

С. Г. Самченко, Б. В. Юлин

НА ОСТРИЕ ПРОТИВОСТОЯНИЯ

**Линейные крейсера Германии
в боевых действиях
Первой мировой войны**



С. Г. Самченко, Б. В. Юлин

**НА ОСТРИЕ
ПРОТИВОСТОЯНИЯ**

**Линейные крейсера Германии
в боевых действиях
Первой мировой войны**



**Москва
Берлин
2019**

УДК 94
ББК 63.3(0)
С17

Самченко, С. Г., Юлин, Б. В.

С17 На острие противостояния. Линейные крейсера Германии в боевых действиях Первой мировой войны / С. Г. Самченко, Б. В. Юлин. – Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2019. – 571 с. : ил.

ISBN 978-5-4499-0000-5

...Все началось с «Дредноута». Огромный британский линкор, вооруженный пятью башнями главного калибра, появился на свет в 1906 году – благодаря безумному гению английского адмирала Фишера. И запустил конкуренцию великих держав за господство в море с нуля. С рождением «Дредноута» разом устарел весь мировой военный флот – не физически, так морально. Не было линкора, равного ему по плотности орудийного залпа. И не было крейсера, способного выполнить разведывательное или набеговое задание в «зоне влияния» новейшего технического монстра. Адмирал Фишер высказал идею: создать для новейшего линкора крейсерский эквивалент. Вооружение у «сверхкрейсера» должно быть как у линейных кораблей, а скорость – на 5 узлов больше. В результате летом 1907 года со стапелей британских морских заводов сошли первые серийные «крейсера-дредноуты». Потенциальный противник Великобритании – Германия – ответил на это созданием уникальной линии боевых кораблей. Линейных крейсеров Гохзеефлотте...

Эта книга посвящена событиям Первой мировой войны и ее участникам – германским линейным крейсерам. Интересующийся военно-морской историей читатель найдет здесь и тактико-технические характеристики боевых кораблей, и подробности больших сражений, и цитаты подлинных исторических документов, и примеры как отчаянного героизма, так и феноменальной, бессмысленной жестокости хитрого и сильного врага. Война на море – «в дыму, крови и рваном железе» – откроется такой, какова она есть. Противник обладал совершенным оружием, был отлично обучен, и представлял собой страшную угрозу для всей Антанты – в том числе, и для нашей страны. Но все-таки был побежден... Какой ценой и как? Ищите ответ на этих страницах.

УДК 94
ББК 63.3(0)

ISBN 978-5-4499-0000-5

© Самченко С. Г., Юлин Б. В., текст, 2019
© Издательство «Директ-Медиа», оформление, 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

РАЗДЕЛ 1. КОРАБЛИ.....	5
Глава 1. «Блюхер». ИНСТРУКТОР АВАНГАРДА	5
Глава 2. «Фон дер Танн». ЗЛОПАМЯТНЫЙ БАРОН.....	68
Глава 3. «Мольтке». ОСОБА, ПРИБЛИЖЕННАЯ К ИМПЕРАТОРУ	129
Глава 4. «Гебен». ИЗ ЖИЗНИ ТУРЕЦКО-ПОДДАННОГО	181
Глава 5. «Зейдлиц». ФЛАГМАН АВАНГАРДА	243
Глава 6 «Дерфлингер». ВУЛКАН ПОД ПЕПЛОМ.....	303
Глава 7. «Лютцов». НАДЕЖДА АДМИРАЛА ТИРПИЦА	357
Глава 8. «Гинденбург». ОПОЗДАВШИЙ НА ВОЙНУ.....	390
Глава 9. «Макензен». БИОГРАФИЯ, КОТОРОЙ НЕ БЫЛО	411
РАЗДЕЛ 2. ОПЕРАЦИИ.....	428
Глава 10. ПЕРВЫЙ УРОК. ДОГГЕР-БАНКА	428
<i>Приложение 1. СОСТАВ И СООТНОШЕНИЕ СИЛ В БОЮ ПРИ ДОГГЕР-БАНКЕ.....</i>	<i>465</i>

Глава 11. ДЕНЬ НАСТАЛ. БИТВА ПРИ СКАГЕРРАКЕ	482
--	-----

<i>Приложение 2. СОСТАВ И СООТНОШЕНИЕ СИЛ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ (БИТВА ПРИ СКАГЕРРАКЕ)</i>	534
---	-----

Глава 12. «ТРИУМФ» АВАНГАРДА. СКАПА-ФЛОУ	546
--	-----

РАЗДЕЛ 1: КОРАБЛИ

Глава 1 «Блюхер». ИНСТРУКТОР АВАНГАРДА

БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР *BLUCHER*

Водоизмещение:

Нормальное – **15 842** тонн (**15 590** – по данным Conway),
полное – **17 500** тонн, (**17250** – по данным Conway).

Размерения:

Длина – **161,8** м.

Ширина по миделю – **24,5** м без учета противоторпедной сети.

Осадка носом – **8,84** м.

Осадка кормой – **8,56** м.

Высота борта в области миделя (общая) – **13,8** м.

Данные – по Гренеру. В британских источниках цифры значительно отличаются.

Механизмы:

3 вала, **3** четырехлопастных винта.

Симметричные правый и левый винты диаметром **5,6** м,
третий винт – правого вращения, диаметром **5,3** м.

Паровые машины тройного расширения в трех независимых отделениях.

5 котельных отделений, расположенных в один эшелон.

Суммарное число котлов – **18**. Система котлов – «Шульц – Торникрофт».

Номинал давления пара – **16** кгс/кв. см.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **32 000** л/с.

Удельная мощность – **1,83** л/с на 1 тонну водоизмещения.

Фактическая мощность на валах – **38 323** л/с.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **24,5** узлов.

Скорость испытательная – **25,4** узла.

Личный рекорд в боевых условиях – **27,1** узла.

Расходный запас топлива в норме водоизмещения:

900 тонн угля,

при полном водоизмещении – до **2 510** тонн угля.

Дальность:

6 600 миль при скорости **12** узлов,

3 520 миль при скорости **21** узел.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **180** мм броневой цементированной стали, закаленной по методу Круппа. Протяженность пояса – по границам внешних стенок барбета.

Защита орудийной цитадели – **160** мм.

Верхний броневой пояс – **100** мм.

Траверзы цитадели **80 – 100** мм.

Батарея среднего калибра – **140** мм над амбразурами портов, **150** мм на диаметральной переборке и **20** мм на орудийных щитках и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбеты башен – **180** мм на стенках обода, **20** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **180** мм.

Боковые стенки башен – **100** мм.

Рикошетные пластины – **80** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50–70** мм на скосах.

Боевая рубка – **250** мм.

Крыша боевой рубки – **80** мм.

Кормовая рубка – **140** мм.

Крыша кормовой рубки – **30** мм.

Противоторпедная переборка – протяженностью по границам внешних ободов барбетов и толщиной **35** мм (по некоторым данным, в зоне артиллерийских погребов – свыше **50** мм).

Вооружение:

12 – 210 мм/**45** в шести башнях. (**85** снарядов на ствол);

8 – 150 мм/**45** в бортовых казематах. (**165** на ствол);

16 – 88 мм/**45** в палубных установках, в надстройках и казематах батарейной палубы. Верхнепалубные способны поражать воздушную цель (имеют зенитные лафеты).

4 торпедных аппарата **450** мм: **2** – бортовые, форштевневый и ахтерштевневый. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии. Боезапас – **11** торпед.

Экипаж:

853 человека по штатам мирного времени. Из них **41** – офицеры. В варианте флагмана **+76** человек. В варианте учебного корабля штат увеличивается за счет курсантов. В военное время – **1 028** человека.

Именослов:

Окрещен 11 апреля 1908 года именем князь ***Гебхард Леберехт Блюхер фон Вальштат*** – в честь знаменитого прусского военачальника, одного из авторов военной реформы 1806–1808 годов и героя войн против Наполеона.

*...Если мне суждено погибнуть,
я хотел бы уйти так, как он...
И чтобы никто из наших не видел
меня мертвым. Да. В низкие облака
чужого неба. За други своя.*

А. ле Гран. «Авангард»

1.

В 1903–1904 году Британское Адмиралтейство заказало на лучших отечественных верфях серию новых броненосных крейсеров типа «Дифенс». За пару ближайших лет должны были вступить в строй три или даже четыре крупных быстроходных крейсера с улучшенной формулой защиты, каждый из которых был вооружен четырьмя спаренными башенными 234-миллиметровыми и десятью одиночными башенными 190-миллиметровыми орудиями.

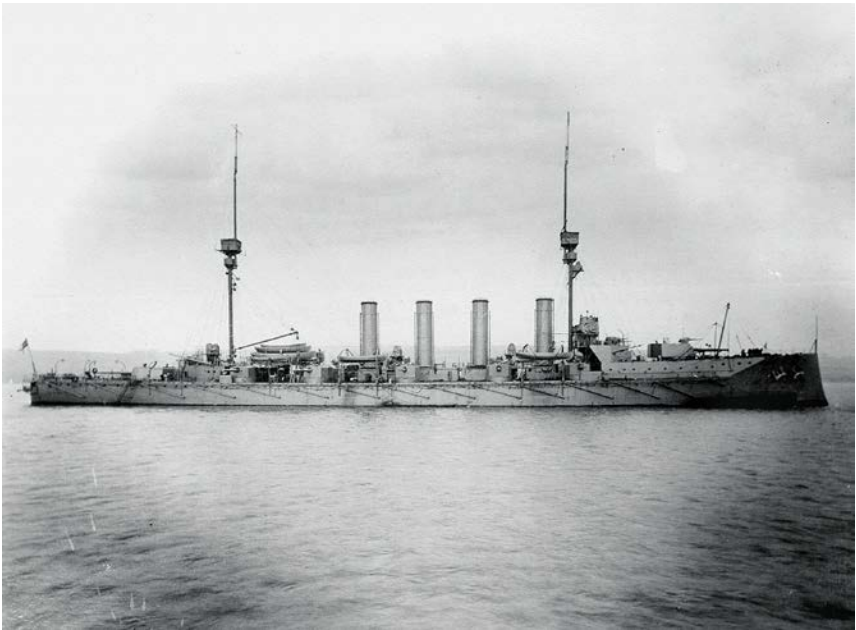


Фото 1. Броненосный крейсер «Дифенс» (Великобритания)

Естественно, что столь значительное усиление крейсерских сил ближайшего потенциального противника не могло остаться без пристального внимания германского Главного Морского штаба. По велению Его Величества Императора Вильгельма II проектный департамент морского ведомства Германии должен был к концу 1905 года представить к рассмотрению Штаба проект броненосного крейсера, который мог бы стать альтернативой британским «Дифенсам». Только «Дифенсы» были крейсерами универсальными, способными как сопровождать в бою эскадру броненосцев, так и поодиночке рейдировать на отдаленных коммуникациях. А немцам в силу специфических отличий в военно-морской концепции требовался корабль прежде всего эскадренного назначения, ориентированный на действия в составе крупного соединения линейного флота в Северном море.

По замыслу инженеров проектного департамента, новый крейсер, получивший в штабных документах литерное обозначение «Е», должен был положить начало серии новых тяжелых кораблей, являющихся развитием крейсеров типа «Шарнхорст».

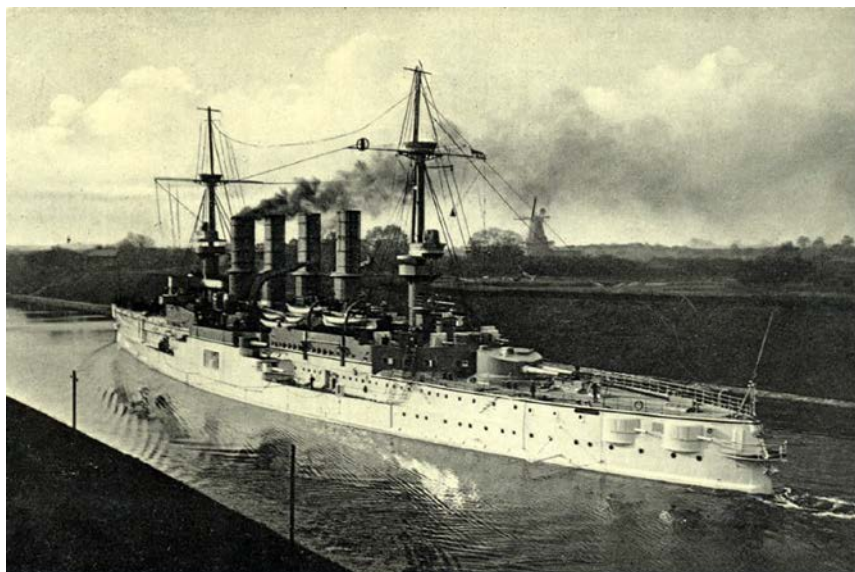


Фото 2. Броненосный крейсер «Шарнхорст» (Германия)

Согласно спецификации, разработанной самим морским министром А. фон Тирпицем, предусматривалась постройка корабля, не уступающего по водоизмещению эскадренным броненосцам, несущего не менее шести башен главного калибра и развивающего скорость около 25 узлов.

Выполнение последнего требования казалось конструкторам наиболее трудным, так как в качестве ходовых систем нового крейсера Главный Морской Штаб рекомендовал сохранить обычные поршневые паровые машины тройного расширения. Еще в 1903 году британский адмирал Дж. Фишер, ставший впоследствии автором дредноутской концепции развития флота, предрекал большое будущее кораблям с турбинными ходовыми системами. Но Германия к началу постройки крейсера типа «Е» не располагала разработками турбин, способными полностью удовлетворить все требования флотского руководства.

На дополнительные исследования и новые инженерные эксперименты ушло бы чересчур много времени, постройка корабля неизбежно затянулась бы как минимум на полгода, а этого невозможно было допустить в условиях все ускоряющейся гонки вооружений. И, кроме того, многие высшие офицеры Штаба, например – будущий Главнокомандующий Гохзеефлотте адмирал Ф. Ингеноль, всерьез полагали, что устаревающая, но выносливая и проверенная в эксплуатации машина в случае боя окажется надежнее перспективной, но малоизученной турбины.

Броненосные крейсера «усиленного» класса, как их почти сразу же стали называть флотоводцы, строились в это время практически для всех ведущих держав. Своего рода образцом «усиленного эскадренного крейсера» считалась французская серия типа «Вальдек Руссо» – крупные выносливые корабли водоизмещением около 14 тысяч тонн, способные развивать скорость более 23 узлов, с котельными отделениями, расположенными в два эшелона, и великолепными 194-миллиметровыми пушками числом 14 штук. Эти крейсера были равно приспособлены и к действиям в составе эскадры, и к индивидуальным операциям в открытом океане.

Большинство броненосных крейсеров, появившихся к 1906–1911 годам в других странах, несли более крупнокали-

берную артиллерию. Например, итальянец «Сан-Джорджио» был вооружен четырьмя пушками калибром 254 миллиметра, Такую же артиллерию имели американские крейсера типа «Тенесси» (в дальнейшем – тип «Мэмфис») и русский крейсер британского происхождения «Рюрик» (II).

На Тихом океане считались сильнейшими в своем классе японцы «Цукуба» и «Икома», вооруженные главным калибром, традиционным для броненосцев – 305 миллиметров. Последние своим появлением как бы предвосхитили развитие «классических» линейных крейсеров, у которых главная артиллерия равна линкоровской, а скорость хода на 4–5 узлов выше, нежели у любого современника из числа главных сил флота... Впрочем, как раз хорошей скоростью ни «Цукуба», ни «Икома» не отличались, реально превосходя современные им броненосцы не более, чем на узел.

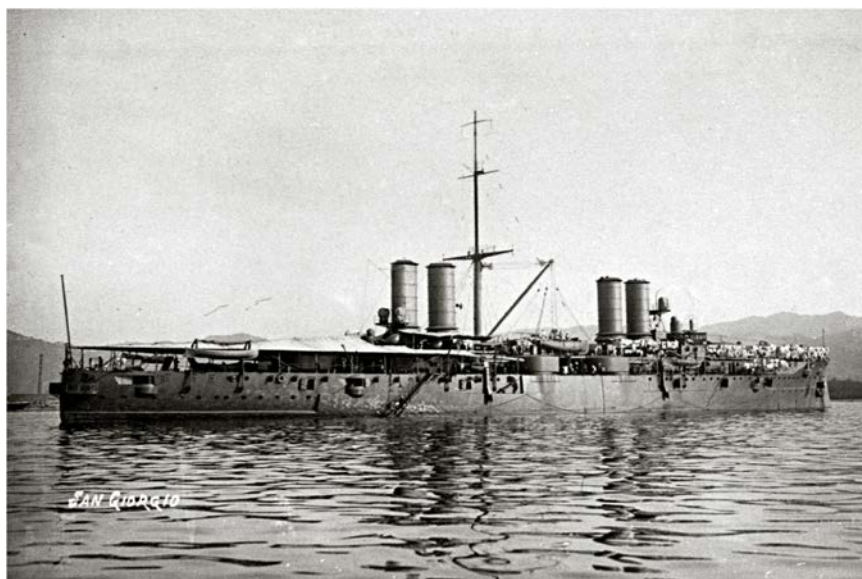


Фото 3. Броненосный крейсер «Сан-Джорджио» (Италия)

Но все эти прекрасные боевые корабли, последние представители поколения классических полифункциональных броненосных крейсеров, в основном, могли развивать скорость

в пределах 21–23 узлов. Причем, ведущие морские инженеры мира полагали, что при сохранении в качестве ходовых систем поршневых машин, большей скорости кораблям не достичь.

Германия впервые взялась опровергнуть это мнение, и в проектных документах «крейсера типа “Е”» гордо значилась цифра – «24,5 узла». И принимавшие участие в разработке проекта инженеры Кильской казенной верфи брались утверждать, что при расчетной мощности машин 32 000 лошадиных сил и при отменно сбалансированной гидродинамике фактический результат на испытаниях неизбежно должен как минимум на узел превысить проектный...

Однако за все надо платить. Выше скорость – легче броня. Мощные ходовые занимают в корпусе слишком много места. Много башенной артиллерии – ниже мореходные данные...

Самый быстроходный из броненосных крейсеров мира расплатился за свою уникальность сполна: столь мощные машины занимали большую часть полезного объема корпуса, и конструкторам пришлось даже перепланировать расположение погребов боезапаса на корабле. В результате подача снарядов в первую пару бортовых артиллерийских башен осуществлялась по длинному прибортовому коридору общей протяженностью почти сорок метров. В бою же чересчур длинные подачные каналы считаются «зоной уязвимости» и попадания туда вражеских снарядов могут в короткий срок вывести корабль из строя.

Разработка принципиально нового корабля – дело длительное. Пока чертежи «крейсера типа “Е”» совершали путешествие из проектного департамента Морского министерства через комиссию Главного Штаба на Кильский морской завод, которому поручили строительство, в Британии сошел на воду новейший сверхлинкор по имени «Дредноут». И с его рождением умерла эпоха броненосных крейсеров эскадренного назначения...

Вскоре разведка донесла гросс-адмиралу А. фон Тирпицу о том, что англичане готовятся к спуску трех сверхкрупных броненосных крейсеров, являющихся тактическим соответствием «Дредноуту». Назывались и добытые шпионами примерные их технические данные, и даже имена – «Инвинсибл», «Инфлексибл» и «Индомитебл». По мнению германского военного ат-

таше в Англии, контр-адмирала Коэрпера, новые британские крейсера должны были стать крейсерским соответствием «Дредноуту». Крупные броненосные крейсера, напоминающие по структуре корпуса и защите уже вошедшие в строй «Дифенсы», вооруженные единым главным калибром – башенной артиллерией 234-миллиметра... Адмирал Тирпиц мог рассчитывать на то, что крейсера типа «Е» со своими 12 210-миллиметровыми пушками и усиленными ходовыми будут представлять собой для «Инвинсиблов» достаточно серьезную угрозу.



Фото 4. Броненосный крейсер «Цукуба» (Япония)

И вот 21 февраля 1907 года на казенной верфи в Киле под условным заводским номером 33 был торжественно заложен первый тяжелый крейсер новейшего германского проекта.

Из 5 адмиралов, присутствовавших при этом событии, еще никто не мог знать, что первый корабль останется единственным в своем роде. И что судьба, уготованная ему, коротка и жестока, как вся история Гохзеефлотте в Первой мировой войне...

2.

Полгода спустя немецкие агенты смогли раздобыть подлинные технические данные британского крейсера «Инвинсибл». Донесение от нового германского атташе – капитан-лейтенанта Виндемманна – легло на стол морского министра, и гросс-адмирал Тирпиц замер в изумлении...

«Сверхкрейсера» Британии несли, оказывается, двенадцатидюймовую артиллерию – в количестве по восемь штук у каждого. А в качестве ходовых имели турбины, которые, по обещанию главного конструктора Ф. Уаттса, должны были обеспечить крейсерам скорость не менее 26 узлов!..

Первой реакцией гросс-адмирала было отложить достройку первого крейсера типа «Е» – до тотальной модернизации проекта в соответствии с новыми требованиями. Поскольку если корабль войдет в строй в своем первоначальном виде, то в случае военных действий его даже в Северное море не выпустишь: при первом же удобном моменте хищные «Иблинги» попросту догонят и разорвут... Но если замораживать серию типа «Е» теперь, то на разработке ее усиленного варианта можно потерять около года времени. Много это или мало?.. Несложный подсчет экономического потенциала стран-соперников и учет скорости эволюции дредноутских боевых кораблей убедил Тирпица, что отменять постройку уже заложенного корабля поздно. Равно как и что-то серьезно менять в его конструкции. Крейсер, которого в императорской канцелярии уже решили наречь «Блюхером» – в честь знаменитого полководца эпохи войн с Наполеоном, в скором времени должен был сойти со стапеля...

– *Слава Богу, что мы не успели заложить серию, как планировали,* – писал об этом один из инженеров Проектного Департамента морского министерства Ф. Витманн.

