100 мм пояс, 25 мм артиллерия.

Экипаж: 930 чел.

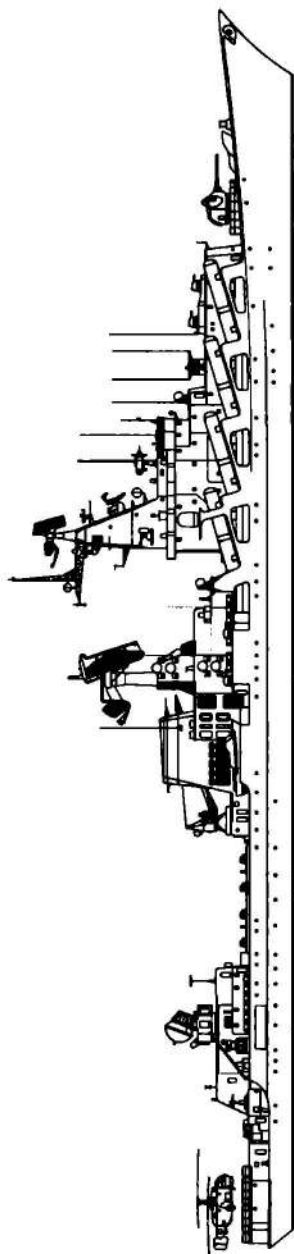


Ташкент (1975 г.), СССР

Водоизмещение: 6670 тонн. Скорость: 32 узл.

Размеры: 173,4 × 18,54 × 5,3 м.

Вооружение: 2 × 4 ПУ «Раструб-Б», 2 × 2 ПУ ЗРК «Шторм», 2 × 2 ПУ ЗРК «Оса-М», 4 — 76 мм, 6 ТА 533 мм, 2 × 12 РБУ-6000
Экипаж: 380 чел.



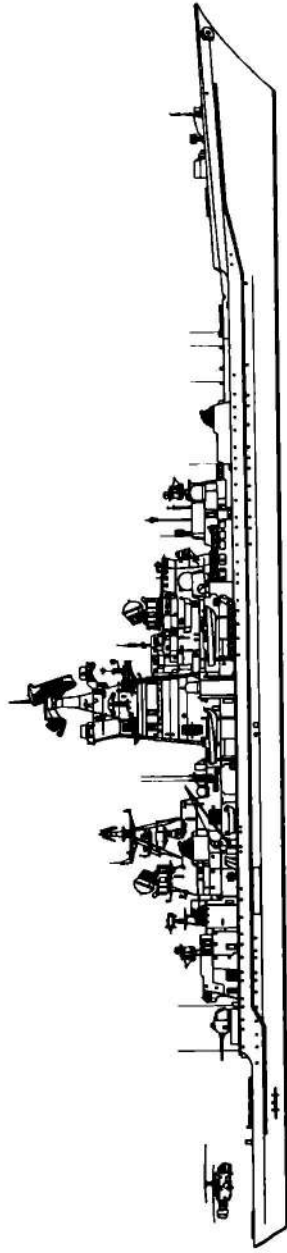
«Слава» (1979 г.), СССР

Водоизмещение: 9300 тонн. Скорость: 32 узл.

Размеры: 186×20,8×8,4 м.

Вооружение: 8×2 ПК «Базальт», 8×8 ПУ «Форт», 2 — 130 мм, 6 ТА 533 мм, 2×12 РБУ-6000, 1 вертолет

Экипаж: 510 чел.



«Петр Великий» (1998 г.), Россия

Водоизмещение: 23 700 тонн. Скорость: 31 узл.

Размеры: 250,1 × 28,5 × 10,3 м.

Вооружение: 20 ПК «Гранит», 2 × 12 ПУ С-300Ф, 2 × 2 ПУ «Оса-М», 2 — 130 мм, 2 ТА 533 мм, 1 × 12 РБУ-6000, 3 вертолета
Экипаж: 759 чел.

Библиография

- Cook C. «The battle of cape Esperance». Annapolis, 1992
- Corbett J. «Naval operations», vols. 1–5, Nashville
- Crenshaw R. «The battle of Tassafaronga», Baltimore, 1995
- Field J. «History of the US naval operations. Korea», Washington, 1962
- Forczyk R. «German Commerce Raider vs British Cruisers», Botley, 2010
- Frank R. «Guadalcanal», New York, 1992
- Freedman K. «Morning of the Rising Sun», 2007
- Gill G. «Royal Australian navy», vol. 1, Canberra, 1957
- Halpern P. «The battle of the Otranto strait», Bloomington, 2004
- Ireland B. «Cruisers», London, 1981
- Karig W., Purdon E. «Battle report», vols. 3, 4, New York, 1947–48
- Lacroix E., Wells L. «Japanese cruisers of the Pacific war», Annapolis, 1997
- Lundstrom J. «The First team and Guadalcanal campaign», Annapolis, 2005
- Lundstrom J. «The First team», Annapolis, 1990
- Massie R. «Castles of steel», New York, 2003
- Morison S. «The Rising Sun in the Pacific», Edison, 2001
- Morison S. «Coral sea, Midway and Submarine action», Edison, 2001
- Morison S. «The struggle for Guadalcanal», Edison, 2001
- Morison S. «Breaking the Bismark's barrier», Edison, 2001
- Morison S. «Leyte», Edison, 2001
- Newcomb R. «The battle of Savo island», New York, 1968
- O'Hara V., «The German fleet at war», Annapolis, 2004
- O'Hara V., «The struggle for the Middle sea», Annapolis, 2009
- O'Hara V., «The US navy against Axis», Annapolis, 2007
- Osborn E. «Cruisers and battlecruisers», Santa Barbara, 2004
- Pack S. «The battle of Sirte», Annapolis, 1975
- Preston A. «Cruisers», London, 1980
- Raeder, E., «Der Krieg zur See 1914–1918. Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern». Band 1–2, Berlin, 1922
- Smith P. «Cruisers in action», London, 1981
- Smith P. «Aichi D3A1–2 Val», Ramsbury, 1999
- Tagaya O. Mitsubishi Type 1 Rikko-Betty Units of WW2, Botley, 2001
- Thomas D. «The battle of the Java sea», London, 1968
- «Understanding Soviet Naval_Developments», Washington, 1996
- van Oostin F. «The battle of the Java sea», Annapolis, 1976