Парламент едва не отказался финансировать дальнейшую постройку крейсера, столь внезапно ставшего «бесперспективным». Не проще ли списать слабый корабль и вместо него построить другой – превосходящий британские линейные крейсера?..

Вот-вот решение это уже должно было пойти на голосование. И тогда Тирпиц сам поехал сначала к кайзеру, а потом – к депутатам. Он пригласил делегацию от разных парламентских

партий с собой – на Кильскую верфь, совершенно справедливо рассудив, что из кабинета ситуация может смотреться несколько иначе, нежели при непосредственном контакте. И продемонстрировал политикам на стапелях корпус с бортами, доведенными уже до уровня броневой палубы.

Депутаты увидели, как мощный портовый кран подает в отверстия отсеки крупные цилиндры уже монтируемых машин. В заводском арсенале им показали разгрузку с платформы первых четырех орудий 210-миллиметрового калибра...

А потом Тирпиц спросил:

– Что, господа, неужто, будем разбирать все это на металлолом?..

Естественно, что ему ответили «нет». Даже те из депутатов-социалистов, которые проводили через парламент закон о сокращении численности броненосных крейсеров в германском флоте.

Не удивительно ли – Тирпиц, безжалостный реформатор, чьей вечной идеей был только государственный интерес, адмирал, который одним из первых среди германского командования понял, что англичане будут превосходить «Блюхера» по всем статьям, начал осенью 1907 года столь активную борьбу за проект, морально устаревший еще на стапеле... Чем так пленил сурового министра этот странный «Блюхер»? Не тем же, что являлся слегка уменьшенной копией его любимца «Нассау», первого из германских линкоров-дредноутов?

Разумеется, нет. Просто у gross-адмирала возник в отношении «лишнего» крейсера некий план. Он решил сделать новый корабль целевым флагманом учебного отряда. Сформировать его кают-компанию из офицеров-преподавателей. Дать сводный экипаж из опытных матросов-инструкторов и курсантов-призывников, подлежащих обучению. Оснастить крейсер специальными приборами для опытовых стрельб из реальных боевых орудий...

Не первый ли это прецедент создания специальной полифункциональной учебно-боевой единицы в мировом флоте?..

Пройдет всего пять лет. И за смелость Тирпица отстоять перед слишком экономным государством якобы ненужный проект, «Блюхер» отблагодарит своего спасителя и всю Германию.

Первая Разведывательная группа под флагом Ф. Хиппера, непобедимый авангард Гохзеефлотте – его потомки и ученики...

Новый крейсер был спущен на воду 11 апреля 1908 года. Под пронзительным ветром у открытого эллинга собралась многотысячная толпа горожан, слушавших пространную речь генерала фон Гольца, которого Штаб просил выступить в роли крестного отца корабля. Потом на помост для почетных гостей поднялась миловидная высокая дама – графиня Блюхер фон Вальштат, правнучка знаменитого полководца. Она разбила о высокий, слегка изогнутый форштевень темную бутылку рейнвейна и нарекла крейсеру имя. Биография удивительного корабля, и по сей день вызывающего споры исследователей, началась.



Фото 5. Броненосный крейсер «Блюхер» в достроечной акватории

Впрочем, до выхода крейсера на испытания ему предстояло еще 18 месяцев провести в достроечной акватории. Достройка на плаву велась ускоренными темпами, временами верфь работала в три смены. Это было необходимо для скорейшего освобождения заводских мощностей под строительство новых кораблей.

Но ускорить некоторые производственные процессы оказалось практически невозможно. Например, изготовление двенадцати артиллерийских установок главного калибра состоялось по первоначально определенным, а не по сокращенным срокам.

Как бы то ни было, а 1 ноября 1909 года «Блюхер» был готов выходу на испытания.

При предварительном вступлении в состав флота корабль был занесен в классификационные списки как «*grosser Kreuzer*». Это традиционное в германском флоте наименование для броненосных и линейных крейсеров в русской исторической литературе чаще всего переводят как «тяжелый крейсер». Это не вполне точно, поскольку сам термин сделался общепризнанным значительно позднее – уже во времена Лондонского договора. Но... «Водоизмещение около 2/3 от соответствующего по возрасту линкора, главный калибр следующего, после линейного класса “номера”...» У немцев в ходу на броненосцах и первых дредноутах 280 миллиметров, десятидюймовые стволы не производятся. Значит, 210 – как раз, следующий. За десятилетие до Вашингтонского пакта «Блюхер» является первым кораблем в мире, принадлежащим к классу тяжелых крейсеров! Впрочем, иногда британские военные специалисты и историки, такие как Э.Четфилд и Ньюболт, относят самый противоречивый германский проект к «ранним» линейным крейсерам.

Испытательная программа началась для «Блюхера» глубокой осенью 1909 года. И продолжалась до конца апреля. После швартовных испытаний крейсер вышел на пробу машин в Кильскую бухту, затем совершил три серии прогрессивных пробегов на Нейкругской мерной линии.

Глубины на этом испытательном полигоне значительно меньше «идеальных испытательных» 100 метров, и считаются недостаточными для получения «чистого» результата. Слишком тонкая прослойка воды между морским дном и днищем движущегося корабля не позволяет при максимальных оборотах винта добиться действительно наивысшей скорости. Итоговый показатель хода для таблиц тактико-технических данных берется «по счислению». Поэтому фактически все крупные германские корабли, проходившие испытания на Нейкругской мерной линии, имели в таблицах показатель

скорости несколько ниже, нежели в среднем по факту. Иногда эта разница достигала почти целого узла.

«Блюхер» продемонстрировал на испытаниях скорость 24,5 узла, развив при этом мощность на валах 38 323 лошадиных сил. Это было почти на 20 % больше, нежели предусмотрено проектом. По сути дела, на свой год спуска «Блюхер» являлся действительно наиболее мощным и быстроходным броненосным крейсером мира, обладающим поршневыми машинами.

Это было незабываемое зрелище, сохранившееся для нас на нескольких старых фотографиях, сделанных офицерами наблюдающей комиссии для приложения к отчету об испытаниях. Огромный двухтрубный крейсер легко, словно играючи, вспарывает высоким, изящно изогнутым форштевнем темно-свинцовую волну. Белый бурун стоит почти до самого носового герба, черная грива густого дыма над трубами резко сваливается назад, закрывая тонкую стройную стрелу грот-мачты стремительно несущегося корабля. Длинная, тугая спутная волна с упругим прогибом ложится под корпус и вскипает у борта серебристо-седым пенным шлейфом. Стволы 210-миллиметровых орудий, еще безмолвные, спокойно уложены в диаметральную плоскость, и кажутся совсем небольшими в аккуратных приземистых башнях.

И совершенной нелепостью на фоне этой грозной уверенной силы смотрится отчаянно трепещущий на гафеле флаг гражданского флота Германии...

Традиция есть традиция: право на ношение белого полотнища с черным крестом и имперским орлом надо еще заслужить. А во время испытаний, пока еще корабль не принят военным флотом и не считается официально на службе, все бегают по мерной миле под простыми трехцветными гражданскими флагами.

На испытательных снимках, пожалуй, особенно бросается в глаза внешнее сходство силуэта «Блюхера» с первыми германскими дредноутами типа «Нассау». Тот же двухтрубный длинный приземистый профиль. То же гексагональное расположение вооружения главного калибра – по башне на полубаке и юте, по две башни на каждом борту... Даже начинаешь понимать, почему некоторые исследователи считают крейсер

«тактическим соответствием» этим линкорам, подобно тому, как броненосные крейсера типа «Шарнхорст» соответствуют своим ровесникам – эскадренным броненосцам типа «Дойчланд».

Впрочем, новая концепция уже не предусматривала совместной работы в одной эскадре броненосцев с броненосными крейсерами. На историческую сцену выступали новые персонажи...

Для взаимодействия в эскадре с линкорами типа «Нассау» предназначался уже не «Блюхер», а первый классический германский линейный крейсер «Фон дер Танн», значительно сильнее бронированный и имевший в качестве главного калибра аналогичные линкоровским 280-миллиметровые пушки. Особая конструкция башен позволяла крейсеру стрелять почти на 10 кабельтовых дальше, нежели «Нассау», что бывает совершенно необходимо в авангардном бою. «Блюхер» же, со своими 210-миллиметровками и с поясной броней толщиной около 180-миллиметров, выглядел слабым звеном в авангарде линейной эскадры.

Командир «Блюхера», капитан-цур-зее Курт фон Россинг, по окончании испытательной программы представил Главному Морскому Штабу подробный отчет о поведении своего крейсера во время ходовых и стрелковых испытаний. Офицер восхищенно отзывался о скорости и мореходности корабля, о его маневренности и устойчивости как артплатформы... Но наряду с восторженными высказываниями в отчете проскальзывала и тревога.

Дело в том, что фон Россинг обратил внимание на неудобство расположения бортовых башен главного калибра у своего корабля. Четыре двухорудийные 210-миллиметровые установки на тяжелых барбетах громоздким каре обрамляли вторую котельную группу крейсера, а общие на каждую бортовую пару башен погреба боезапаса были отнесены ближе к корме. Чтобы доставлять боеприпасы к первой паре бортовых башен, вдоль диаметральной плоскости был проложен длинный подачный коридор. Четыре башни получали снаряды от двух подъемников, что значительно снижало боевую скорострельность крейсера.

Адмирал Тирпиц еще до получения отчета капитана-цур-зее фон Россинга предполагал, что офицеры действующего

флота оценят расположение бортовой артиллерии «Блюхера» как недостаток. Но так как планировалось использовать крейсер прежде всего в качестве флагмана учебно-артиллерийского отряда, Главный Штаб не дал санкции на какие-либо изменения в конструкции и вооружении корабля. 27 апреля 1910 года «Блюхер» получил личный приказ Императора Вильгельма II поднять боевой флаг и вымпел и вступить в кампанию – на правах флагмана разведывательного крейсерского отряда. В тот же день с борта броненосного крейсера «Роон» к «Блюхеру» перешел штаб вице-адмирала Хеерингена.



Фото 6. Броненосный крейсер «Блюхер». Первые дни в эскадре

В составе сводного разведывательного отряда крейсерских сил флота в эти дни ходили многие знаменитости будущей войны. Броненосные крейсера «Гнейзенау», «Йорк» и «Роон», легкие крейсера «Дрезден», «Кенигсберг». «Данциг», которого после 6 июня сменил в колонне «Майнц». А также «Берлин», «Любек» и «Штеттин».

Сводный учебный отряд из разнотипных крейсеров разных поколений и самого различного назначения – шумный, многочисленный, странно смотрящийся в походном порядке, когда корабли равняются за флагманом в общем кильватере...

Но пройдет меньше пяти лет, и командиры, проходившие флагманскую практику в отряде Хеерингена, возглавят самые прославленные крейсерские соединения германского Императорского флота. Так по окончании летнего сезона учений, когда сводная эскадра возвратилась из норвежских вод, ее вторым флагманом стал контр-адмирал Максимилиан фон Шпее, в недалеком будущем – начальник Восточно-азиатской эскадры, перед войной базировавшейся на колониальный порт Циндао. А капитан-цур-зее Франц Хиппер, первый командир «Гнейзенау», уже в адмиральском звании останется на страницах истории Великой войны прежде всего как командующий Первой разведывательной эскадрой линейных крейсеров Гохзеефлотте.

3.

«Блюхер» быстро стал звездой учебного отряда. Уже на следующий 1911 год комендоры нового крейсера под руководством старшего артиллериста капитан-лейтенанта Клаппенбаха завоевывают императорский приз за снайперскую стрельбу из орудий 210-миллиметрового и 150-миллиметрового калибра.

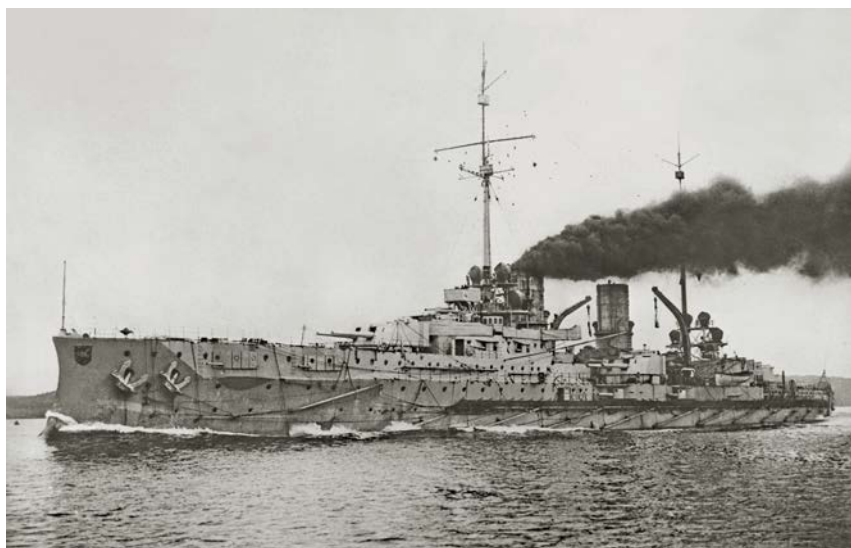


Фото 7. Броненосный крейсер «Блюхер» на ходу

Вице-адмирал А. фон Тирпиц, лично инспектировавший учения, окончательно убедился в правильности своего выбора, и решил, что как только формирующийся разведывательный отряд «больших крейсеров» получит флагмана из числа новопостроенных кораблей дредноутского поколения, «Блюхер» перейдет в распоряжение Инспекции корабельной артиллерии. А в отряде его должен был заменить пришедший с достройки в феврале 1911 года «Фон дер Танн» – первый крейсер-дредноут Германии...

В конце сентября 1911 года «Блюхер» поступил в распоряжение Инспекции корабельной артиллерии. И новым командиром корабля стал капитан-цур-зее Г. Пипер, председатель инспекции, офицер с образованием физика-баллистика и артиллерист «от Бога». Первые два месяца службы под его командованием окончательно закрепили за «Блюхером» статус крейсера-снайпера. Но уже в ноябре исследовательскую программу пришлось свернуть. Приказом самого верховного главнокомандующего «Блюхер» был отозван в действующий состав флота для участия в больших маневрах, запланированных на следующую весну.

Морской министр, вице-адмирал Тирпиц, категорически возразил против этого отзыва. По его мнению, следовало предоставить крейсеру возможность продолжить участие в исследовательской программе. Серия артиллерийских экспериментов только разворачивалась, до ее завершения было еще очень далеко, а перерыв негативно сказался бы на общей подготовке комендоров всего флота, поскольку для них разрабатывались новые принципы обучения. Стоило ли снимать крейсер с важной программы для почти формального участия во флотских маневрах?..

Спор между морским министром и флотским начальством перешел в открытый конфликт. Адмирал Бахман, руководитель крейсерских сил на предстоящих маневрах, напрямую обвинил Тирпица в том, что он пытается добиться исключительного права распоряжаться «Блюхером» и сделать крейсер «своей личной княжеской яхтой». Но морской министр, пользующийся почти неограниченным влиянием на кайзера Вильгельма II, сообщил о размолвке с командованием флотом самому монарху. И Император счел своим долгом вмешаться.

Через начальника своего морского кабинета фон Мюллера кайзер предложил компромиссный вариант: «Блюхер» участвует в маневрах, оставаясь при этом в распоряжении морского министра и выполняя на стрельбах часть эксперимента. В действительности Вильгельм рассчитывал на то, что к весне вопрос об участии крейсера в маневрах отпадет сам собой.

Дело в том, что еще в 1910 году союзная Турция пыталась заключить с Германией договор о формальной продаже нескольких боевых кораблей. Тогда, летом 1910, было заключено соглашение о передаче туркам только двух старых эскадренных броненосцев типа «Вайсенбург». Теперь союзники рассчитывали на приобретение как минимум одного броненосного или даже линейного крейсера.

Тирпицу и другим руководителям флота удалось договориться о том, что продажа будет по сути своей фиктивна, и корабль сохранит в Турции немецкую команду. Имя «Блюхера» называли в числе кандидатов на пост флагмана турецкого флота. И так как крейсер считался заведомо слабее вступившего в строй «Фон дер Танна» и достраивающихся линейных крейсеров типа «Мольтке», император намерен был отпустить в Турцию именно его.



Фото 8. Броненосный крейсер «Блюхер» на параде

Однако к весне 1912 года получил предварительное право вступить в строй линейный крейсер «Гебен». Впоследствии он почти сразу же после учебного отряда был назначен дипломатическим стационаром на Средиземное море. И при угрозе начала войны перешел в Турцию – вместо «Блюхера», которому суждено было оставаться на северном театре в качестве опытово-учебной единицы, в личном распоряжении адмирала Тирпица...

Ледовый сезон на Балтике и в Северном море – не лучшее время для выходов на стрелковый полигон. Нередки шторма. Пронзительные холодные ветра приносят от скандинавских берегов белесый густой туман или снежные заряды, сводящие видимость к нулю, когда из ходовой рубки буквально не разглядишь и собственного гюйсштока. В прибрежных бухтах скапливаются льды, и торосятся в прибое друг на друга, вставая над стылым морем острыми гранеными гребнями. Из портовой акватории не выйти без сопровождения ледокола. И даже если ты выбрался в открытое море, ледяная вода окатывает на ходу полубак, забрызгивает оптику, разбегается по низкому приземистому юту, и застывает на холодном металле тяжелыми причудливыми глыбами...

Почти всю зиму крейсера сводного разведывательного отряда провели на своих стоянках. Учения экипажа сводились к теоретическим занятиям в учебных классах и к выполнению артиллерийскими расчетами стандартной ежедневной программы тренировок у орудий. «Блюхер» стоял в Киле у заводской стенки – в своем первом планово-профилактическом ремонте. Команда вместе с заводскими рабочими перебирала котлы и машины корабля, а в это время на верхней палубе специалисты штабной артиллерийской Инспекции заканчивали монтировать оборудование для дальнейших стрелковых экспериментов. Это были, в основном, новые прицельные трубки и дальномеры. По приказу морского министра «Блюхер» должен был первым во флоте получать всю новейшую оптику для проверки ее эксплуатационных качеств.

Техническая комиссия Главного Штаба, обследовавшая крейсер после первого года, проведенного в активном составе флота, пришла к выводу, что авторы проекта не ошиблись в выборе для корабля именно этого типа ходовых систем. Не-

смотря на небольшое проседание нижних рядов водогрейных трубок в двух котлах, энергетическая установка корабля вполне приработалась. Легкие засоления могли быть быстро устранены при своевременной профилактике, и крейсер, если так позволительно выразиться, находился «на пике формы», готовый к дальним походам любой навигационной сложности.

Обследование внешней обшивки корпуса корабля, проведенное ранней весной 1912 года в доке кильской казенной верфи, не выявило никаких дефектов, кроме нескольких царапин на правом скуловом киле, полученных, очевидно, при прохождении над отмелями. Для того чтобы на этих местах не началась коррозия, решено было тщательно зачистить обнажившийся от прокраски металл, а потом изолировать царапины суриком и свежей краской. По мнению технической комиссии, этого должно было вполне хватить для того, чтобы остановить начинающуюся ржавчину.

К слову, «Блюхер» был первым большим крейсером германского флота, который имел специальную конструкцию скуловых килей для постановки в док так называемым «мальтийским способом». При традиционном методе постановки основная нагрузка приходится на определенные точки киля ремонтируемого корабля, на которые давят кильблоки, и при спускании воды из докового бассейна нередко деформации продольного набора. А «мальтийский способ» распределяет нагрузку более равномерно, перенося ее на большую площадь. Для «Блюхера» это было принципиальной необходимостью, поскольку большая на 3 метра ширина корпуса, нежели у крейсеров предыдущего поколения, а также тяжесть далеко отстоящих от диаметральной плоскости бортовых артиллерийских установок приводила у него к возникновению «перерезывающих моментов» при обычных методах докования.

4.

Начало весны «Блюхер» встретил в западной Балтике. Вместе с линейным кораблем «Эльзас» – эскадренным броненосцем предпоследнего германского додредноутского поколения из состава 1-й линейной эскадры Гохзеефлотте, он должен был в апреле 1912 года совершить поход в заграничные воды для участия в международных учениях. Для «Блюхера» эти учения

были частью артиллерийского эксперимента, прерванного из-за конфликта флотского руководства с Тирпицем еще в прошлом году. Крейсер получил опытовый комплект гиростабилизирующих приборов для управления огнем, и теперь следовало проверить его действие на практике во время стрельб на дальние дистанции.

10 апреля «Блюхер» и «Эльзас» были уже в водах союзной Дании, где с разрешения местных властей установили щитовые мишени в Фугле-фьорде и в течение последующих десяти дней практиковались в стрельбе из главного калибра.

Дорогостоящие учения – стрельбы боевыми снарядами с применением новейших приборов управления огнем умышленно проводились публично – в присутствии датских наблюдателей. Это была не столько тренировка в рамках эксперимента, назначенного Артиллерийской инспекцией флота, сколько демонстрация возможностей лучших канониров Гохзеефлотте иностранным наблюдателям. С прямым расчетом на то, что блестящие результаты стрельб станут быстро известны всей Европе.

Естественно, что датчане не смогли бы удержать данные об учениях в секрете. Известия о том, что «Блюхер» при стрельбе на 70 кабельтовых превзошел свое собственное прошлогоднее достижение и показал результативность почти два с половиной процента, неизбежно должно было достичь британского Адмиралтейства.

Но – без подробностей...

Причина успеха «Блюхера» так и осталась неизвестной английским флотоводцам, и это даже привело к тому, что Первый Лорд Адмиралтейства, принц Луи Баттенбергский, во всеуслышание заявил о подтасовке немцами результатов своих практических стрельб...

Секрет столь недоверчивого отношения Первого Лорда к потенциальному противнику прост. Дело в том, что буквально накануне получения доклада о немецко-датских маневрах в Фугле-фьорде Его Высочество принц Луи побывал на флотском полигоне в районе Оркнейских островов. И имел честь наблюдать учебные стрельбы двух крейсеров типа «Индефатигебл».

Так вот, новейшие представители второго поколения британских крейсеров-дредноутов, вооруженные артиллерией

калибром 305 мм, находясь всего в 50 кабельтовых от щита, не могли толком пристреляться по нему в течение двадцати двух минут! Не может же Британия, законодательница мод в военноморском деле, обладать менее совершенными приборами управления огнем и хуже подготовленными артиллеристами, нежели Германия, которая всего лет тридцать назад начала претендовать на роль великой морской державы?..

Меж тем, 24 апреля 1912 года, «Блюхер» и «Эльзас» возвратились в Киль. Линкор после краткого профилактического осмотра перешел в Вильгельмсхафен – к своей эскадре, а крейсеру предстояло вновь стать причиной раздора между Тирпицем и флотским руководством. Главнокомандующий Флотом Открытого моря настаивал на том, чтобы целевой учебноартиллерийский крейсер на предстоящих летних маневрах возглавил в качестве флагмана крейсерский отряд контр-адмирала Рейнхарда Коха. А Тирпиц вновь прочил своему любимцу одиночное плавание к Фарерским островам с проведением опытовых стрельб в открытом море...

Договорились на том, что сначала «Блюхер» идет выполнять программу эксперимента, а в сентябре временно подменит броненосный крейсер «Фридрих Карл» на посту флагманского корабля Второй разведывательной группы, формирующейся специально для очередных больших маневров.



Фото 9. Личный герб крейсера «Блюхер»

Флагманом отряда Коха «Блюхер» прослужил всего двадцать дней – со 2 по 22 сентября 1912 года. И снова соединение, которое ему пришлось возглавить, было до странности разнотипным. Четыре легких крейсера – «Аугсбург» с 12 105-мм орудиями с длиной ствола 45 калибров, «Штеттин», «Мюнхен» и «Данциг», несущие по 10 пушек того же калибра, но более коротких, старого образца. К тому же все эти крейсера принадлежали к разным поколениям и значительно отличались по маневренности и скорости.

Огневую поддержку легким силам в учебном бою должны были оказывать «большие крейсера» – своего рода «главные силы» разведотряда. Например, «Фридрих Карл» – крупное трехтрубное создание 1902 года спуска, защищенное всего 100-миллиметровой бортовой броней, но по скорости и оперативности реакции на окружающую обстановку более всего напоминающее медлительный броненосец. Или «Гебен» – только что перешедший в отряд из учебно-испытательной акватории, вооруженный десятью 280-миллиметровыми пушками крейсер-дредноут, развивающий скорость свыше 28 узлов. И – в качестве предводителя – «Блюхер»...

Воистину, адмиралу и командирам требуется быть незаурядными организаторами, чтобы подобное соединение в боевой обстановке представляло собой реально опасную для противника силу. Штаб Коха и кают-компания «Блюхера» вполне справилась с этой задачей, разделив отряд на четыре оперативные группы по принципу «тактических пар». Две из них были укомплектованы легкими крейсерами, отобранными по принципу сходства скоростных характеристик. Третью составлял сам флагман вместе с «Гебеном». А в ближних тылах артиллерийского прикрытия неспешно ползал старый «Фридрих Карл» – в роли второго флагмана и штабного координатора действий разведки под флагом контр-адмирала фон Ребейр-Пашвица. Таким образом, отряд не был связан в своих действиях малой скоростью некоторых своих бойцов и блестяще справился с задачей обнаружения условного противника во время маневров.

Когда в туманном мгlistом ноябре закончился сезон морских учений, «Блюхер» вернулся в Киль. Там он простоял всю зиму, пережидая ледовые времена, а ближе к весне, как только

замечено увеличилось светлое время суток, вновь ушел в Северное море, чтобы во второй половине марта провести на полигоне между Куксхафеном и Гельголандом стрелковые учения в открытом море.

Тирпиц остался доволен проведенными под Куксхафеном артиллерийскими опытами. И даже разрешил новому командующему Гохзеефлотте, вице-адмиралу Ф. Ингенюлю, снова забрать корабль в состав крейсерских сил флота для участия в летнем сезоне учений.

Контр-адмирал Функе, принявший командование разведывательными силами, сразу же назначил «Блюхера» своим флагманом. И флаг уже пятого по счету адмирала замаячил на фок-флагштоке экспериментального крейсера.

Именно в соединении Функе «Блюхеру» впервые покрупному не повезло. Во время перехода вокруг Ютландского полуострова из Северного моря в Балтику вечером 29 мая 1913 года крейсер умудрился... заблудиться в Большом Бельте.

Пролив, берега которого изрезаны многочисленными бухтами, забитый мелкими скалистыми островками и изобилующий в эту пору года вечерними туманами стал настоящей ловушкой для «Блюхера», чей навигационный опыт на третьем году службы исчерпывался знанием фарватеров до опытового полигона и обратно. Покружив немного в тумане возле острова Ромсе, крейсер окончательно потерял ориентировку, и из-за ошибки в счислении угодил на мель – с хода примерно 16 узлов.

Тугой, но, к счастью, мягкий удар в днище, заставивший вздрогнуть весь корпус корабля, внезапная полная остановка движения при нормально работающих машинах и мгновенно возникший легкий крен были слишком очевидным свидетельством состоявшейся аварии. К счастью, у командира «Блюхера» капитана-цур-зее Г. Пипера и у его штурманской вахты хватило терпения и благоразумия не пытаться снять слишком плотно севший крейсер с мели работой машин. А то ведь недолго было и надорвать ходовые или повредить крупные винты корабля о длинные выступы отмели. Выйдя в эфир с сообщением о чрезвычайном происшествии, «Блюхер» остался в темноте и полном одиночестве ожидать помощи от сотоварищей по эскадре.

Командующий флотом, получив радиограмму, сразу же распорядился выслать к острову Ромсе все находившиеся в Большом Бельте крупные корабли Гохзеефлотте. Первыми, как и положено настоящим разведчикам, обнаружили пострадавшего сотоварища крейсера соединения Функе, а конкретно – легкий крейсер «Аугсбург», который 1 июня 1913 года и помог «Блюхеру» сняться с мели. Подошедшие вслед за «Аугсбургом» легкие крейсера «Штеттин» и «Штутгарт» стали посменно буксировать «Блюхера» в сторону Кильской бухты, пока не сдали пострадавшего «с рук на руки» старому линкору «Веттин» – для оказания дальнейшей помощи.

Г. Пипер утверждал, что его крейсер, по-видимому, не получил никаких повреждений ходовых систем, и вероятнее всего, вполне сможет добраться до Киля и самостоятельно. Но маленькие разведчики не обращали на слова командира «Блюхера» никакого внимания, и, борясь с невысокой встречной волной, продолжали упорно тащить своего флагмана на буксире.

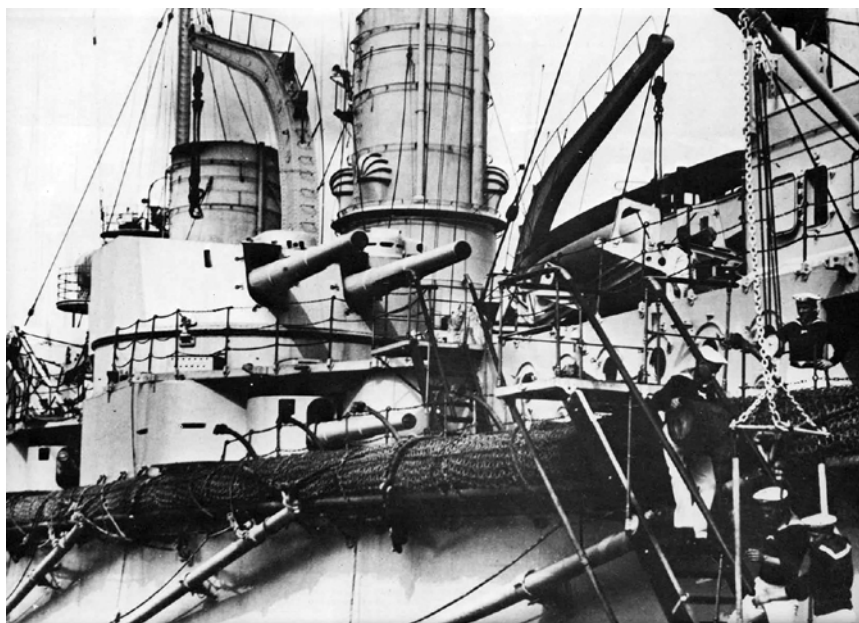
По свидетельству командира «Штеттина», капитана-цур-зее Вильгельма Кросига, ***«легкие крейсера не бросили буксирных концов не только потому, что опасались за состояние “Блюхера”, но и сообразуясь с поставленной адмиралом целью практиковаться в совершении спасательных работ».***

Использовать спонтанную нештатную ситуацию в учебных целях – это было вполне в духе традиций разведки Гохзеефлотте.

В Киле «Блюхер» встал в док для выяснения необходимого объема ремонтных работ. И при осмотре выяснилось, что Г. Пипер был совершенно прав, когда утверждал, что ходовые механизмы крейсера в полном порядке. Мель оставила лишь несколько вмятин на обшивке, да на одном из винтов корабля была заметна небольшая деформация от удара о морское дно. Осмотр вместе с ремонтом занял не более недели, но крейсер не вернулся в соединение до конца июня, поскольку военный суд Инспекции морской артиллерии попытался разобраться в причинах аварии.

23 июня 1913 года состоялось заседание Трибунала, приговорившее командира «Блюхера» капитана-цур-зее Г. Пипера «за небрежность при исполнении служебных обязанностей» к трем дням ареста на береговой гауптвахте. Вахтенный

штурман крейсера, как непосредственный виновник аварии, был посажен под арест на вдвое больший срок. Тем дело и ограничилось.



*Фото 10. Броненосный крейсер «Блюхер»,
вид на бортовую артиллерийскую установку*

Пройдет около двух лет, разразится война, и сводная британско-французская эскадра Антанты войдет в Дарданелльский пролив. И с желтых высот Галлиполи и Бендер-Аббаса неприятеля встретят дружными залпами германские орудия с турецкими артрасчетами у лафетов. А командовать турецкой обороной Дарданелл – ключом к воротам Стамбула – будет германский офицер Генрих Пипер, один из лучших артиллеристов своей эпохи и бывший командир «Блюхера»...

Выйдя из ремонта, «Блюхер» снова поступил в распоряжение артиллерийской инспекции флота. Все лето крейсера-снайпер провел на учебном полигоне в районе острова Гельголанд, испытывая стереоскопические цейсовские дальномеры и выясняя опытным путем оптимальное для определения

дистанции до противника расположение на мачтах высотных наблюдательных постов.

Результатом исследования его стрелковых результатов было создание первого в германском флоте центрального прибора автоматического управления артогнем. И первый экземпляр нового прибора установили на борту «Блюхера» – на фор-марсе треногой мачты, устроенной по британскому образцу. В числе первых крейсер получил и целеуказатель для орудий среднего калибра. Как только конструктор артиллерийской инспекции предлагали флоту новый прибор для управления огнем, тут же опытный образец монтировали «Блюхеру» – для практических испытаний.

Обычная судьба учебно-боевого корабля в мирное время часто представляет собой путь по замкнутому кругу: опытовый полигон, модернизация с монтажом нового оборудования – и снова опытовый полигон. Проходит время, меняется экипаж, но только иногда привычный ритм существования нарушается какими-нибудь чрезвычайными происшествиями... «Блюхеру» суждено было вырваться за пределы кольцевого фарватера рутины. Но совершить этот прорыв он смог только с началом мировой войны.

5.

Война, как бы это странно ни звучало, пришла как-то тихо. Ждали ее давно, но, пожалуй, даже самый лучший разведчик-аналитик не смог бы в июне 1914 года определить точную дату ее начала. И вот, 28 июня в Сараево террорист-одиночка убил выстрелом из пистолета австрийского наследника престола – эрцгерцога Франца-Фердинанда. Газеты всей Европы выплеснули на первые полосы сообщение о злодейской акции, которая потрясла общество.

За такую смерть смертью платят многие.

Начало боевых действий стало вопросом нескольких дней, может быть – недель. Не более...

Конец лета 1914 года застал «Блюхера» в Киле – в отряде вооруженного резерва. Крейсер числился в ремонте, но уже на следующий день после объявления войны новый командир крейсера фрегаттен-капитан А. Эрдман подает Главному Штабу прошение о зачислении флагмана учебно-артиллерийского

отряда «в любое боевое соединение, где только возможна эффективная служба для броненосного крейсера».

Ремонт заканчивался. И снова, как в невозвратное мирное время, два адмирала, два высокопоставленных флотских начальника резко разошлись во мнениях по поводу того, где будет эффективнее всего использовать «Блюхера».

Командующий Гохзеефлотте вице-адмирал Фридрих фон Ингеноль полагал, что крейсер надо зачислить в линейно-крейсерскую эскадру Франца Хиппера. Да, «Блюхер» старше других линейных крейсеров Германии. Да, он обладает более легкой артиллерией по сравнению со своими бывшими учениками. Да, возможно адмиралу Хипперу будет трудновато управлять строем своей эскадры, когда концевым в нем встанет трехвинтовой крейсер с поршневыми паровыми машинами, способными на ход не более 26 узлов. Но какой же командир откажется от признанного снайпера в составе своей группы!..

Командующий германскими морскими силами на Балтике принц Генрих Прусский, брат царствующего императора, обратился к штабу с просьбой зачислить броненосный крейсер «Блюхер» в его соединение, состоявшее, в основном, из старых кораблей додредноутской эпохи. Активные силы противника – России, – фактически тоже состояли сплошь из ветеранов, поскольку, опасаясь «новой Цусимы», Император Николай II не допускал использования новых дредноутов далее 100 миль от акватории Гельсингфорса.

У гросс-адмирала принца Генриха были далеко идущие планы в отношении лучшего стрелка кайзеровского флота. «Блюхер» был единственным немецким кораблем на Балтике, способным составить реальную конкуренцию русскому флагману «Рюрику» (II).

По сути дела, этот весьма странный броненосный крейсер британского происхождения имел с «Блюхером» немало общего. Оба являлись крейсерами прежде всего эскадренного назначения и принадлежали к немногочисленному поколению «переходного этапа» между додредноутами и новейшими сверхмощными кораблями. Оба прошли целевую подготовку к лидированию эскадры. Кроме «Блюхера», противостоять

«Рюрику» не смог бы ни один германский крейсер додредноутской эпохи.



*Фото 11. Броненосный крейсер «Рюрик», флагман Балтийского флота.
Лето 1913 года*

Возможно, именно в противостоянии с русским флагманом «Блюхер» был бы на своем месте. Но, как говорят мудрые, «история не знает сослагательного наклонения»...

Несмотря на логичность выдвинутых принцем Генрихом доводов, Штаб поддержал позицию Ингеноя. В это время германское флотское командование в качестве первоочередной задачи рассматривало борьбу с британским флотом в Северном море. На счету была буквально каждая боевая единица. «Блюхер» покинул Киль и перешел в Северное море, где в Вильгельмсхафене присоединился к эскадре Хиппера, насчитывавшей в это время всего три боеспособных вымпела, так как «Гебен» был уже в Средиземном море, а «Фон дер Танн» пребывал в ремонте.

В свой первый приход в эскадру Хиппера «Блюхеру» не удалось совершить ни одного боевого выхода. Линейные крейсера постоянно находились в готовности номер один, ожидая приказа

выдвинуться к британскому побережью, чтобы впервые испытать прочность обороны первой морской державы в мире.

Но вместо похода на Англию «Блюхеру» пришлось распоряжение вернуться на Балтику. Воспользовавшись тем, что в Северном море операция была ненадолго отложена, принц Генрих все-таки добился перевода броненосного крейсера в свою эскадру. Это была временная командировка – флагманом на один боевой выход.

В начале сентября в районе острова Готланд повысилась активность русских крейсеров. Три ветерана русско-японской войны – «Россия», «Олег» и «Богатырь» – при содействии своего флагмана «Рюрика» вышли к Готланду и попытались препятствовать работе германских минных заградителей. Принц Генрих решил попытаться разгромить русский крейсерский отряд, что почти наверняка заставило бы флот России вновь перейти к оборонительной тактике.

Силы для поимки русских крейсеров были собраны весьма внушительные. Например, целая эскадра броненосцев типа «Виттельсбах» – Четвертый отряд Гохзеефлотте под флагом адмирала Шмидта. Кроме них были еще легкие крейсера «Страсбург», «Аугсбург», «Газелле» и «Амазоне», несколько десятков эсминцев, заградители, тральный отряд... И «Блюхеру» предстояло возглавить всю эту «музейную коллекцию».

Незадолго до его прихода здесь произошли события, на первый взгляд, незначительные. Но на деле они очень во многом повлияли на ход морской войны. В районе Оденсхольма, глубокой ночью сел на мель германский легкий крейсер «Магдебург». До рассвета он не смог сняться и был застигнут в небоеспособном виде русскими кораблями.

Разведчик не уронил своей чести, предпочел плену гибель от самоподрыва на остатках боезапаса. Но его документы – и в том числе книги радиокодов военного флота – все же попали в руки неприятеля. По линии союзнических связей получили доступ к сверхсекретной информации и англичане...

...Адмирал Принц Генрих Прусский лично возглавил операцию по поиску русских крейсеров. Немцы обшарили воды вокруг Гельгоlanda, но ни одного корабля под Андреевским флагом за несколько суток так и не обнаружили. Серые воды

были пустынные, и туманный горизонт ни разу не окрашивался дымом.

Монотонность морского пейзажа утомляет наблюдателей на марсах. На исходе последних суток поиска, несмотря на более частую смену верхних вахт, у дальномерщиков на немецких крейсерах буквально слипались глаза. Должно быть, поэтому «Аугсбург» едва не проворонил опасность. На исходе дня 6 сентября у входа в финский залив легкий крейсер внезапно напоролся сразу на два превосходящих по вооружению русских корабля. Это были однотипные броненосные крейсера «Баян» и «Паллада», которые мгновенно оценили обстановку как весьма выгодную для себя и принялись бегло обстреливать внезапно возникшего из тумана немца.

Если бы русские крейсера чуть меньше суетились во время пристрелки, возможно, «Аугсбургу» пришлось бы весьма туго. Уклоняясь от тесного боя, немец начал отступать на соединение со своими линкорами и с «Блюхером», поджидавшим известий от своих разведчиков в шхерах поблизости. Тактическая особенность операции была в том, что главные силы германской эскадры выбрали в качестве места засады русскую зону влияния в этих водах и расположились в изрезанных мелкими заливами районах у побережья Финляндии.

«Аугсбург» стремительно летел по волнам, зигзагами меняя курс меж высоких всплесков от падающих в воду русских восьмидюймовых снарядов. А навстречу ему из финских шхер двадцатипятиузловым ходом, рискованным для навигационных условий Балтики, торопился «Блюхер».

У высокого форштевня вздымался бурун белой пены, прозрачные струи воды, уже по-осеннему холодные, разбегались, пузырясь, по низкой верхней палубе юта. А кажущиеся слишком легкими для столь громоздкого корпуса башни с длинными стволами 210-миллиметровых орудий уже разворачивались на барбетах в сторону преследователей маленького разведчика... И мгновение спустя над морем гулко раскатился первый залп лучшего стрелка германского флота.

Броненосный крейсер «Баян» бросил обстреливать удирающий немецкий легкий крейсер. И на полном ходу заложил крутую циркуляцию, разворачиваясь на обратный курс. За ним, выходя из-под обстрела, легла в разворот и «Паллада»... И в

эфир с их антенн сорвалось почти паническое сообщение, адресованное флагманскому «Рюрику»:

– Внимание всем! В патрулируемом квадрате – германские линейные крейсера!

Далее следовали координаты места встречи с «Блюхером». У страха глаза велики, а появление германского флагмана оказалось настолько внезапным, что даже достаточно опытная дальномерная партия «Баяна» неверно определила противника. В радиограмме вместо «Блюхера» указывается имя «Мольтке», хотя силуэтные различия этих кораблей настолько очевидны, что спутать практически невозможно. Разве что – при движении на контркурсах под острым углом друг к другу...

Впрочем, существует и версия русского офицера, профессионального разведчика Н. Н. Ренгартена, который полагал, будто «Баян» определил «Блюхера» совершенно правильно, с точностью до имени, но умышленно преувеличил опасность. Не по глупости и не из трусости, разумеется. А для того, чтобы вынудить императорскую канцелярию снять запрет на участие в операции новейших линкоров.

Против дредноутов нужны дредноуты...

Николай Ренгартен, конечно, был отменным хитрецом, как и подобает офицеру его специальности. Но, право, не стоило ему приписывать собственные умозаключения кают-компании корабля, находящегося под обстрелом противника.

Вряд ли «Баяну» имело смысл вводить собственное командование в заблуждение – даже ради благородной цели. И вряд ли у него было время на то, чтобы разработать и запустить в эфир подобную дезинформацию. Он просто ошибся. Как мог бы ошибиться в этих условиях любой другой.

Ложь была невольной, но действие свое возымела. Под угрозой столкновения с авангардом Гохзеефлотте русское командование свернуло операцию. И «Рюрик» отозвал своих подчиненных из района Готланда.

«Блюхер» еще некоторое время преследовал «Баяна» и «Палладу», но буквально через пять минут после начала обстрела вынужден был отвернуть с курса погони, так как заподозрил, что русские пытаются завлечь его в зону своих минных постановок.

Сутки спустя «Аугсбург» в Ботническом заливе захватил и после корректного призового досмотра потопил русский пароход «Улеаборг». А на следующий день немецкие корабли, в свою очередь, получили приказ возвращаться на стоянки. Агентурная разведка донесла Главному Штабу о предстоящем вероятном нападении англичан на патрули в Гельголандской бухте...

У «Блюхера» не было времени на передышку. Уже к вечеру 8 сентября он вошел в Кильский канал, чтобы к утру бросить якоря в Вильгельмсхафене – на стоянке Первой разведывательной группы под флагом адмирала Хиппера.