КРЕЙСЕРА В БОЮ



Weal J. «Ju 87 Stukageschwader of North Africa and the Mediterranean», Botley, 1998

Weal J. «Junkers Ju 88 Kampfgeschwader in North Africa and the Mediterranean», Botley, 2009

Williamson G. «Kriegsmarine auxiliary cruisers», Botley, 2009

Wilson H. «Japan's fight for freedom», 3 vols, London, 1906

Winton J. «Sink «Haguro»!», London, 1979

Битва за Средиземное море. Взгляд победителей. М., 2000

Боевое использование авианосцев. М., 1973

Военно-морской флот Третьего рейха. М., 2009

Война в Корее. СПб., 2003

Кампании войны на Тихом океане. М., 1956

Осада Порт-Артура. СПб., 1908

Русско-японская война. В 2 томах. М., 2004

Апальков Ю. Авианесущие корабли. Ракетно-артиллерийские корабли. СПб., 2003

Белавин Н. Корабли-ракетоносцы. М., 1967

Бережной Ю. Крейсера и миноносцы. М., 2002

Брагадин М. Битва за Средиземное море. Взгляд побежденных. М., 2001

Вильсон Х. Броненосцы в бою. М., 2003

Горшков С. Морская мощь государства. М., 1976

Дал С. Боевой путь императорского японского флота. Екатеринбург, 1997

Дениц К. Десять лет и двадцать дней. М., 2007

Золотарев В., Козлов И. Русско-японская война. Борьба на море. М., 1990

Кладо Н. Военные действия на море во время Японо-китайской войны. СПб., 1896

Кузин В., Никольский В. Военно-морской флот СССР 1945–1991. СПб., 1996

Лорд У. Невероятная победа. СПб., 1993

Мельников Р. «Рюрик» был первым. Ленинград, 1989

Нимец Ч., Поттер Э. Война на море. Смоленск, 1999

Павлов А. Военные корабли России 1997–1998. Якутск, 1997

Поломошнов Е. 28 июля 1904 года. Новосибирск, 2004

Руте Ф. Война на море. М., 1998

Самченко С., Юлин Б. Потомки последних корсаров. М., 1995

Смит П. Первые залпы британского флота. М., 2004

Соколов А. Советский ракетный крейсер. Зигзаги эволюции. М., 2006

Сорокин А. Оборона Порт-Артура. М., 1948

Футида М., Окумия М. Сражение у атолла Мидуэй. М., 2001

Хориоши Д., Окумия М., Кайдин М. Японская авиация во Второй мировой войне. М., 1999

Ширококорд А. Падение Порт-Артура. М., 2003

Ширококорд А. Флот, который уничтожил Хрушев. М., 2004

Периодические издания «Морская кампания», «Морская коллекция», «Marine Arsenal», «Warship», «Warship International», различные сайты Интернета.

Содержание

Наследники фрегатов.....	5
Отступление первое — крейсера одной войны.....	29
Русско-японские разборки.....	38
Стратегические ошибки.....	55
Фальшивый @ «Крейсерская война».....	89
Наследники по прямой.....	110
Отступление второе — революция подкралась незаметно.....	135
Бесконечная (крейсерская) история.....	142
Неравные дуэли.....	174
Дела конвойные.....	200
Линкоры для бедных и богатых.....	234
Линкоры для юго-запада. Первая серия.....	259
Линкоры для юго-запада. Вторая серия.....	299
Огонь с небес.....	323
Отступление третье — крейсера, которые никогда не существовали.....	356
Тяжелая судьба легких крейсеров.....	363
Приложение.....	385
Библиография.....	412

Научно-популярное издание

ВМФ. ПОДЛИННАЯ ИСТОРИЯ ВОЙНЫ НА МОРЕ

Больных Александр Геннадьевич

КРЕЙСЕРА В БОЮ

От фрегатов до «убийц авианосцев»

Издано в авторской редакции

Ответственный редактор *И. Петровский*

Художественный редактор *С. Курбатов*

Технический редактор *В. Кулагина*

Компьютерная верстка *И. Кобзев*

Корректор *Н. Хотинский*

ООО «Издательство «Яуза»

109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции:

127999, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5

Тел: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Подписано в печать 16.12.2010. Формат 84×108¹/₃₂.

Гарнитура «Franklin Gothic». Печать офсетная. Усл. печ. л. 21,84.

Тираж 3500 экз. Заказ № 2134.

Отпечатано с предоставленных диапозитивов
в ОАО «Тульская типография». 300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.

ISBN 978-5-699-46576-7



9 785699 465767 >



⚓ **НОВАЯ военно-морская серия.** Новая книга ведущего историка флота. Всё 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 и 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».