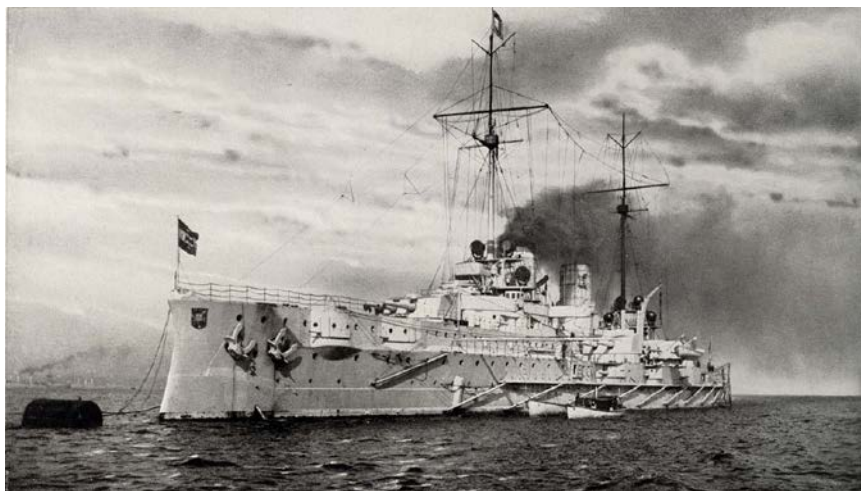
Но через сутки агенты опровергли информацию об ожидающемся нападении на зону Гельгоlanda, и броненосный крейсер вышел в Киль – в числе прочих, вновь отозванных на Балтику кораблей.

И спорам адмиралов о том, как лучше использовать уникальный корабль на войне, снова не предвиделось ни конца, ни края...

6.

Настоящая боевая работа началась для «Блюхера» в ноябре 1914 года, когда, наконец, приказом самого Тирпица для броненосного крейсера было определено постоянное место службы – в составе Первой разведывательной крейсерской группы Хиппера, уже получившей даже в штабных документах устойчивое именование Авангарда Гохзеефлотте. Среди своих прямых последователей и бывших учеников.

В сентябре 1914 года завершил предварительные испытания новейший линейный крейсер «Дерфлингер». Первый из германских линейных крейсеров, оснащенных пушками калибром 305 миллиметров, установленных по линейно-возвышенной схеме. Теперь предстояло проверить, чего новичок стоит в реальной боевой обстановке. И, как водится в сплоченных эскадрах, для быстреего обучения молодой команды «ланкастерским методом», в экипаж «Дерфлингера» ввели инструкторов из числа наиболее опытных моряков «Блюхера» и «Фон дер Танна».



*Фото 12. Броненосный крейсер «Блюхер» на бочке
на рейде Вильгельмсхафена*

В первом боевом выходе «Дерфлингеру» было приказано в случае столкновения с врагом действовать в режиме «тактической пары» с «Блюхером». Другими словами – прикрывать более легко вооруженный крейсер огнем своих двенадцатидюймовок и попутно учиться у него приемам маневрирования. «Блюхеру» же вменялось в обязанности опекать новичка, не давать ему «зарываться» в схватке, и в случае реальной опасности для его существования постараться вывести из боя. Чтобы перспективная молодежь не смела погибать без пользы для Отечества.

Так бывший целевой флагман учебно-артиллерийского отряда вынужден был среди войны вернуться к работе учителя – попутно с выполнением реальных боевых задач.

Авангард занимался в ту пору набеговыми операциями на восточное британское побережье. Теми самыми, что нередко рассматриваются в британской военной истории как атаки мирных береговых объектов и характеризуются едва ли не террористические акты. В действительности же атакам подвергались прежде всего промышленные зоны портовых городов и позиции береговых батарей – в Ярмуте, Хартлпуле, Уитби.

Но, как писал Ремарк, «от войны более всего страдают из неживых предметов – стекла, из скота – лошади, а из людей – некомбатанты, мирные жители, никогда не бравшие в руки оружия»... Восточное побережье Англии рядом со стратегическими районами изобилует небольшими рыбацкими поселками и городками-курортами, где во время немецких обстрелов не раз погибали мирные люди.

Это была жестокая, но обычная боевая работа, традиционная именно для крейсерского состава. Еще с парусных времен набег на неприятельский берег вменялся в обязанности свободных охотников, которые приходят на рассвете с попутным ветром, разоряют город и стремительно исчезают за горизонтом, оставив после себя руины фортов и береговых батарей, сожженные военные и заводские пакгаузы и мачты потопленных транспортов, торчащие из черной воды...

Разница с дерзкими рейдами корсаров прошлого была лишь в том, что на территорию Британии, признанной «Владычицы морей», никто не покушался уже почти два с половиной столетия. Да еще в том, что впервые набег был тщательно рассчитанной операцией для всего Гохзеефлотте, а не только для его «летучего отряда».

Линейные крейсера лишь наносили непосредственный артиллерийский удар по городу. А в это время в соседних прибрежных бухтах шныряли миноносцы, преследующие мелкие каботажные суда или выполняющие работу противолодочного патруля. Немецкие легкие крейсера «пасли» на британских фарватерах свои минзаги или нередко ставили мины сами... А в открытом море, на широте основного удара, невидимые за утренним туманом, длинным кильватером бродили линейные корабли Гохзеефлотте – около полутора десятков дредноутов и несколько более старых броненосцев, призванных в случае выхода британских главных сил спасти свой авангард и навязать врагу генеральный бой.

Впрочем, если линкоры и выходили в море, они обычно не приближались к британским берегам, а оставались в центральной части Северного моря, в зоне Доггер-Банки. На равном удалении от своих и неприятельских берегов, поблизости от отмелей, над которыми в эту пору года вечно стоят плотные туманы белесого цвета, почти непроницаемые даже

для самой лучшей цейсовской оптики. В таких туманах даже крупному соединению легко остаться незамеченным, и, кроме того, ограниченная видимость диктует более короткие дистанции боя, выгодные для применения немецких броневых снарядов.

Примерно так выглядел оперативный план германского флотского командования и в день 2 ноября 1914 года, когда около четырех часов пополудни эскадра Хиппера снялась с якорей в Вильгельмсхафене, чтобы отправиться на обстрел города Ярмут.



Фото 13. Броненосный крейсер «Блюхер» выходит в море

Ордер эскадры на походе был достаточно стандартен. Форзейлями шли легкие крейсера «Страсбург» и «Грауденц», далее на дистанции около тридцати кабельтовых следовали линейные крейсера во главе с флагманским «Зейдлицем». И «Блюхер» занимал среди них место третьего в кильватерном строю. Замыкали колонну, прикрывая ее на почтительном удалении с тыла, еще два легких крейсера – «Кольберг» и «Штральзунд». В обязанности форзейлей входила визуальная разведка и противолодочный дозор. Линейным крейсерам предстояло поутру следующего дня уничтожить инфраструктуру Ярмутского порта. А замыкающая пара обязана была держать связь с линкорами,

также вышедшими в море, и попутно поставить мины на каботажных фарватерах у британского побережья.

Рассвет 3 ноября был мгlistым, английский берег плотно затянуло клубами жемчужно-серого, холодного тумана. И когда утром в половине девятого на территорию порта Ярмут и близлежащего курортного поселка посыпались крупнокалиберные снаряды, артиллеристы британских береговых батарей даже не смогли толком определить, кто на них напал. В молочной полосе над горизонтом шевелились крупные серые тени, горизонт то и дело озарялся вспышками и оглашался тугими раскатами канонады. Но стреляющие корабли работали по городу с дистанции более 70 кабельтовых, и лишь по калибрам падающих на берег снарядов англичане вычислили, что это могут быть линкоры. Радисты Ярмута подняли настоящую панику, объявив в эфире, что город атакует... дредноутская колонна Ингенюля!

Единственным британским боевым кораблем, который оказал достойное сопротивление внезапно появившемуся врагу, была старая нестроевая торпедно-канонерская лодка «Хэлсион».

Пожилой ветеран, охранявший местных рыбаков во время промысла, и промеж делом занимавшийся уничтожением плавающих мин, сорванных с минрепов вчерашним штормом, медленно шуршал винтами по спокойной воде, когда прямо по курсу перед ним шумно обрушился в воду 280-миллиметровый полубронебойный снаряд. И за высоким фонтаном белого всплеска скользнула по волне длинная светлая тень крупного двухтрубного крейсера...

«Молитке»?.. Или даже сам «Зейдлиц»?.. Впрочем, маленькому устаревшему кораблю, не имеющему на борту торпедного запаса, не было никакой разницы, который конкретно из германских линейных крейсеров через мгновение растерзает его в клочья. Главное было – успеть поднять тревогу среди соратников, отстаивающихся в портовых акваториях восточного британского побережья.

Следующий залп лег накрытием. «Хэлсион», уже горящий, все-таки бросил в эфир сообщение о визуальном контакте с линейным крейсером, и начал полным ходом, насколько позволяли изношенные машины, отходить к берегу – под дымза-

весу, поставленную двумя патрульными миноносцами «Лайвли» и «Леопард».

Удивительно, но факт: старой канонерке удалось уйти, отделавшись легкими повреждениями и троими ранеными в экипаже.

Из-за опасности подвергнуться нападению подводных лодок, германские линейные крейсера держались далеко от берега и постоянно совершали резкие перемены курса. А береговая линия едва угадывалась за дымными полосами начинающейся непогоды. Возможно, поэтому стрельба эскадры Хиппера оказалась не столь эффективной, как ожидалось по плану. Ни одна береговая батарея уничтожена так и не была, зато пострадали жилые кварталы города и ближайшего санатория, погибло несколько мирных жителей.

Британские столичные газеты буквально на следующий день объявили, что **«немецкие крейсера-убийцы умышленно атаковали мирный поселок»**. Общественность Ярмута даже обратилась в Парламент с просьбой: если кто-либо из германских командиров, участвовавших в этой операции, в процессе войны попадет в плен, отдать их под суд как военных преступников.

Кстати, ответный огонь британских береговых батарей из-за того же тумана оказался совершенно безрезультатен. А миноносцу «Лайвли» при входе в акваторию порта пришлось уворачиваться от снарядов: по ошибке кто-то из молодых канониров начал его обстреливать. Воистину – у страха глаза велики...

Пока линейные крейсера Хиппера пытались разорить Ярмут, легкий крейсер «Штральзунд» выставил на подходах к городу изрядную минную банку. Причем, был замечен за этим занятием одиноким мирным траулером, который и сообщил по прибытии в город о новом заграждении. Здесь бы британскому командованию призадуматься и послать в указанный рыбаком район тральщики. Но вместо этого к Ярмуту начали стягивать подлодки – чтобы атаковать торпедами германские крейсера. Естественно, что уже несколько часов спустя мины «Штральзунда» сработали под килем первого британского корабля. Им оказалась субмарина за номером «D-5», из экипажа которой

удалось уцелеть только четверым морякам – тем, что находились во время подрыва на рубке лодки, идущей в надводном положении.

А вот легкому крейсеру «Аурора» несказанно повезло. Британский разведчик около часа находился в заминированных водах, не зная, что путешествует буквально «по рогам» смертоносных шаров. Спокойно пройдя заграждение, и даже не заметив мин, «Аурора» после одиннадцати часов утра вошла в Ярмут – когда авангарда Гохзеефлотте уже простыл и след...

Высланные в море британские линейные крейсера – «кошки Фишера» – к месту боя попросту опоздали. Да и как могло быть иначе, если конкретные сообщения о локализации, курсе, численности и составе эскадры врага они получили через сорок минут после того, как обстрел Ярмута был завершен?

На первый взгляд, итоги операции оказались гораздо менее масштабны, нежели ожидало германское командование. Но этот обстрел, закончившийся почти без ущерба для береговой обороны, тем не менее, перевернул представление английского общества о безопасности своей державы и вынудил лордов Адмиралтейства обратить внимание на уязвимость берегов «туманного Альбиона».

Для предотвращения подобных акций в дальнейшем британское командование вынуждено было стянуть к восточным морским границам страны значительные силы. Линкоры Гранд-Флита стояли в Инвенгордоне и в Скапа-Флоу. Из Портленда в Портсмут и в устье Темзы перебазировалась целая армада старых броненосцев типа «Кинг Эдуард VII», а «кошки» окончательно переселились в Кромарти. Были усилены Гарвичский отряд легких сил и патрули эскадренных миноносцев. А для того, чтобы затруднить для разведки противника определение новых стоянок тяжелых кораблей, полтора десятка старых крупных сухогрузов прошли весьма странную «модернизацию».

На широких палубах бывших транспортов были смонтированы фанерные орудийные башни, из амбразур которых пилились на свет божий стволы фальшивых тяжелых орудий. С мачт сняли грузовые стрелы и водрузили вместо них жестяные или деревянные «боевые марсы» – с полутораметровыми шестами вместо базовых дальномеров и с игрушечными «пу-

леметами». Корабли выкрасили в шаровой цвет и даже нанесли на трубы ленточки – «риски», обозначающие место данной боевой единицы в строю своего отряда.

Буквально через месяц после обстрела Ярмута в каждом более или менее уважающем себя крупном порту Британии завелся хотя бы один такой «псевдоброненосец» – на всякий случай, на страх врагу... Бывало, что после атаки такого «линкора» германской подводной лодкой по воде долго плавали его деревянные «пушки».

При возвращении в Вильгельмсхафен германский крейсерский отряд понес первые большие потери. И ладно бы от рук сильного, умного и благородного врага – а то от пустого и жестокого случая... На своем же оборонном минном заграждении подорвался броненосный крейсер «Йорк» – старый соплаватель «Блюхера» по учебно-артиллерийскому отряду. В экипаже были немалые жертвы – более двух третей всего состава. Эта гибель произвела на команды крейсеров самое удручающее впечатление, и вице-адмирал фон Ингеноль даже решил, что необходимо ускорить подготовку к новому выходу – непременно победному, чтобы впечатление от нелепой и бессмысленной смерти сотоварищей не повлияло на боевой дух германских моряков.

7.

8 декабря 1914 года под Фолклендами потерпела сокрушительное поражение крейсерская эскадра германского флота под флагом вице-адмирала графа фон Шпее. И уже сутки спустя после гибели «Шарнхорста» и «Гнейзенау» в штабе Ингеноля стало известно, что «авторами» разгрома являются британские линейные крейсера «Инвинсибл» и «Инфлексибл».

Это означало, что погибшие крейсера принесли своему флоту хотя и невеликую, но ощутимую пользу. Они отвлекли на себя значительно превосходящего врага, и в составе Гранд-Флита временно отсутствуют два крупных и неплохо подготовленных корабля «капитального» класса. А значит, на ближайшее время у Авангарда Гохзеефлотте и у линейно-крейсерской эскадры англичан, работающей под флагом адмирала Дэвида Битти, шансы в бою равны...

Вернее, почти равны. Британцы сохраняют в Северном море легкий численный перевес. Но он вполне может быть нейтрализован за счет преимущества немцев по живучести и боевой выносливости.

Неделю спустя после гибели эскадры Шпее Первая разведывательная группа спустила траурные вымпелы и заменила их боевыми стеньговыми флагами. Новый поход к английским берегам начался 15 декабря 1914 года.

Еще до рассвета в сторону британских островов вышли из Вильгельмсхафена 17 лучших германских эсминцев из состава Первой и Девятой минных флотилий Гохзеефлотте. За ними вытянулись за отмели речного устья Яде все линейные крейсера Хиппера во главе со своим бессменным флагманом – «Зейдлицем». И впервые с эскадрой шел в бой новейший «Дерфлингер» – крупный, плоский, вооруженный двенадцатидюймовыми орудиями в линейно-возвышенных башнях. Надежда державы, последний линейный крейсер Германии, построенный в мирное время. Последний ученик «Блюхера».

Кстати, кают-компания «Блюхера» перед походом пригласила на борт офицера с подводной лодки, несколько дней назад проводившей разведку побережья в районе Хартлпула. Через сутки этот подводник помог штурманам эскадры Хиппера вывести корабли в заданный район, а артиллеристам – определить цели по береговым ориентирам.

Вместе с линейными крейсерами вышла в море Вторая разведывательная эскадра Гохзеефлотте в составе четырех легких крейсеров, уже известных читателю из описания предыдущей операции. Это были «Грауденц», «Штральзунд», «Кольберг» и «Страсбург». На сей раз обязанности минного заградителя выполнял «Кольберг», принявший на борт запас из 100 мин.

Через полсуток после крейсеров, уже ближе к вечеру, из Вильгельмсхафена вышли и линкоры Гохзеефлотте. 17 dreadnoughtов со своими разведчиками – легкими крейсерами, а также с многочисленным эскортом эсминцев. Тыл германской колонны обеспечивал старый флагман, броненосный крейсер «Принц Генрих», практически бесполезный в тесном артиллерийском бою из-за низкой скорострельности своих абсолютно устаревших 240-миллиметровых орудий, но зато оборудованный при модернизации новыми системами связи. Его роль в

эскадре была, по сути, чисто административной, и состояла в обеспечении связи с береговым командованием.

Дополнительные функции штабного координатора возлагались на другой старый броненосный крейсер – «Роон», однотипный с погибшим в прошлом походе «Йорком».

Огромная сила шла по безмолвному ледяному морю в режиме радиомолчания...

Могли ли в тот час немецкие командиры предположить, что именно последнее обстоятельство и обеспечило успех тщательно спланированной операции?

Задолго до этого дня, еще 26 августа 1914 года, на траверзе острова Оденсхольм во время выполнения разведывательного задания сел на камни германский легкий крейсер «Магдебург». С борта погибающего крейсера, чей экипаж подорвал машины своего корабля, чтобы он не попал в плен, русским контрразведчикам удалось снять германские морские шифры. Благодаря этим книгам, переплетенным в свинцовые пластины, вся Антанта могла дешифровывать радиогаммы германских боевых кораблей – и прогнозировать практически любые действия противника на море.

Во время выхода немцев к британским берегам 15–16 декабря 1914 года так называемый «сороковой кабинет» Адмиралтейства, специальный отдел, занимающийся дешифровкой вражеских радиогамм и информационным обеспечением контрразведки, сообщил Первому Лорду о продвижении к Британским островам эскадры линейных крейсеров.

О линкорах не было ни слова, поскольку линкоры во время похода ни разу не пытались связаться с Хиппером.

Предупрежденные Адмиралтейством, в портах восточного побережья Британии первыми развели пары линейные крейсера Битти – естественная альтернатива Авангарду Императорского флота. В этот момент в распоряжении британского адмирала находилось всего четыре корабля – флагманский «Лайон», однотипная с ним «Куин Мэри», новейший «Тайгер» и прибывший из колониальных вод многоопытный флагман флота Новой Зеландии «Нью-Зилэнд». Лучшая в эскадре Битти по артиллерийской подготовке – «Принцесс Ройял» – проходила плановый ремонт, и принять участие в операции не могла.

Командующему Гранд-Флитом вице-адмиралу Джону Джеллико этих сил показалось недостаточно для успешного противостояния германскому набегу. Для содействия Битти к юго-восточным берегам Англии была отправлена Вторая линейная эскадра Гроэнд-Флита в составе шести линкоров-дредноутов и легкого крейсера-разведчика «Боадичея». Кроме того, в подчинении Битти находились крейсерский отряд под флагом командора Уильяма Гудинафа в составе четырех великокопленных легких крейсеров типа «Саутгемптон» и однотипного с «Боадичеей» скаута по имени «Бланш».

Разведку обеспечивали вездесущие Гарвичские Силы во главе с Реджинальдом Тэрвитом. Правда, на этот раз Тэрвит мог взять с собой, помимо традиционного «комплекта» легких крейсеров, только 7 эсминцев.

На патрулирование побережья вышли даже ветераны – броненосные крейсера додредноутских времен «Энтрим», «Девоншир», «Роксборо» и «Эрджилл».

Первым делом Битти приказал вернуться в порт легким крейсерам «Бланш» и «Боадичея». Начинался шторм, и мелкие крейсера-скауты были уже практически бесполезны. При размахах качки более тридцати пяти градусов они не могли ни эффективно вести наблюдение, ни использовать свою палубную 102-миллиметровую артиллерию, поминутно окатываемую холодной забортной водой. Мелко дрожа от вибрации машин на предельном ходу, обе «красавицы Гранд-Флита» скрылись в пелене непогоды. Следом за ними адмирал вознамерился отправить и эсминцы, едва не захлебывающиеся в тяжелых волнах. Но не успел...

В 5 часов 15 минут утра по Гринвичу эсминец «Линкс» во мгле выскочил на контркурс с приземистым серым миноносцем, чей силуэт с острого курсового угла читался из рук вон плохо. В ответ на поданный ратьером позывной, встречный корабль понес какую-то тарабарщину... Стандартный прием: пока сигнальщик оппонента будет пытаться прочесть всякую чушь, бессистемно отбитую в качестве ответа на вопрос, можно успеть приготовиться к выстрелу. «Линкс» решил не рисковать своей шкурой и выстрелил первым, сообщив своим товарищам, что встреченный им эсминец – немецкий.

... «V-155» стремительно шмыгнул в полосу тумана, поворачивая на север, и стремясь навести преследующего его англичанина на свои главные силы. В предрассветном сумраке завязалась нервная, беглая перестрелка между двумя группами эсминцев, и вскоре завершилась так же внезапно, как и началась, когда английские корабли отошли, получив легкие повреждения.

Полчаса спустя стрельба вспыхнула с новой силой, когда британские эсминцы наткнулись в темноте на довольно старый германский легкий крейсер, определенный ими как «Гамбург». Тот обстрелял противника из своих пушек 105-миллиметрового калибра и нанес тяжелые повреждения эсминцу «Харди». В свою очередь, англичанам удалось выпустить по крейсеру несколько торпед, из которых одна, как утверждали англичане, попала противнику в борт примерно на уровне кормового котельного отделения. После взаимной атаки неприятели разошлись, и каждый рапортовал своему командованию о том, что утопил своего врага...

Эта информация впоследствии не подтвердилась.

На рассвете четыре старых британских миноносца – «Уэвенн», «Дун», «Тэст» и «Мой» – патрулировавшие прибрежные воды у города Хартлпул, встретили и попытались атаковать торпедами несколько крупных немецких кораблей. Но усилия патрульной группы оказались тщетными. Отогнав назойливого противника выстрелами средней артиллерии, три крупных крейсера как ни в чем ни бывало пошли ближе к порту и открыли огонь из главного калибра по береговым объектам.

Это были «Зейдлиц», «Мольтке» и «Блюхер». Пока они вели огонь по береговым укреплениям в районе Хартлпула, «Фон дер Танн» и «Дерфлингер» внезапно нарисовались из тумана на траверзе Скарборо, и, обстреливая берег с близкой дистанции, начали продвигаться к Уитби...

Впервые германская эскадра разделилась для выполнения задания, и тем самым добилась так называемого «эффекта вездесущности». Англичане, пусть и предупрежденные контрразведчиками и уже вступавшие с немецкими кораблями в визуальный контакт, тем не менее, не могли предугадать следующего шага неприятеля.

В портовой акватории Хартлпула находились старые бронепалубные крейсера «Форвард» и «Пэтрол». При приближении столь грозного врага, каким были для них крейсера-дредноуты, оба английских корабля снялись с якоря и начали менять позицию. Пытались немедленно скрыться? Самое удивительное, что нет... Они прошли к внешнему рейду, успев не только разглядеть противника и сообщить о нем в эфир все данные, но и вступить с ним в короткую перестрелку. К сожалению, «Пэтрол» так увлекся наблюдением за немцами, что ухитрился сесть на мель посреди родной акватории. Старого разведчика, оказавшегося для линейных крейсеров лакомой неподвижной целью, спасла счастливая случайность.

Поднятые по тревоге расчеты трехорудийной шестидюймовой батареи, защищавшей город от нападения с моря, при первых звуках канонады заняли свои места и тоже повели огонь по противнику.

Сначала англичане пристрелялись по «Мольтке», но после первого попадания – надводного, но у самой ватерлинии – германский крейсер совершил координат, и стрелять по нему стало слишком неудобно. Тогда главной мишенью береговой батареи стал концевой в германском кильватере «Блюхер».

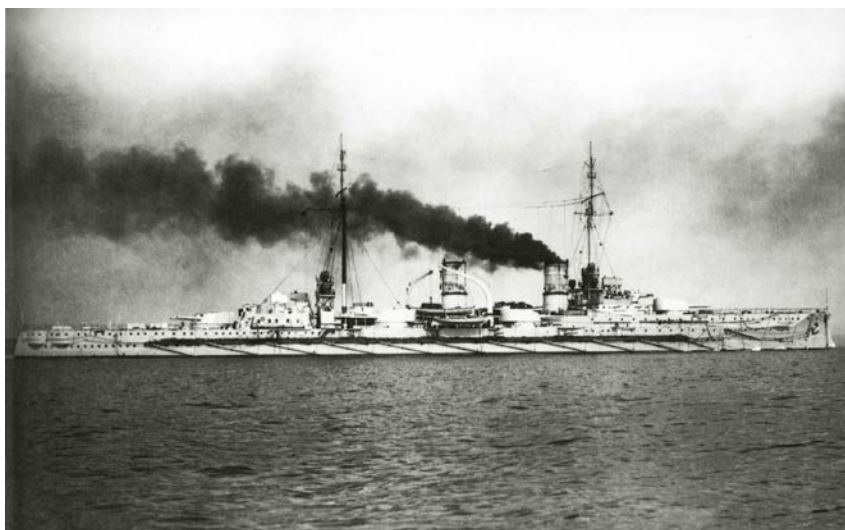


Фото 14. Броненосный крейсер «Блюхер»

Очевидно, англичане считали самого старшего из больших крейсеров Хиппера наиболее уязвимым, и желали добиться гарантированного результата своей стрельбы.

Им удалось нанести крейсеру шесть попаданий снарядами калибром 152 миллиметра, но все повреждения были локализованы на верхней палубе и практически не повлияли на боеспособность корабля. «Блюхер» быстро потушил возникший пожар и продолжил обстрел города.

Соединение выпустило по территории Хартлпула более 1100 тяжелых снарядов. В городе погибло 86 жителей, среди которых было немало некомбатантов. Инфраструктура порта была разрушена, стоявшие в гавани корабли – и в их числе несчастный отважный «Пэтрол» – получили повреждения.

Береговая батарея, доставившая крейсерам Хиппера столько хлопот, согласно германским данным, была все-таки подавлена. Что, впрочем, не мешает англичанам начисто отрицать этот факт. Впрочем, выковыривая снарядами береговую пушку из бетонного капонира, никогда не знаешь, в какой мере тебе это удалось...

На обратном пути Германская эскадра разминулась в непогоде с главными силами Гранд-Флита буквально в восьмидесяти кабельтовых. Несколько английских эсминцев даже вступили в визуальный контакт с броненосным крейсером «Роон». И только путаница в приказах по Гранд-Флиту помешала Битти перехватить Авангард Гохзеефлотте или даже встретиться с линейной колонной неприятеля.

Самому Богу неизвестно, от чего может порой зависеть удача на войне!.. Неверно понятый приказ не дал «кошкам Фишера» перехватить эскадру Хиппера. А дискоординация связи среди главных сил Ингенюля лишила немцев возможности навязать британскому отряду генеральный бой. Случай был упущен – причем, обеими сторонами.

А «Блюхер» по прибытии домой встал в ремонт на заводе «Блом унд Фосс», где некогда строился. Ему предстояло восстановить поврежденные части палубного настила, залатать фальшборт и заменить одну покореженную разрывом шестидюймового снаряда 88-миллиметровую пушку.

Одновременно с ремонтом на экспериментальном корабле была установлена для практических боевых испытаний новая

система управления огнем для среднего калибра. Война войной, а должности опытового корабля артиллерийской комиссии «Блюхера» никто не лишал!

8.

Период январской непогоды принес затишье в военных действиях на море. Сезон ледовых штормов заставил корабли обеих воюющих держав временно прекратить активные действия. Часть линейной колонны Гохзеефлотте после смены на ней командного состава получила приказ перейти в Киль – чтобы дредноуты могли в более спокойной обстановке провести учебные стрельбы.

В Кильской бухте и на тех самых полигонах, на которых до войны проводил свои артиллерийские опыты «Блюхер», практически не ощущалось влияние штормов, и что самое главное – гарантированно не могло быть неприятельских подлодок. Ни британских, ни русских. Ведь что может быть лучшей мишенью для торпедной атаки, нежели высокий борт крупного тяжелого линкора, занятого учебной стрельбой?..

Но прежде, чем «Кениги» и «Кайзеры» отправились совершенствовать свою боевую подготовку на учебном полигоне, им предстояло принять участие еще в одном выходе к британскому побережью.

Линейные крейсера Хиппера вновь намеревались произвести демонстративную акцию у побережья Британии. Только на этот раз не обстрел какого-нибудь населенного пункта был их основной целью. Сначала эскадра должна была выйти в район Доггер-Банки и проверить данные разведки о наличии там скопления британских легких сил, конвоирующих минные транспорты. Дело в том, что у германского командования существовали – и не без основания – подозрения, что англичане, отчаявшись уничтожить Гохзеефлотте в генеральном бою, перешли к тактике тесной минной блокады. Уже не раз в районе банки Амрум мелькали в тумане черные тени военно-транспортных пароходов, а в районе Боркум-рифа недавно пришлось поработать тральщикам, когда едва не подрывался на невесть откуда взявшемся новом поле один из старых патрульных миноносцев.

И вот агенты доложили Ингенюлю о том, что Кромарти и Росайт покинуло несколько десятков пароходов в сопровождении большого количества крейсеров.

Должно быть, снова идут ставить мины у немецких берегов...

Германская разведка к этому времени знала, что до войны в Англии не уделялось должного внимания производству заградительных мин. И когда уже начались боевые действия, Адмиралтейство вело переговоры с русскими союзниками, делавшими мины в достаточном количестве, о покупке тысячи штук, чтобы выставить оборонительные банки в водах вокруг Шотландии... Откуда у англичан столько мин, чтобы отправить к германским берегам на постановку одновременно три десятка заградителей? Об этом Ингенюль почему-то не задумывался.

Итак, линейные крейсера Хиппера в сопровождении своих верных разведчиков из Второй группы должны были выйти на Доггер-Банку и, если там окажутся заградители со своей охраной, перебить их.

В штабе флота, очевидно, понимали, что сообщение о массовом выходе в море минных заградителей вполне может быть и дезинформацией. Зато сущей правдой мог оказаться рапорт пилота разведывательного аэроплана, полученный начальником штаба флота вице-адмиралом Эккерманом вечером 19 января. Из этой бумаги следовало, что на Доггер-Банке летчик почти целый час наблюдал за медленно идущей на восток-юго-восток эскадрой из пяти крупных крейсеров, вооруженных башенной артиллерией...

Если учесть довольно низкое качество тогдашней авиаразведки в целом, за крейсера можно было принять кого угодно. Но, с другой стороны, если уж отважный авиатор разглядел башни, то он летал достаточно низко, чтобы иметь возможность отличить крейсер от линкора по большей узости корпуса и форме внешних обводов.

Агенты в Британии подтвердили для Ингенюля информацию о том, что в данное время в подчинении Битти находится именно пять линейных крейсеров, поскольку «Куин Мэри» встала в ремонт. «Лайон», «Тайгер», «Принцесс Ройял», «Нью-Зилэнд» и «Индомитебл». Не их ли, получается, видели с самолета?.. И линкоров, вроде бы, с ними не было, только положенная

по штату разведка из легких крейсеров и противолодочный эскорт эсминцев.

А если это так, то не нужно упускать случай нанести поражение элитной крейсерской группе Гранд-Флита. Пусть после разведки на Доггер-Банке Хиппер поведет свои крейсера далее на запад – на поиск противника. Не найдет – снова обстреляет города на побережье. Найдет – даст навязать себе бой, и, отстреливаясь на погоне, будет полным ходом отступать в сторону той же Доггер-Банки, где в клочьях январского белесого тумана и среди снежных зарядов будет поджидать неприятеля дредноутская засада...

Какой британский линейный крейсер, будь он хоть трижды снайпер, выдержит поединок на коротких дистанциях с германским линкором – выносливым, устойчивым, значительно лучше защищенным и представляющим собой прекрасную артплатформу? После этого немцам останется только вовремя отойти, пока на призыв своих крейсеров к Доггер-Банке не выдвинулся весь остальной Гранд-Флит.

Идею бить врага по частям надо все-таки развивать последовательно. Осуществление своего плана вице-адмирал Ф. фон Ингеноль назначил на 21 января. Но Господь внес свои коррективы в замысел человека – в Северном море вновь разразился шторм и продлился почти трое суток. Эскадра Хиппера вышла при первых признаках затишья – с таким расчетом, чтобы оказаться на Доггер-Банке примерно с рассветом 24 января 1915 года.

На сей раз в строю эскадры отсутствовал «Фон дер Танн». Аварийное состояние турбин на 20 дней отправило его в ремонт, и место концевой в строю занял «Блюхер» – по праву самого опытного среди своих соратников.

Можно долго спорить о том, стоило ли ему вообще участвовать в этом боевом выходе. Ведь планировался не просто набег, а бой с примерно равным противником. Равным – для «Зейдлица», «Мольтке» и «Дерфлингера». И заведомо превосходящим – для главного героя этого очерка...

Но мог ли Хиппер отказаться от участия «Блюхера» в операции? С учетом, что из-за вставшего не вовремя в ремонт «Фон дер Танна» рисковал остаться с тремя линейными крейсерами – против как минимум пятерых англичан того же клас-

са? И, кроме того, «Дерфлингер» был, по мнению адмирала, еще недостаточно обучен, чтобы можно было полностью на него положиться.

Известно, что накануне выхода в море командир «Блюхера» Александр Эрдман встречался с Тирпицем. Гросс-адмирал даже отметил этот факт в своих мемуарах. Но только как факт. О чем был разговор между старыми соратниками – до сих пор неизвестно...

В 17 часов 45 минут 23 января 1915 года в Вильгельмсхафене Хиппер зачитал офицерам своего штаба несколько минут назад принятый по радио «на ленту» приказ главнокомандующего: утром следующего дня быть у Доггер-Банки и разогнать там британские патрули. Велено было, между прочим, не щадить и регулярно пасущиеся в этом богатом сельдью районе рыбацкие траулеры, поскольку от агентурной разведки пришел слух, будто бы те из них, что имеют радио, тайне служат шпионами.

С момента оглашения приказа операция считалась начатой, и отменена быть уже не могла.

Флагманский «Зейдлиц» выдернул из вязкого илистого грунта свои черные тяжкие якоря и медленно вытянулся за речные бары Яде. Потом, набирая обороты, вышел на линию створовых маяков, уводя свой отряд навстречу первому в истории сражению кораблей дредноутского класса.

За ним в кильватер равнялись «Мольтке», «Дерфлингер» и «Блюхер». Четыре легких крейсера во главе с «Грауденцем» привычно разделились на тактические пары. Двое пошли форзейлями, еще двое резали острыми форштевнями засвежившую волну в тридцати кабельтовых позади концевой в линейном строю. По флангам эскадры суеилось 19 эсминцев.

Все – как всегда, как уже успело за полгода войны устояться и стать почти традицией.

Море было пустынно. Шторм затихал, и чем дальше эскадра продвигалась к затянутым полосами тумана мелководным центральным районам Северного моря, тем менее вероятной казалась германским морякам встреча с неприятелем. Скорее всего, дело так и закончится новым обстрелом неприятельского побережья. И снова будут рушиться под огнем береговые укрепления, дома и дамбы. Будут пылать в порту нефтесклады

и угольные пакгаузы. Будут в испуге разбегаться беспомощные рыбачьи траулеры и среди них – замаскированные сторожевые шлюпы, которым абсолютно нечего противопоставить крейсерским калибрам, и которые только и умеют, что нести от радиостанции к радиостанции вдоль берегов «неприступной» Британии паническую весть о новом набеге...

Так не раз уже было. И так могло быть еще раз. Но... читатель, вспомните «Магдебурга»! Перехватив радиограмму, содержащую приказ штаба флота для эскадры Хиппера выйти в море и произвести поиск в районе Доггер-Банки, специалисты из «сорокового кабинета» Адмиралтейства смогли в подробностях расшифровать германскую депешу. И в Мэри-Ферт, где под пронизывающим ветром подогревали котлы на стоянках линейные крейсера Битти, тотчас же полетел вызов.

Три часа спустя того же 23 января 1915 года «Лайон» полным ходом вел свою эскадру к восточной оконечности Доггер-Банки. С линейными крейсерами шли четыре разведчика «сити-класса», возглавляемые своим бессменным предводителем – «Саутгемптоном». Рэджинальд Тэрвит привел к месту предстоящего боя из Гарвича «Аурору», «Аретьюсу» и «Ондаунтед». Четырехбалльная зыбь изматывающе трясла и трепала следующие за ними многочисленные эсминцы. Но к утру синоптики обещали утихание ветра и снижение волны, а стало быть, адмирал не спешил отпускать легкие силы на базу, ожидая, что они еще могут пригодиться в предстоящем бою.

Две колонны линейных крейсеров – каждая со своим необходимым эскортом – неумолимо сближались во мраке. Два вектора на штабных картах сошлись в семь часов пополудни, когда та самая везучая «Аурора», которая некогда без вреда для себя прошла по поставленному «Штральзундом» минному заграждению, наткнулась в предрассветном полумраке на четыре немецких эсминца, возглавляемые каким-то не слишком быстроходным легким крейсером...

... «Кольберг» со своими эсминцами шел на левом фланге эскадры Хиппера, внимательно наблюдая за горизонтом. На юго-восток еще можно было что-то разглядеть, так как занималась тусклая зимняя заря, и небо начало медленно светлеть, покрываясь розовато-желтыми, ветренными разводами. Но к северу и западу над морем стоял плотный сумрак – туда

восточный ветер уволакивал от отмелей Доггер-Банки отступающую непогоду.

Через час ветер переменится на северо-восточный, и вопреки всем прогнозам, волна вновь поднимется до шести баллов. Рассветет. Видимость станет более восьмидесяти кабельтовых. А пока у разведчиков обеих эскадр были все основания предполагать, что возможно, боя не будет вовсе, если противники опять разминутся в туманах...

Наблюдатели «Кольберга» проглядели все глаза, но опасности не заметили.

Примерно в семь часов слева впереди по курсу мигнул ратьер. Должно быть, какой-то из девятнадцати немецких миноносцев заблудился и ищет свое место в строю? «Кольберг», также ратьером, приказал «заблудшей душе» показать свой позывной и присоединиться к отряду. Но в ответ под слоистой туманностью в открытом море сверкнула оранжево-красная вспышка. А через мгновение ветер донес издалика гулкий грохот первого выстрела...

Заплатив за свою ошибку жизнями двух своих моряков, «Кольберг», наконец, опознал в стреляющем корабле британский легкий крейсер. Одновременно с этим и «Штральзунд» доложил Хипперу о том, что видит к норд-весту от себя весьма многочисленные дымы, как пить дать принадлежащие англичанам. «Блюхер», также наблюдающий за северо-западной частью горизонта, выразил мнение, что это, должно быть, эсминцы, и их там явно целое полчище, числом не менее двух десятков.

Доклад разведчиков вынудил адмирала Хиппера собрать все вверенные силы на курсе зюйд-ост, чтобы, как только рассветет иметь возможность более точно определить число и тип вражеских кораблей. И встретить попытку атаки бортом – с максимальным сосредоточением залпа.

Сомнения рассеялись с ночной темнотой. Рассвет проявил на горизонте по правому борту немецкой колонны не только многочисленные дымы Гарвичских легких сил, но и пять громоздких высокобортных силуэтов, равняющихся в кильватер...

Кажется, вступала в действие вторая часть приказа Ингенюля, и теперь Авангарду следовало увлекать противника в погоне за собой под дула дредноутов Гохзеефлотте...

Ничего не длится так долго, как тишина перед первым залпом. Особенно, когда после этого залпа пушки не умолкают над морем несколько часов.

«Блюхер» опознал британского флагмана «Лайона» первым. И первым же определил дистанцию до противника, составившую на 9 часов 50 минут утра 110 кабельтовых. И сразу же на сигнальный флагшток фок-мачты концевой в немецком строю взлетел флажный сигнал, оповещающий эскадру об оптимальном времени начала пристрелки. «Блюхер» – инструктор Авангарда – оставался собой...

А ведь для него самого наличие в зоне столкновения эскадры Битти почти всем составом могло означать только одно – угрозу неминуемой гибели. Если учесть, что при бое на отходе концевому от века суждено выносить всю тяжесть схватки и первому подвергаться атаке врага на погоне. «Блюхер» уступал по скорости примерно на два узла своим более молодым ученикам и коллегам. Его главная артиллерия калибром 210 миллиметров была слишком легка для борьбы даже с крейсерами типа «Инвинсибл», не говоря уже о фишеровских «кошках». А, следуя в конце строя при отступлении, он был фактически обречен на то, чтобы сносить последовательный огонь всех присутствующих линейных крейсеров противника.

По германским данным, через две минуты после сигнала «Блюхера» «Лайон» прогрел стволы первым пристрелочным залпом. В 10 часов ровно открыл огонь «Тайгер». Еще через семь минут – «Принцесс Ройял». Остальные двое британцев не выдержали заданной их флагманом скорости погони и начали отставать, находясь еще на недоступной для стрельбы дистанции.

Но и три противника с калибром артиллерии 343 мм – это было слишком много для одного «Блюхера». А для начала англичане сосредоточили огонь именно на нем.

Адмиралу Хипперу ничего не оставалось, как начать отступать к району условленной встречи с линкорами Гохзеефлотте.

Если в результате боя поврежденный корабль возвратился в базу, обычно исследователю не составляет труда полностью восстановить картину его поведения в бою. К услугам летописца – мемуары выжившей команды, штабные отчеты, собственные карты участника, ремонтные ведомости... А что

доподлинно творилось в минуты сражения на борту погибающего корабля, зачастую ведает один Бог. Чуть меньше знает ближайший мателот. И на третьем месте по информированности – враг, собравший с воды экипаж поверженного противника. Если, конечно, собрал. Если, конечно, ему рассказали, и рассказали только правду.

Как говорится, «до Бога далеко»...

Соседом «Блюхера» по строю при Доггер-Банке был «Дерфлингер». Поэтому примерная последовательность его действий в бою восстановлена по отчету командира «Дерфлингера» Людвиг фон Ройтера и по свидетельствам британских источников.

Первый 343-миллиметровый снаряд, выпущенный, по всей видимости, «Лайоном» или «Принцесс Ройял», вонзился в корму «Блюхера» примерно в 10 часов 12 минут. Разрушения обшивки на уровне ватерлинии оказались довольно обширными, что фон Ройтер сразу же отметил по изменению положения корпуса крейсера, быстро осевшего в легком дифференте.

Сам «Блюхер» открыл огонь только через пять минут после этой первой раны. И почти сразу же добился накрытия, хотя его 210-миллиметровые снаряды, попадая в главный броневой пояс «Лайона», не могли причинить неприятельскому флагману большого вреда. Кроме того, «Блюхер» начал активно координатировать на курсе, чтобы сбить англичанам пристрелку. И еще почти час первое попадание в корму оставалось единственным повреждением.

В 11 часов 16 минут из-под дымовой завесы в торпедную атаку на хвост немецкой колонны выскочило несколько британских эсминцев во главе с легкими крейсерами «Аурора», «Аретьюса» и «Ондаунтед». «Блюхер», державший в этот момент, судя по высоте спутной волны у форштевня, примерно 25-узловой ход, мастерски вывернулся из-под веера торпед и смог огнем среднего калибра нанести некоторые повреждения двум атакующим эсминцам.

Флагманский «Зейдлиц», шедший далеко впереди, обнаружил сокращение дистанции до противника и первые признаки отставания «Блюхера» от колонны. «Дерфлингеру» отдается распоряжение при необходимости оказать концевому помощь.

Этот приказ был отчасти формален. Кроме поддержки арт-огнем, никакой другой помощи концевому во время погони оказать невозможно. Но приказ пошел – в эфир, едва ли не открытым текстом, из чего можно заключить, что он рассчитывался, в основном, не на «Дерфлингера», а на самого «Блюхера». Намек адмирала: ***«Держись, в Авангарде своих не бросают!»***

Погоня прошла точку предполагаемого randevu с главными силами Гохзеефлотте... Ни дымка с восточных румбов!!! И в этот миг Хиппер еще не мог знать, что по инициативе самого Императора Ингеноль принужден был задержать выход линкоров до десяти часов утра. В тот миг, когда как раз начиналась на Доггер-Банке артиллерийская перестрелка, дредноуты Гохзеефлотте только начали по одному разводить пары, поднимать якоря и неспешно выползать на внешний рейд Вильгельмсхафена, чтобы строиться в походную колонну...

Прошло всего 15 минут – и судьба «Блюхера» оказалась, по сути, решена. Над центром длинного изящного корпуса, над широкими жаркими трубами промеж двух бортовых артиллерийских установок выбросило в низкое свинцовое небо острую оранжевую струю огня. И «Дерфлингеру» стало на несколько минут невозможно стрелять, поскольку с палубы «Блюхера» клубами повалил высокий, непроницаемо-густой черный дым, пропитанный ядовитыми газами разрыва...

Сомнений практически не было: кто-то из англичан, кажется, «Принцесс Ройял», снайперски положил свой тяжелый полуфугас в центр корпуса «Блюхера» – туда, где под палубой проходил длинный элеватор подачи снарядов к носовой паре 210-миллиметровых башен. И теперь в подачном коридоре бесновался жестокий пожар, грозящий ежеминутным взрывом примерно сорока находящихся в беседах снарядов и кокоров.

К счастью для немцев, пироксилиновые бронебойные боеприпасы, которые в этот момент находились у «Блюхера» на подаче, редко детонируют при возгорании, но пылают опасно и жарко. Через шахту элеваторов пламя прорвалось в помещения пары бортовых башен. Их расчеты погибли мгновенно, даже еще не сгорев, а буквально захлебнувшись огнем, когда пламя в считанные секунды уничтожило весь кислород в башенном пространстве. Через несколько минут после выброса пламени из башенных амбразур с борта «Дерфлингера»

наблюдалось скопление людей возле барбетов. Разматывали шланги – деловито, без суеты.

Очевидно, в этот момент серьезность поражения еще не была очевидна, и экипаж спокойно боролся с огнем.

В 11 часов 50 минут по германским данным броненосный крейсер «Блюхер» неожиданно лег в развороте на девяносто градусов к курсу погони, и с креном на правый борт покинул колонну.

Флагманскому «Зейдлицу» в ответ на запрос «Что произошло?», полетел сигнал:

– Все машины вышли из действия.

Но, по данным «Дерфлингера», в этот момент скорость «Блюхера» равнялась по визуальному определению со стороны примерно семнадцати узлам. Чего, разумеется, не может быть, если ходовая установка полностью выходит из строя... Ну, продрейфует поврежденный корабль по инерции еще с полмили, не более!

В отношении того, чем в действительности мог быть этот злосчастный сигнал, у историков сложилось несколько версий.

Во-первых, при попадании 343-мм снаряда в подачный коридор «Блюхера» почти наверняка оказались перебитыми проходящие вдоль него коммуникационные трубы, содержащие привод машинного телеграфа. Машины еще действовали. Но управлять ими из рубки было невозможно. А традиционная формулировка сообщений в двуфлажном коде несовершенна, и выразить при помощи этой системы данную ситуацию довольно сложно. Таким образом, сигнальщики «Дерфлингера», «Мольтке» и «Зейдлица», находясь под обстрелом, при постоянных дымовых помехах могли прочесть сообщение о выходе из строя машинного телеграфа «Блюхера» как рапорт о поражении ходовой установки в целом.

Во-вторых, существуют свидетельства того, что в это время осколком британского снаряда был перебит магистральный паропровод третьего котельного отделения. При разобщении кочегарок для ремонта паропровода машины крейсера стали страдать от недостатка пара и на некоторое время остались вообще без снабжения энергией. К моменту поднятия сигнал мог звучать как «энергетика вышла из строя». При переводе

во флажный код этот сигнал будет равнозначен с принятым «Зейдлицем».

Есть и третий вариант трактовки событий. Самый невероятный – и в то же время, самый естественный для Первой Разведывательной... Обратите внимание на карту боя. Поднятие сигнала, сообщающего о выходе из строя ходовых, совпало с разворотом «Блюхера» к северным румбам и с движением относительно малой скоростью. Крейсер активно стрелял из уцелевших башен, демонстрируя противнику, что готов дорого продать свою жизнь... Так не был ли этот маневр вполне сознательным решением командира Эрсмана?

...Концевому в строю – не уйти. С 210-миллиметровым калибром – в уже не полном комплекте – не отбиться от «кошек». А спасителей-линкоров нет, и, по всей видимости, не предвидится.

Бой безнадежен. Для всех? Или только для него – для «Блюхера»? Ведь еще можно отвлечь внимание врага на себя, дать уйти остальным. Более сильным и более новым. Более нужным державе, наверное... А сигнал – это для «Зейдлица» и Хиппера. Для того, чтобы командующему не пришлось в голову попытаться прикрывать. Чтобы флагман не бросил продвигаться навстречу линкорам, которые теперь уже наверняка слышат канонаду и идут навстречу. Им надо дать возможность успеть...

За десять лет до этой войны, во время боя под Фузаном, русские крейсера пытались помочь отставшему под обстрелом концевому в колонне «Рюрику». И чем дольше пытались его прикрыть, тем большие он нес потери, будучи, фактически, в центре внимания японской эскадры. Досталось и прикрывающим, простоявшим потом полвойны в ремонте. Хиппер повторил одну ошибку русского адмирала К. П. Иессена – поставил в хвост колонны самый тихоходный в составе группы крейсер. Но не повторил другой – не стал возвращаться.

Как ни кощунственно это звучит, но с точки зрения государственных интересов Германии, «Зейдлиц» обязан был «поверить» в сигнал «Блюхера» – и оставить его одного. Тем более, что за первым сообщением о выходе из строя машин последовало второе – о приближении еще восьми крупных дымов. И «Зейдлиц», не снижая хода, полетел дальше – в дыму пожаров и ослепительных вспышек собственных выстрелов...

Так было лучше для них обоих и еще для двух линейных крейсеров Императорского флота.

В 11 часов 51 минуту по германскому исчислению времени флагман Битти «Лайон», «нашпигованный» тяжелыми снарядами до практической небоеспособности, бросил курс погони и выполз на циркуляцию. Преследование повела «Принцесс Рой-ял», получившая от своего начальника приказ:

– Держаться ближе к неприятелю!

Ближайшим к ней неприятелем в эти минуты был «Блюхер».

Добивали его вчетвером – не считая еще эсминцев и легких крейсеров, поминутно заходящих в торпедную атаку на практически небоеспособный крейсер.

Бой длился еще полтора часа... Вдумайтесь в эту цифру, читатель! Когда после войны водолазы найдут останки «Блюхера» на морском дне, на истерзанном корпусе насчитают более сотни пробоин, из которых половина сделана снарядами калибром крупнее 305 миллиметров. И еще – раны от торпед, которых, по разным оценкам, могло быть от двух до семи.

Немецкие корабли вообще живучи. Но живучести и боевой стойкости «Блюхера», пожалуй, могли бы позавидовать некоторые британские дредноуты – вплоть до «Уорспайта», которому чуть позднее в этой войне хватит трех снарядов, чтобы сбежать из боевой линии...

Кормовая башня «Блюхера» сделала последний выстрел по британскому крейсеру «Аретьюса» примерно в 12 часов 58 минут. Двенадцатидюймовый снаряд с «Индомитебла» рванул на палубе полуюта за полсекунды до этого залпа, выдрав из амбразуры башни одну из пушек вместе с частью лафета. Второе орудие, тем не менее, еще совершило выстрел, после чего умолкло – уже навсегда.

Именно в этот момент «Аретьюса» рискнула предложить «Блюхеру» «капитуляцию на почетных условиях». Ответа не дождалась... Да если бы и дождалась, сомнений в том, каким будет этот ответ, у нее уже не было. И тогда флагман британских минных сил распорядился ускорить конец неприятеля торпедной атакой. Эсминцы пошли вперед...

Через четверть часа в точке с координатами 54 градуса 20 минут северной широты и 5 градусов 43 минуты восточной долготы «Блюхер» лег на борт и, перевернувшись, затонул.

Согласно данным от «Аретьюсы», к этому времени германский крейсер имел попадания не менее, чем 70 снарядами крупных калибров и семью или девятью торпедами. Сама она тоже сделала торпедный залп и попала: одна торпеда взорвалась в первой трети корпуса «Блюхера», возле подбашенных отсеков первого плутонга главного калибра, а вторая – в машинном отделении. При определенных условиях, этих двух последних попаданий самих по себе достаточно, чтобы привести даже крупный броненосный крейсер к негодности, если не к гибели.

По британской традиции, победителем часто считают того, кто в бою сделал по врагу последний выстрел. В данном случае лавры достались «Аретьюсе» и ее эсминцам.

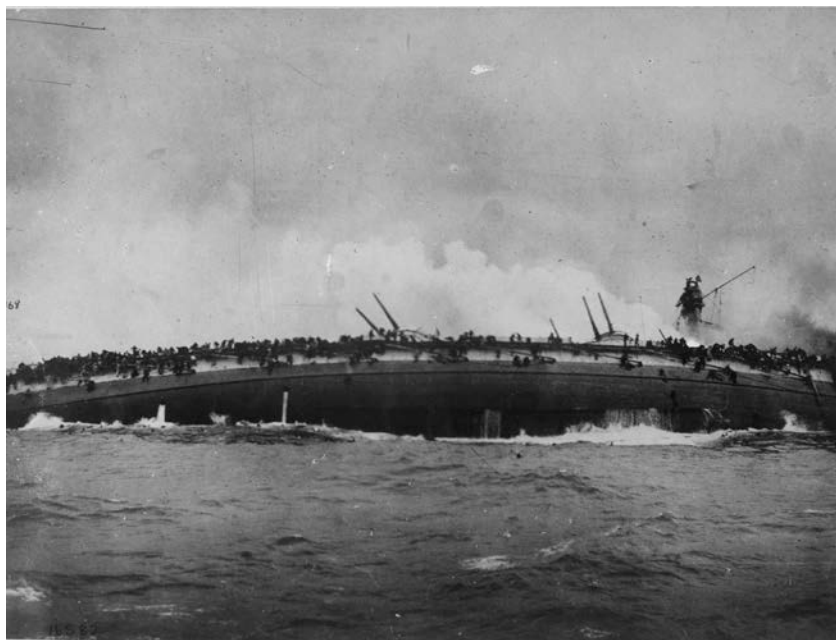


Фото 15. Броненосный крейсер «Блюхер». Последние минуты

...Пройдет год, и весной 1916, накануне самой большой морской битвы этой войны, немцы устроят налет на английский город Лоустофт. Узнав об уничтожении патрульного шлюпа германскими миноносцами, эскадра командора Тэрвитта

во главе с «Аретьюсой» устроит охоту на незваных гостей. Но немцы, отступая, замусорят прибрежные фарватеры минами, на одной из которых будет суждено подорваться одному из лучших разведчиков британского флота. «Аретьюса», «официальная победительница» «Блюхера», будет несколько часов агонизировать на отмели под Гарвичем, покада шторм не положит конец безуспешной спасательной операции...

Карабкаясь по обросшему морской травой днищу погибающего корабля, его моряки пели песню о своем флаге. Так, что это слышал британский миноносец, находящийся в трехстах метрах от них.

– 281 человек из числа экипажа «Блюхера» был подобран милосердными победителями, – написал в своих воспоминаниях Э. Четфилд.

При этом британский адмирал умолчал о том, что могли бы спасти и больше. Но пока «Блюхер» лежал в девяностоградусном крене, а эсминцы «Аретьюсы» спускали шлюпки, из низких облаков вывалился маленький биплан с черными крестами на белых перкалевых крыльях. И принялся бомбить шлюпки, очевидно, решив, что англичане спасают экипаж кого-то из своих. Пока немецкий аэроплан отогнали, несколько десятков обесилевших раненых сорвались с борта «Блюхера» и пошли ко дну.

В этом бою погибло 23 из 29 офицеров «Блюхера» и 724 из 999 его нижних чинов. Александр Эрдман и еще двадцать его соратников умерли от ран в английском плену. Остальным суждено было возвратиться на родину только после окончания войны и гибели германского флота в Скапа-Флоу.

Мог ли исход боя быть другим? Споры бессмысленны почти столетие спустя. Тем более – с учетом мнения участника событий...

Мориц фон Эгиди, командир «Зейдлица»:

– 24 января показало, в каком тяжелом положении могут оказаться линейные крейсера, если послать их в бой без поддержки линейных сил Гохзеефлотте. Если бы мы знали, что за нами стоят наши главные силы, нам не пришлось бы бросить «Блюхера». Мы смогли бы спасти его, как англичане спасли своего флагмана – «Лайона».

За Доггер-Банку заплатились погонами два адмирала. Первым попал в отставку Фридрих фон Ингеноль, что, согласитесь, вполне логично. Выйди линкоры вовремя – и даже при столь слабом разведобеспечении германский Авангард потерь бы не понес. Но самое удивительное, что лишился должности (правда, на время) и младший флагман Битти – Дж. Р. Мур, который допустил, чтобы «Принцесс Ройял» пошла добивать полумертвого «Блюхера», вместо того, чтобы преследовать остальные германские корабли.

Сэр Джулиан Корбетт, официальный летописец британского флота в Первой мировой войне, не преминул в разговоре с Первым Лордом Адмиралтейства – прославленным Джоном Фишером – заметить:

– Достойный враг – это то, чем способен Господь наградить в бою настоящего героя. Ныне вы видели одного достойного врага... Что ваши ребята будут теперь делать с остальными? Они-то, боюсь, еще и получше!

Сказать, что сам Фишер остался недоволен результатами боя, это все равно, что ничего не сказать! Первый Лорд отписал Битти гневную реляцию по поводу поведения британских линейных крейсеров в бою, отметив и общую неорганизованность эскадры после повреждения флагмана, и недостаточную подготовку в области артиллерийской стрельбы. Особенно досталось «Тайгеру», стрельбу которого Фишер охарактеризовал, как «предательски-поганую» (стиль оригинала сохранен). В результате старший артиллерист новейшего из британских линейных крейсеров был снят со своего поста.

Впрочем, невысокую результативность показали все англичане. Эскадра Битти выпустила по врагу 1154 тяжелых снарядов, из которых 708 – бронебойных и 365 – фугасных. Были еще и снаряды старого образца и даже шрапнель. При этом накрытие цели наблюдалось всего в 1 % случаев. И улучшен этот показатель был только во время последней фазы боя... Конечно, паля с короткой дистанции, прямой наводкой, по уже не способному стрелять противнику, промахнуться очень трудно!

Потеря «Блюхера», как это ни странно звучит, оказалась практически невозможна для германского флота, поскольку с крейсером погибли лучшие артиллеристы, офицеры-преподаватели Военно-морской Академии и участники про-

граммы артиллерийских экспериментов, определивших методики подготовки комендоров на много лет вперед. Но остался опыт «Блюхера» – в сименсовских приборах управления огнем, поставляющихся всему Гохзеефлотте. В методиках пристрелки, разработанных офицерами «Зейдлица» и «Дерфлингера». В тактике мобильных подразделений флота.

...Лейтенанты проигранной войны дослуживаются до высоких чинов как раз к началу следующей. Пройдет двадцать лет с момента окончания Первой мировой войны. В Германии сменится власть, мир будет стоять на пороге нового военного противостояния. И гросс-адмирал Редер, некогда бывший флаг-офицером штаба Хиппера, на правах верховного главнокомандующего подпишет в производство проект новейшего тяжелого крейсера, который при спуске будет наречен именем «Блюхер».

Этому кораблю тоже будет суждено погибнуть в бою.

Глава 2 «Фон дер Танн». ЗЛОПАМЯТНЫЙ БАРОН

ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР VON DER TANN

Водоизмещение:

Нормальное – **19 370** тонн, (**19 064** – по данным Conway),
полное – **21 300** тонн, (**21 700** – по данным Conway)

Размерения:

Длина – **171, 7** м.
Ширина по миделю – **26, 6** м.
Осадка носом – **8, 91** м.
Осадка кормой – **9, 17** м.
Высота борта в области миделя (общая) – **13, 28** м.
Высота надводного борта – **8,1** м в носовой части и **5,8** м – в кормовой.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **3,74** м.
4 турбины системы Парсонса в трех отделениях.
Внешние валопроводы (I пара винтов) – от турбин высокого давления в I и II машинных отделениях, внутренние (II пара винтов) – от турбин низкого давления в общем для двух установок III машинном отделении.
10 котельных отделений, расположенных попарно в шесть эшелонов. Суммарное число котлов – **18**.
Система котлов – «Шульц – Торникрофт».
Номинал давления пара – **16** кг/кв. см.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **42 000** л/с.
Удельная мощность – **1,97** л/с на 1 тонну водоизмещения.
Фактическая мощность на валах при форсаже **79 007** л/с.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **24,8** узлов.
Скорость испытательная – **27,4** узла.

Расходный запас топлива в норме водоизмещения:

984 тонны угля,

при полном водоизмещении – до **2 760** тонн угля.

Нефть для форсированного сгорания – **200** тонн.

Дальность плавания:

2 500 миль при скорости **22,5** узла,

4 400 миль при скорости **14** узлов.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **250** мм броневой цементированной стали, закаленной по методу Круппа. Протяженность пояса – по границам внешних стенок барбета. Верхний броневой пояс – **225** мм.

Траверзы **180** мм.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** на диаметральной переборке и **20** мм на орудийных щитах и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбеты башен – **200** мм на стенках обода, **30** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **230** мм.

Боковые стенки башен – **180** мм.

Задние отвесы башен – **230** мм.

Рикошетные пластины (наклонная крышка) – **90** мм.

Крыши башен – **60** мм.

Настилы подбашенного комплекса – **50** мм.

Бронированная батарейная палуба – **25** мм.

Бронированная нижняя палуба – **25** мм в плоской части, **50** мм на скосах.

Противоторпедная переборка – протяженностью по границам внешних ободов барбетов и толщиной **30** мм.

Отстояние ПТЗ от борта (коффердам) – **4** метра.

Вооружение:

8 – 280 мм/**45** в четырех башнях. (**82 – 83** снаряда на ствол),

10 – 150 мм /**45** в бортовых казематах. (**150** снарядов на ствол),

16 – 88 мм/**45** в палубных установках, в надстройках и казематах батарейной палубы.

4 торпедных аппарата **450** мм:

2 – бортовые, форштевневый и ахтерштевневый.

Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии.

Боезапас – **11** торпед.

Экипаж:

1 031 человек по штатам мирного времени. Из них **41** – офицеры.
В военное время – **1 153** человека.

Именослов:

Окрещен 20 марта 1909 года именем *Людвиг фон дер Танн унд цу дер Расзамхаузен* – в честь знаменитого баварского военачальника, участника освободительного движения в Шлезвиг-Гольштейне в 1948–50 годах, героя франко-прусской войны.

*Где вы, легкомысленные гении?
Или вам являться недосуг,
Где вы, проигравшие сражение
Просто, не испытывая мук,
Или вы, несущие в венце зарю
Битв, побед, триумфов и могил,
Где вы, уподобленные Цезарю,
Что пришел, увидел, победил?*

В. Высоцкий

1.

Ранняя весна в Вильгельмсхафене.

Тоскливая, тусклая северная весна с запахом горечи, соли и холода. Так пахнет серый бугристый лед – перед тем, как с новым мартовским штормом отколоться от берега и медленно сдрейфовать в открытое море.

Ленивый ветер слабо тянется вдоль седых гранитных улиц старого города. Теряется в голых кронах регулярного парка. Воет в шпилях готических колоколен, свистит в рангоуте многочисленных кораблей, заполонивших просторную, но мелководную даже для неглубокого Северного моря свинцовую бухту. И перед рассветом жидким акварельным мазком на тусклом горизонте возникает грубоватый двухтрубный силуэт.

Небо отравлено полосой буровато-черного дыма, смешанного со слоистой дымкой. Размытым контуром проступают тонкие мачты, теряющиеся наверху в белесом тумане, потом – две широкие жаркие трубы. Профиль несколько тяжеловат, плоский силуэт хищно стремителен. Движение корабля спокойно и неудержимо, как бег самого времени.

«Фон дер Танн» – первый классический линейный крейсер Германии...

В марте 1908 года, то ли 21, то ли 25 числа, – в разных метриках по-разному, – указана дата его закладки. Возможно, единства в документах нет потому, что немцы, в отличие, например, от японцев, полагают днем рождения корабля не закладку киля на стапеле, а момент крещения при спуске. Закладка – суетные будни для загруженного заказами завода, не больше! Или потому, что всякий технический эксперимент требует поначалу повышенной секретности, а по прошествии

времени, когда уже нет смысла хранить военные тайны, в архивных документах прочно поселяется неустранимая путаница...

Доподлинно известно лишь одно: проектирование нового броненосного крейсера в Германии началось в соответствии с программой пополнения флота, подписанной Морским Ведомством в конце 1906 года и рассчитанной на будущий финансовый год.



Фото 16. Линейный крейсер «Фон дер Танн» в достройке

Создавали корабль, еще не имевший имени, а называемый в документах литерным обозначением «крейсер типа "Г"», конструкторы проектного департамента Морского Ведомства. Спецификации писал вице-адмирал Э. Айкштедт. Главным конструктором сам Альфред фон Тирпиц рекомендовал назначить знаменитого инженера А. Конова. Экспертом по двигательным установкам пригласили горячего сторонника применения во флоте высокооборотных турбин инженера Вайса.

Все эти лучшие умы центрального флотского конструкторского бюро вкупе со специалистами фирмы «Бломм унд Фосс»

разработали проект за девять с половиной месяцев и представили чертежи будущего корабля в Технический Совет – для утверждения.

Морской министр – гросс-адмирал Тирпиц – оценил проект как весьма перспективный. Но не преминул отметить, что конструкторам следовало бы работать немного побыстрее.

Дело в том, что к концу 1906 года германской военной разведке стали известны подробные тактико-технические характеристики британских линейных крейсеров типа «Инвинсибл».

На фоне 305-миллиметрового главного калибра и 27-узловой заявленной скорости новых англичан, уже достраивающийся на «Блом унд Фоссе» броненосный крейсер «Блюхер» со своими двенадцатью пушками калибром 210 мм и проектным ходом в 25 узлов смотрелся довольно бледно. И как надежная альтернатива «Инвинсиблам» котиrowаться не мог. Следовательно, необходимо было поспешить с созданием гораздо более скоростного корабля, который оказался бы не хуже «Инвинсибла» и в артиллерийском отношении. Тирпиц сделал ставку на новый «броненосный крейсер типа “F”», и предусмотрел развитие его проектной линии.

Другими словами, на базе существующих чертежей «Блюхера» завод «Блом унд Фосс» должен был построить несколько крейсеров. Причем, однотипными в строгом значении этого слова эти корабли назвать было нельзя, так как каждый новый из них модифицировался и имел значительные усовершенствования по сравнению с предыдущей версией.

Примерно за шесть месяцев до спуска нового корабля гросс-адмирал Тирпиц обратился к Его Императорскому Величеству Вильгельму II с прошением от Морского Министерства. Кайзера просили разрешить наречь строящийся «броненосный крейсер типа “F”» именем «Фон дер Танн». В честь ярчайшей личности в германской военной истории, знаменитого баварского генерала Людвига фон дер Танна, героя освободительной войны в Шлезвиг-Гольштейне и франко-прусской войны.

Император согласился с желанием гросс-адмирала, и 20 марта 1909 года при спуске нарек крейсер этим именем, пригласив в крестные отцы генерала Луитпольда фон дер Танна – командира

Третьего баварского пехотного корпуса и племянника знаменитости.

Как писал начальник судостроительного отдела Морского Ведомства Хюльман, *«Спуск прошел при большом стечении любопытствующих горожан и состоялся безо всяких неожиданных происшествий. Водоизмещение корабля совпало с расчетным, деформаций корпусного набора и обшивки при визуальном осмотре не выявлено.»*

За сухой строкой официального рапорта, начертанного привычной рукой инженера-чиновника, стояло переломное для германской школы кораблестроения событие. Оно отразилось даже в применяемых по отношению к новому кораблю классификационных терминах.



Фото 17. Линейный крейсер «Фон дер Танн» идет Кильским каналом на испытания

В проектных документах «Фон дер Танн» проходит как броненосный крейсер, или, согласно немецкой традиции, «Гроссекройцер», «большой крейсер». Но именно с момента его появления на свет в оперативных документах немецкого флота появляются слова «линейный крейсер», употребляемые еще

осторожно и нередко – в английской транслитерации, как дань адмиралу Фишеру, придумавшему это именование для серии своих любимцев – крейсеров типа «Инвинсибл».

К вечеру 20 марта 1909 года под пронзительным ветром холодной и ранней вильгельмсхафенской весны на сизом зеркале достроечной акватории у заводской стенки качался длинный узконосый корпус, еще полупустой и потому сидящий на воде гораздо выше своей естественной ватерлинии. Лишенный надстроек и труб, он казался оттого гораздо крупнее и высокобортнее, чем был на самом деле.

Кораблю еще предстояло 17 месяцев достройки на плаву, потом около полугода напряженной испытательной программы, сопряженной с обучением строевым маневрам в составе сводной Кильской учебной эскадры.

В феврале 1911 года линейный крейсер «Фон дер Танн», младший флагман учебного отряда, был готов к первому в своей жизни автономному заграничному плаванию...

2.

В Германии он был первым. И уже потому – странным.

...Это было время, когда новым германским крейсером-дредноутом всерьез восхищались практически все, кого это может хоть сколько-нибудь интересовать. Еще бы – рекордсмен мирового флота по скорости среди кораблей линейного класса, своего рода триумф германского военного кораблестроения. Водоизмещением чуть более 19 тысяч тонн, «Фон дер Танн» считался относительно некрупным для дредноута. Но выглядел, тем не менее, внушительно и грозно.

Почти прямой тевтонский профиль – с еле заметным традиционным для германских больших крейсеров легким изгибом форштевня над тараном. Изящная для столь крупных размеров осанка длинного корпуса – 171,5 метра между перпендикулярами и около двадцати шести по миделю. Он был почти на 10 метров длиннее «Блюхера» и всего один метр уступал англичанину «Инвинсиблу». Причем, для того, чтобы сторонний наблюдатель мог заметить этот злосчастный метр, надо было бы встать с «Инвинсиблом» на одну якорную бочку, что, согласитесь, случалось нечасто...

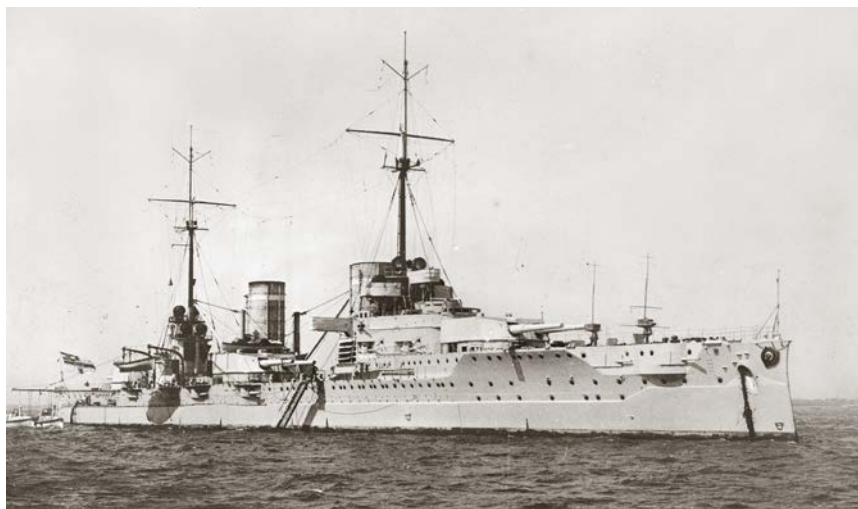


Фото 18. Линейный крейсер «Фон дер Танн»

У нового германского крейсера были две далеко разнесенные по длине корпуса короткие трубы, делающие силуэт немного напоминающим того же «Блюхера». Впрочем, «Блюхер» выглядел несколько мельче и подвижнее на фоне своего величественного младшего сотоварища.

Первые германские линкоры-дредноуты имели в качестве энергетических и ходовых систем самые обычные водотрубные котлы системы Шульца – Торникрофта и вертикальные паровые машины тройного расширения.

Этот тип энергетики был в состоянии обеспечить кораблям скорость около двадцати узлов, что для линкоров, даже дредноутских, считалось до войны вполне достаточным. Но согласно существовавшим в те годы тактическим представлениям, эскадренный крейсер должен превосходить своего ровесника из числа линейных кораблей как минимум на четыре-пять узлов. Иначе он просто не сможет выполнять при линейной колонне функции корабля авангарда. Следовательно, «Фон дер Танн» должен был получить более компактные, нежели у линкоров, ходовые системы, которые к тому же обеспечивали бы значительное превосходство в скорости.

В конце концов, после долгих споров между адмиралами из Главного штаба и инженерами конструкторского бюро, было

принято решение сохранить на строящемся крейсере проверенные практической эксплуатацией на разных кораблях флота котлы системы Шульца – Торникрофта. Эти котлы имеют относительно малый диаметр водогрейных трубок, что позволяет быстрее превращать воду в пар и достигать необходимого для работы механизмов давления, нежели в самых распространенных в мировом флоте котлах системы Бельвилля. Номинал рабочего давления пара для «Фон дер Танна» составлял 16 кгс/кв. см, а площадь нагрева достигала 10 405 квадратных метров. Котлы располагались попарно в разделенных прочными переборками отделениях, что исключало одномоментное поражение нескольких пар котлов одним попаданием неприятельского снаряда.

Впервые в германском флоте движение крейсера обеспечивали четыре гребных винта – раньше броненосные крейсера строились только трехвинтовыми. Высокооборотные и легкие турбины большой мощности без редукторов располагались в трех машинных отделениях. Диаметр ротора у турбин высокого давления составлял 2 100 миллиметров. Турбины низкого давления были значительно крупнее – 2 920 и 2 910 миллиметров.

На каждом из четырех валов сидело по крупному широколопастному винту диаметром 3 метра 70 сантиметров. При частоте вращения этих винтов около 300 оборотов в минуту крейсер мог поддерживать на глубокой воде ход около 25 узлов.

Суммарная проектная мощность ходовых систем должна была составить 42 тысячи лошадиных сил. Но во время испытательных пробегов на форсаже «Фон дер Танн» достиг мощности на валах 79 тысяч лошадиных сил. 88 % вроде бы «лишней» мощности. Конструкторская ошибка? А в результате – великолепная ходовая и боевая выносливость при некотором недостатке экономичности. Неукротимая, победительская сила. Та самая, которая в боевых условиях позволяет двигаться полным ходом, одновременно занимаясь водоотливом или буксировкой поврежденного сотоварища.

Кстати, у всех немецких линейных крейсеров фактическая мощность ходовых систем при форсировании заметно превышала расчетную по проекту.

Но не настолько же!..

Управление кораблем обеспечивали два крупных рулевых пера, одинаковых по площади и установленных параллельно. В последующих проектах германских линейных крейсеров конструкторы отдавали предпочтение последовательному расположению рулей, причем, ближе к центру корпуса устанавливалось перо меньшей площади.

Корпус нового корабля был разделен на 15 основных водонепроницаемых отделений. По расчетам инженеров, затопление двух, а то и трех периферических отсеков в оконечностях не должно было привести к критическому для остойчивости дифференту. Двойное дно было установлено на протяжении 75 % длины корпуса.

Четыре двухорудийные башни главного калибра – такие же, как на линкорах типа «Нассау», оснащенные артиллерией калибром 280 мм, были расположены асимметрично, по «Z-схеме», ставшей впоследствии традиционной для многих линейных крейсеров. При таком расположении башня левого борта, например, может обстреливать цели как слева, так и справа, и точно так же на оба борта способна работать и правая. В результате бортовой залп «Фон дер Танна», имевшего всего восемь крупных орудий, равнялся бортовому залпу «Нассау», у которого пушек было целых двенадцать, но из-за расположения башен по иной схеме – в углах воображаемого вытянутого шестиугольника – линкор мог задействовать на один борт все те же восемь стволов.

Английские линейные крейсера типа «Инвинсибл» тоже несли главный калибр в асимметрично расположенных башнях. И тоже имели по восемь тяжелых орудий. Но у них башни в центре корпуса оказались неудобно сближены, а узость палубы на уровне миделя привела к легкому нарушению общей балансировки корабля. В результате сектора обстрела на противоположный борт существовали лишь на ранних проектных чертежах, а в бою эти англичане избегали подобных экспериментов, пользуясь только шестью пушками в бортовом залпе.

Пропорции «Фон дер Танна» отнюдь не считаются каноническими для тяжелого крейсера. До него линейные крейсера строились только в Британии, и именно британская инженерная школа стала считаться эталонной в довоенные годы. Но английские крейсера поколения «Инвинсиблов» более узки

в корпусе – на добрых четыре метра, – и к тому же, значительно высокобортнее. Их бронезащита легче, и, казалось бы, уступая «Фон дер Танну» в боевой живучести, они должны были значительно превосходить немецкий линейный крейсер по мореходным характеристикам. Но это – едва ли не единственное их преимущество, которое, к тому же, весьма слабо реализуется в условиях Северного моря.

Некоторые исследователи, в особенности – британские, – полагают, что в «Фон дер Танне», как впоследствии и в других линейных крейсерах Германии, в большей степени проявились эскадренные, линейные признаки, нежели крейсерские. Сам автор концепции этого класса боевых кораблей, адмирал-реформатор Джон Фишер, как-то сказал:

– В области строительства настоящих линейных крейсеров мы делим прерогативу с Германией. Но немца с британцем никогда не спутаешь, поскольку у них выходят линейные, а у нас – крейсера...



Фото 19. Линейный крейсер «Фон дер Танн» сдает испытания

Верно подмечено! Например, возьмем такой параметр, как практическая дальность плавания. У «Фон дер Танна» она

откровенно эскадренная, рассчитанная на походы в составе Флота Северного моря – всего 2500 миль на маршевой скорости, составляющей примерно 22 узла. Очевидно, германское командование полагало, что крейсеру-дредноуту, предназначенному для службы в Северном море, и этого хватит.

На фоне показателей дальности других германских дредноутских кораблей личный рекорд «Фон дер Танна» выглядел вполне простительно, и позже, в начале мировой войны, адмирал Франц Хиппер всерьез намеревался, если возникнет такая необходимость, отправить линейный крейсер в трансатлантический бросок – навстречу крейсерской эскадре графа фон Шпее.

...Между прочим, ко всяким недостаткам можно со временем приспособиться. Например, если не хватает дальности плавания, заполнить дополнительным запасом топлива собственные противокреновые цистерны – успокоители качки, полости для жидкого балласта, расположенные в области центральной надстройки. Обычное содержимое этих цистерн – вода или нефть. Либо их держат пустыми, пока не понадобится активная нейтрализация качки.

Но, как выяснилось, остойчивость «Фон дер Танна» не страдает, даже если забить эти емкости твердым и тяжелым сыпучим углем. Именно так и было сделано в 1911 году, когда крейсер ходил с первым своим представительским визитом в Южную Америку.

Зато подготовить стрелка-снайпера из «Фон дер Танна» оказалось гораздо легче, нежели из «Инвинсибла»: благодаря более спокойной качке, он при равном уровне подготовки расчетов несколько быстрее может добиться накрытия цели, да и общая устойчивость корпуса как артиллерийской платформы у него выше.

При более грубых обводах и более широком миделе, чем у англичан, «Фон дер Танн» не производил впечатления скоростного корабля. Но фактически под его 250-миллиметровой бортовой броней пряталась такая сильная энергетика, что просто диву даешься. Для «Инвинсибла» двадцатипятиузловой ход доступен, но нагружен, – не хватает выносливости. А немец на мелководной Нейкругской мерной миле значительно превзошел собственный проектный план показал полный ход 27,4 узла.

Согласно контракту флота с заводом «Блом унд Фосс», линейный крейсер был способен спокойно поддерживать 24-узловую скорость около суток подряд. Легкая увальчивость на корму и почти медлительная плавность циркуляций превращала его движение в размеренный и уверенный бег, ничего не имеющий общего с нервным, дерганным аллюром англичан.

При этом «Фон дер Танн» оказался достаточно тяжел на маневре. Радиус его циркуляции на полных ходах составил без малого три с половиной длины корпуса. А при отклонении рулей примерно на 60 градусов по отношению к диаметральной плоскости крейсер ложился в крен около 8 градусов и вообще переставал реагировать на управление штурвалами. Примерно то же самое происходило при попытках маневрировать кормой вперед, разве что не возникало крена. Метацентрическая высота при нормальном водоизмещении составляла около двух метров с небольшим, а наиболее быстрый выход из крена наблюдался при 30 градусах. При шторме координаты и циркуляции в наветренную сторону требовали тончайшего расчета маневра по скоростям и времени отдачи команд. Не случайно капитан-цур-зее Ган сказал как-то о «Фон дер Танне»:

– Математическая формула, воплощенная в металле.

Добавим: формула, не дающаяся штурманам-новичкам без хорошей базы знаний...

Нефтяных котлов у крейсера еще не было. Но имелся 200-тонный запас нефти для впрыскивания на горящий уголь. Это увеличивает интенсивность и полноту сгорания топлива на больших ходах.

В том же 1911 году «Фон дер Танн» преодолел расстояние в 1913 миль на скорости 24 узла. После этого в Германии большим тиражом разошлась великолепная фотооткрытка: над мелкой острой зыбью Кильского залива плоско стелется серым корпусом крупный двухтрубный корабль. Дымы черной спутанной гривой резко сваливаются назад. Над тяжелым прямым носом выше форштевня стоит белый пенный ходовой бурун. И – подпись, каллиграфически выведенная острым, летящим готическим шрифтом:

«Корабль Его Величества «Фон дер Танн» – самый быстрый линкор в мире».

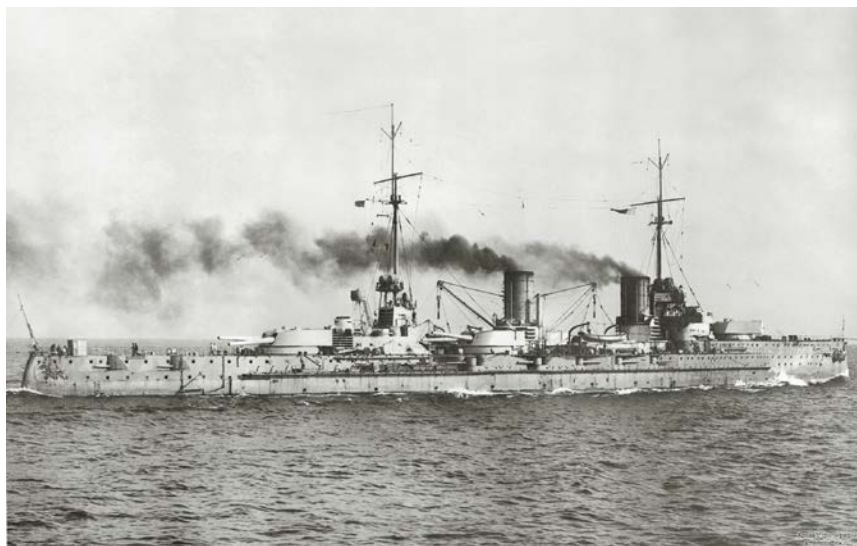


Фото 20. Линейный крейсер «Фон дер Танн» на ходу

Из соображений государственного престижа штаб счел возможным назвать «Фон дер Танна» линкором, лишний раз прямо подтвердив преобладание в конструкции корабля эскадренных признаков над крейсерскими.

Альфред фон Тирпиц, получив отчет об испытаниях «Фон дер Танна», посчитал результаты пробега поистине великолепными для корабля тяжелого, линейного класса. Но у всякой медали, – и спортивные здесь не исключение, – есть своя оборотная сторона. А на долю первого в серии всегда достается слишком много сомнительных экспериментов...

3.

1 сентября 1910 года линейный крейсер «Фон дер Танн» был включен в списки действующего флота как вступивший в строй. В действительности ему еще предстояло завершить испытания, приказ о реальном зачислении в боевую эскадру пришел из штаба только к 19 февраля 1911 года. Но право на флаг и вымпел было уже получено, и первый командир кораб-

ля капитан-цур-зее Хельмут Мишке приступил к выполнению своих обязанностей. Недостающий штат офицеров и матросов в экипаже доукомплектовали за счет еще не вышедшего с завода линкора «Рейнланд».

Учебно-испытательная программа продолжалась до февраля 1911 года. И первым zahraniчным походом для нового линейного крейсера стал визит в Южную Америку. Этот поход имел своей целью не только учения для молодой, но уже сплаванной команды, но и агитационно-представительскую функцию. В самом деле, что лучше всего свидетельствует об уровне благосостояния державы и о ее военном потенциале, нежели крупный красивый корабль из состава главных сил флота, в считанные дни пересекающий наискось весь Атлантический океан?..

В Рио-де-Жанейро, где до прибытия «Фон дер Танна» стоял стационаром легкий крейсер «Бремен», новейший германский линейный крейсер удостоился визита бразильского президента. Высокого гостя, сопровождаемого семьей и весьма многочисленной свитой, встретили у трапа молодые вышколенные фалрепные, а сам командир провел экскурсию по своему кораблю. Но фактически президенту не показали подробно никаких технических новшеств. Единственное, на что успела обратить внимание бразильская делегация, было нетрадиционное расположение жилых кают и кубриков крейсера.

Доселе традиция, ведущаяся еще с парусных времен, предписывала располагать офицерскую кают-компанию на юте, а кубрики нижних чинов – в носовой части. Впервые поменял местами помещения для офицеров и матросов адмирал Фишер на «Дредноуте». Впоследствии селить командование под полубаком, а нижних чинов – в корме стало естественным для британских кораблей линейных классов, а Британия, как известно, считалась в области кораблестроения признанной законодательницей мод. Но в Германии это новшество не прижилось, и «Фон дер Танн» так и остался единственным немецким крупным кораблем, у которого адмиральский салон, кают-компания и жилые каюты офицеров находились в носовой части.

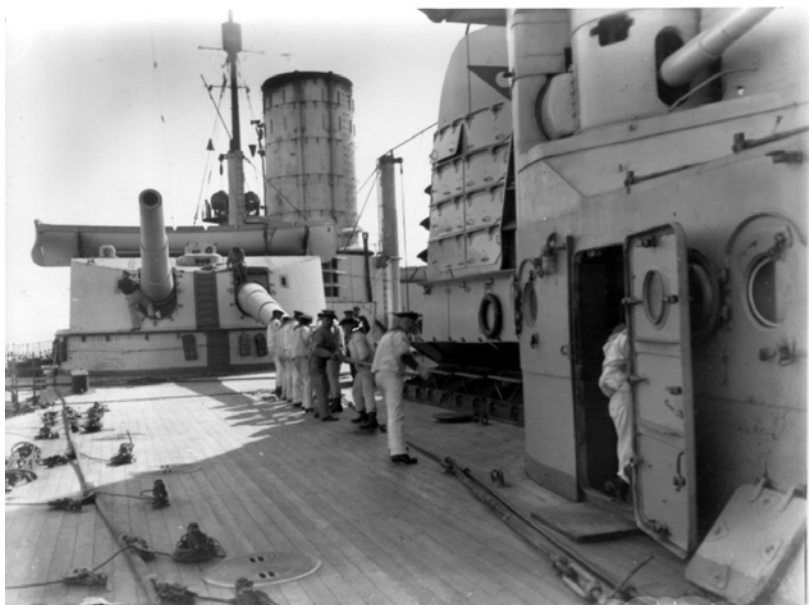


Фото 21. Линейный крейсер «Фон дер Танн», уход за артиллерией

Покинув гостеприимный, но шумный Рио, «Фон дер Танн» отправился в Аргентину, где подвергся настоящему нашествию журналистов. Мнения местной прессы о гордости германского военного кораблестроения были самыми восторженными, но газетные страницы по-прежнему не содержали ничего конкретного о тактико-технических данных нового корабля...

Должно быть, это настоящее искусство – принять представителей бойкой пишущей братии на борту, провести для них даже что-то вроде командирской пресс-конференции, и при этом скрыть от любопытствующих глаз все, что пока еще есть смысл считать секретной информацией.

На обратном пути в Вильгельмсхафен линейный крейсер прошел один из этапов перехода со скоростью не менее 24 узлов – с целью испытания ходовых на океанском пробеге. Это была дистанция длиной в 1913 миль между Тенерифе и островом Гельголанд. Котлы корабля исправно снабжали турбины

паром, мощность на валах достигла почти шестидесяти тысяч лошадиных сил, и видимых негативных последствий длительная нагрузка вроде бы не имела...

Кто мог знать тогда, что, похоже, именно во время этого пробега начали исподволь сказываться заложенные на ранней стадии проектирования некоторые неточности в расчетах парораспределения, допущенные инженерами в результате полного отсутствия опыта эксплуатации подобных кораблей?..

У инженеров и механиков существует такой термин – «усталость металла». Турбины низкого давления в ходовых системах «Фон дер Танна» имели очень длинные и довольно легкие лопатки. При вибрациях, ударах, перегревах и тому подобных явлениях, вызванных неверно рассчитанным парораспределением и мелкими внешними повреждениями, они подвергаются микродеформациям. Вращение лопаток становится неравномерным, и может быть задета направляющая внутри кожуха. Тогда тонкие упругие пластины металла скрутит и сломает, и не миновать будет долгого ремонта.

После пробега от Тенерифе до Гельгоlanda такая «усталость металла» завелась в турбинных установках «Фон дер Танна». Это еще не авария и не повреждение, но уже – «аварийная готовность», состояние, при котором за механизмом нужен глаз да глаз. В особенности – при повышенных нагрузках во время длительных переходов или при работе на больших скоростях.

Незаметная невооруженному глазу, эта коварная усталость накапливается – и исподволь, постепенно, изматывает до полной небоеспособности.

Через три года после того, как первые признаки ходового износа турбин были обнаружены у «Фон дер Танна», жестокая авария заставит крейсер почти на месяц покинуть свое соединение для ремонта.

Это будет уже во время войны, и сражение при Доггер-Банке состоится без него. Тот самый бой, где Авангард потерял «Блюхера»...

4.

«Фон дер Танн» возвратился из своего первого заграничного плавания 6 мая 1911 года. А уже двое суток спустя, после профилактического осмотра технической комиссией Вильгельмсхафенского порта, был зачислен в состав Первой крейсерской разведывательной группы Гохзеефлотте.



Фото 22. Линейный крейсер «Фон дер Танн», вид на бак с ходового мостика

Некоторое время назад эту крейсерскую эскадру, тогда еще сводную из разнотипных кораблей и весьма многочисленную для Германии, целый учебный сезон возглавлял броненосный крейсер «Гнейзенау». Но тот еще осенью получил долгожданное назначение в Восточную Азию и вскоре перебрался в колониальный порт Циндао на китайских территориях, наконец, воссоединившись со своим вечным напарником – флагманом Германской Восточно-Азиатской эскадры «Шарнхорстом». Соплаватели со времен учебного отряда снова были вместе, а командующий Первой разведывательной группой Гохзеефлотте вице-адмирал Бахман вынужден был держать штаб на борту морально устаревшего и довольно слабого броненосного крейсера «Йорк»... Причем, по мнению Бахмана, «Йорк» совершенно не отвечал современным требованиям, предъявляемым к флагманским кораблям крупных учебно-боевых отрядов.

Поэтому стоит ли удивляться, что едва зачисленный в Первую разведывательную эскадру «Фон дер Танн», новейший и перспективнейший на тот момент, сразу же стал подвергаться пристальному вниманию адмирала как потенциальный флагман.

Но прежде, чем на фокке «Фон дер Танна» распустился флаг с адмиральскими знаками различия в крыже, крейсеру предстояло выполнить весьма почетную и престижную дипломатическую миссию.

В июне 1911 года в Британии, на Спитхэдском рейде по случаю вступления на престол нового короля Георга V был организован грандиозный морской парад. Принять участие в тожествах в числе прочих высоких иностранных гостей были приглашены и германский кронпринц Вильгельм со своей супругой принцессой Сесилией. Для доставки молодой августейшей четы в Англию и представления германского флота на параде кайзер Вильгельм II выбрал «Фон дер Танна».

Во-первых, это был новейший корабль, отразивший все самые яркие тенденции немецкого военного кораблестроения. В начале столетия, в годы стремительного развития военноморской техники слова «спущенный год назад» и «лучший» звучали почти синонимами.

Во-вторых, экипаж «Фон дер Танна» уже успел приобрести необходимые навыки общения с иностранными правителями

и дипломатами во время своего первого представительского похода в Южную Америку. А грандиозность предстоящих торжеств, безусловно, требовала такого опыта.

В-третьих, линейный крейсер стал уже достаточно известен в «высшем свете» мирового флота, и зарекомендовал себя в глазах флотоводцев, в том числе – и британских, самым лучшим образом. При этом, несмотря на активную работу чужих разведчиков по сбору информации о новом корабле, «Фон дер Танн» оставался в некотором роде загадкой для Британии.

И наконец, в памяти Императора был еще жив визит германских кораблей в залив Святого Георга в 1910 году, когда «Шарнхорст» и «Кенигсберг» произвели на грозных соседей, прямо скажем, не лучшее впечатление. Возникшую напряженность в отношениях морских штабов двух держав следовало уладить, и кажется, «Фон дер Танн» по своему уже вполне сложившемуся стилю действий оптимально подходил для этой задачи.

Парад проходил с 20 по 29 июля. Чопорное, лимитированное до мелочей и тщательно рассчитанное по времени действие, которое было несомненно сродни театральному. Королевская яхта медленно скользила меж двух колонн иностранных кораблей, сопровождаемая эскортом из шустрых эсминцев, чьи мачты были пестро унизаны флагами расцвечивания. Новый монарх наносил визиты – то краткие, почти формальные, то длительные. И по времени пребывания короля на борту того или иного корабля вполне можно было прогнозировать будущие повороты британской внешней политики.

За яхтой величаво полз по рейду огромный черный пассажирский пароход, нанятый для участвующих в торжествах парламентариев. С его променада-дека на огромную международную эскадру, замершую в парадном строю, холодно взирали сотни лорнетов и биноклей. Под маской праздного любопытства Палата Представителей откровенно изучала военный потенциал различных держав – как союзных, так и вероятных неприятелей...

Гремели на палубах и на набережной военные оркестры. По вечерам проводились официальные офицерские конференции и неформальные встречи, заканчивающиеся пышными балами или банкетами. На берегу всю ночь плескался музыкой и фейер-

верками шумный карнавал, устроенный местными властями в расчете на сходящих с кораблей в увольнительную нижних чинов. Благотворительные и общественные организации дарили матросам подарки на память. И щедро угощали, так что вахтенные офицеры вынуждены были закрывать глаза на возвращение с берега навеселе большинства своих подчиненных.

Не обошлось на параде и без курьезов. Греческий гость, броненосный крейсер «Георгиус Аверов», ровесник «Блюхера» и русского «Рюрика» (II), строившийся в Британии, кажется, навек запомнился всем участникам парада. Сразу же по прибытии он ухитрился потерять в белом вязком грунте внешнего рейда один из станowych якорей. Портовые буксиры облазили с донными тралами весь залив, но, кроме нескольких куч мусора и спутанных клубков водорослей, ничего не подняли.

Заказывать для «Аверова» новый якорь по точному промеру в портовой мастерской было поздно: рабочие не успели бы к началу парада. Это только кажется, что якорь – чуть ли не самая простая в исполнении деталь оборудования корабля.

Наверное, можно было бы обойтись без этого якоря: для того, чтобы зафиксировать свое место в парадном строю, «Аверову» вполне хватило бы и оставшихся. Можно, но очень не хотелось. Не прошло и нескольких часов, как у аккуратного овального клюза греческого крейсера повис на многопудовой цепи совершенно свеженький, чистенький якорь – необходимого образца, сверкающий ослепительно-черным лаком.

– И где только взял! – удивлялись в порту, – даже при заказе за большие деньги на частной верфи мастеровые не управились бы за столь короткий срок!

Впрочем, вскоре зевакам на параде пришлось удивиться еще больше. Когда корабли занимали свои места в парадном строю, «Аверов» тихим ходом под звуки военного оркестра, играющего сигнал «захождение», подобрался к отведенной стоянке, величаво, словно в менуэте, развернулся изящным корпусом, и лихо плюхнул в серую воду два огромных носовых якоря.

И вот тут...

Один якорь, как ему и положено, канул на дно и впился там в грунт. А вот второй...

Второй – поплыл.

По течению. Встояка, будто рыбацкий поплавок – лапами кверху. Правда, плавал он недолго, разматывающаяся со шпиля тяжкая цепь, в конце концов, утянула его куда положено – на дно. Дело было в том, что вместо утраченного якоря «Аверов» наскоро заказал себе деревянный муляж, который за ночь смогли изготовить портовые плотники. И не только изготовили, но и окрасили, как положено, настоящую цепь присобачили и незадолго до рассвета подвесили под клюз. И вероятнее всего, никто бы даже не заподозрил, что этот самый якорь – мягко скажем, искусственный, но «Аверов», просчитавшись, именно его в воду и опустил.

Но все подобные курьезы, вся эта праздничная суета, пышность парада, торжественность визитов и светских раутов скрывали смутную тревогу. Здесь, в Спитхэде, как нигде чувствовалось медленное, почти неуловимое приближение каких-то больших событий. Будущие враги и союзники изучали друг друга, стоя на соседних якорных бочках. Складывались в окончательном варианте коалиции, плелись политические интриги, схлестывались взгляды. И рядом с королевским штандартом над городом и заливом незримо развевалось тайное знамя тотального шпионажа.

За шумным весельем незаметно пролетело время. И на фоне блестящих торжеств почти незаметно подвела итоги адмиральская комиссия, в задачи которой входило определить в каждом из присутствующих на параде классов лучший корабль.

«Фон дер Танн» имел все основания претендовать на статус лучшего среди линейных крейсеров. Но комиссия, в составе которой большинство высокопоставленных офицеров были британцы во главе с самим прославленным адмиралом Фишером, предпочли соотечественника. По их мнению, эталоном линейного крейсера на 1911 год являлся «Индефатигебл» – улучшенная версия все того же «Инвинсибла», предназначенная для защиты британских колоний и доминионов. Крупный, довольно выносливый на ходу, высокортный, с выраженной асимметрией главной артиллерии и тремя трубами, «Индефатигебл» и в самом деле был способен произвести впечатление идеальной для своих задач боевой машины. Но каким образом адмиралы не обратили внимания на откровенную слабость его

защиты по сравнению с тем же «Фон дер Танном» – на первый взгляд, загадка.

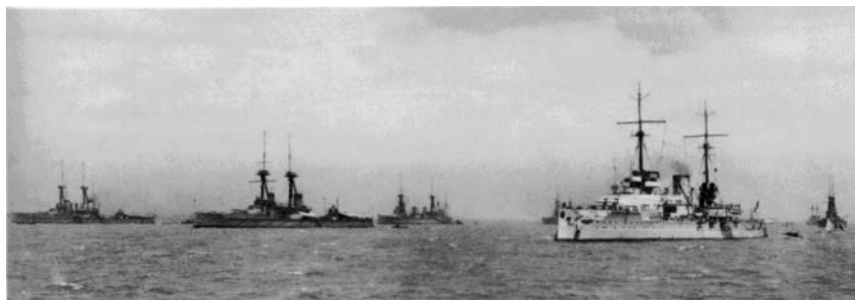


Фото 23. Линейный крейсер «Фон дер Танн» на Спитхэдском параде

Вполне вероятно, что блистательного британского «колоннала» жюри вытянуло на первое место еще и потому, что табличные данные его в официальных источниках были завышены. Знаменитый джейновский справочник по корабельному составу, например, утверждает, что главный броневой пояс «Индефатигебла» имел восьмидюймовую толщину. По факту же она составляла всего шесть дюймов...

Не в пользу германского линейного крейсера сыграл и тот факт, что немец был вооружен одиннадцатидюймовой главной артиллерией, а противопоставленный ему англичанин – двенадцатидюймовой. Качественные же различия пушек германского и британского образца были оценены значительно позже, и только война подтвердила практическую боевую равнозначность вооружения «Индефатигебла» и «Фон дер Танна».

Но до начала войны оставалось еще целых три года.

5.

В начале августа 1911 года «Фон дер Танн» вновь вошел в состав Первой Разведывательной группы Гохзеефлотте. И заместитель командующего эскадрой, контр-адмирал Ф. Хиппер рекомендовал линейный крейсер своему начальнику Бахману – в качестве флагманского корабля. Впрочем, вице-адмирал Бахман, скорее всего, и так поместил бы свой штаб на борту «Фон дер Танна». Крейсер был новейшим – этого достаточно.

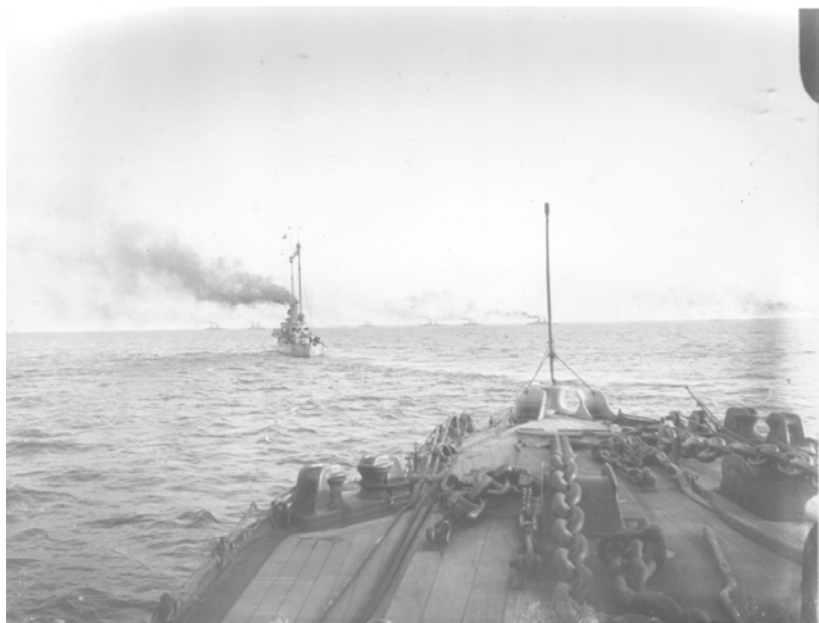
С тех пор штаб Бахмана только единожды возвращался к его старому флагману «Йорку» – когда «Фон дер Танн» встал на текущий ремонт во второй половине апреля 1912 года. Впрочем, во время пребывания крейсера в ремонтной акватории его не освободили от исполнения обязанностей второго флагмана учебного отряда. Заместителем Бахмана был в то время Франц Хиппер, державший флаг на «Фон дер Танне».

Эскадра училась в Кильской бухте, ходила с визитами в Скандинавию, посещала голландские порты. Менялся состав легких крейсеров, участвующих в группе – многих после завершения учебной программы забирали в другие соединения. Но из крупных кораблей более ни один не покидал пределов Балтики и Северного моря. И ближайшие потенциальные противники – англичане – уже знали, что Бахман и его правая рука, Франц Хиппер, готовят свой отряд, в основном, для действий против британского флота. Не случайно при организации маневров и моделировании боевых ситуаций на штабных картах немцы всех условных противников называли английскими именами...

«Фон дер Танн» предводительствовал в Первой Разведывательной до июня 1912 года. И почти все это время практически не покидал балтийских вод, выходя только на учения в Кильской бухте и на международные полигоны в нейтральных водах пролива Каттегат. Складывается впечатление, что флагмана просто берегли от посторонних глаз, покуда из учебного отряда не пришел очередной новичок – линейный крейсер «Мольтке», еще в достройке назначенный новым флагманом.

В июле 1912 года «Фон дер Танн» перешел из Киля в Вильгельмсхафен, чтобы подвергнуться подробной экспертизе механизмов. Необходимо было проверить после некоторого времени эксплуатации, как действует первая из установленных на крупных немецких кораблях турбинная ходовая установка. Инженерная комиссия, сформированная из ведущих специалистов Генерального штаба и завода «Блом унд Фосс», изучив состояние лопаток турбин, пришла к выводу о необходимости нового ремонта, и линейный крейсер остался на том самом заводе, на котором строился, почти на месяц.

Вице-адмирал Бахман на это время перенес свой флаг на легкий крейсер «Кольберг», поскольку «Мольтке» еще не вышел из достроечной акватории. И когда «Фон дер Танн» возвратился из Вильгельмсхафена, ему пришлось занять место рядового корабля в своем соединении. Впрочем, ненадолго... Третьего октября 1912 года Главный Штаб утвердил на эскадере должность третьего адмирала, и на фокс «Фон дер Танна» снова взвился контр-адмиральский флаг. На сей раз на борту линейного крейсера разместились штабные офицеры адмирала Ф. Функе. Позже, когда Хиппер стал командовать этим соединением, а Функе занял при нем должность второго адмирала, «Фон дер Танн» сохранил за собой «пост надежности» – место концевой корабля в кильватерном строю Первой Разведывательной эскадры Гохзеефлотте.



*Фото 24. Линейный крейсер «Фон дер Танн» –
концевой в строю отряда. Съемка с борта*

Еще русско-японская война 1904–1905 годов показала, что при эскадренных операциях тактически выгодно иметь

по обоим концам кильватерной линии сильные корабли, подготовленные к лидированию колонны. При повороте «Все вдруг» – типичном приеме в боях этой эпохи – флагман оказывался последним в строю, но во главе кильватера по-прежнему шел сильный, подготовленный к лидированию корабль – тот, кто сможет и продержаться под жестоким огнем неприятеля, и нанести врагу урон, и командовать личным примером. Адмирал Функе за неполный год своего командования сделал из «Фон дер Танна» тот корабль, которому «пост надежности» можно доверить без колебаний.

А в конце дождливого, тусклого лета 1914 года, вскоре после того, как Функе ушел на повышение – командовать эскадрой дредноутов – командир «Фон дер Танна» капитан-цур зее Ган получил для своего линейного крейсера приказ поступить в распоряжение контр-адмирала А. Тапкена, начальника охранения Немецкой бухты. Приказ, пришедший за несколько суток до начала великой войны.

6.

В соединении адмирала Тапкена, которое держало в Немецкой бухте оборону по линии Вангерооге – Гельголанд – Эйдер, кроме «Фон дер Танна», не было тяжеловооруженных кораблей. Только два легких крейсера – уже опытный «Майнц» и почти совсем новый «Штральзунд» – и Шестая флотилия эсминцев. Позже к патрулированию бухты присоединился еще отряд легких крейсеров во главе с флагманом адмирала Леберехта Мааса «Кельном».

Линейный крейсер был нужен им прежде всего как корабль артиллерийской поддержки, способный весьма оперативно перемещаться по всей патрулируемой зоне. Но если «Фон дер Танн» находился на своей штатной стоянке в устье реки Яде, он не мог оказать своим легким силам никакого содействия во время отлива, так как отмели и намытые за несколько сезонов длинные песчаные бары Яде препятствовали быстрому выходу больших кораблей.



Фото 25. Линейный крейсер «Фон дер Танн». Отдых артиллеристов

Когда 28 августа 1914 года британские легкие силы проникли в Гельголандскую бухту и вступили в схватку с патрулирующими залив германскими устаревшими миноносцами-тральщиками и легкими крейсерами, казалось бы, ничто не предвещало трагического поражения немцев. Локальная акция в непосредственной близости от неприятельской главной морской базы важна была англичанам как отвлекающий маневр с целью отвести глаза врагов от развертывания британских сил в районе Остенде. И, кроме того, явилась разведкой боем. Англичане с начала войны планировали провести локальную боевую акцию у стен неприятельской главной морской базы, в Гельголандском заливе. Эта дерзкая вылазка должна была выяснить уязвимые места германской обороны и принудить противника к бою в сложных навигационных условиях.

В конце августа 1914 года у операции появилась и еще одна немаловажная цель – отвлечение внимания неприятеля от развертывания британских военно-морских сил в районе Остенде, где активность немцев на море сочеталась с масштабной операцией сухопутных войск.

Согласно плану, разработанному Адмиралтейством, несколько подводных лодок типа «Е» должны были проникнуть непосредственно в Гельголандскую бухту и провести серию атак на немецкие дозоры, состоящие из тральщиков и старых эсминцев, или хотя бы показаться в надводном положении, чтобы спровоцировать врага. После этого субмарины должны были отступить в сторону открытого моря, увлекая дозорных в погоню за собой. Тогда выступили бы на сцену многочисленные британские крейсера, которым предписывалось при поддержке минных флотилий отрезать немцев от базы и постараться уничтожить.

История не сохранила для нас имени автора этого замысла. Да и был ли у него единственный автор? Но зато известно, что согласно первоначальному плану флагманом операции должен был стать линейный крейсер «Инвинсибл» под командованием адмирала Дж. Мура. В подчинении Муру назначался еще один линейный крейсер – однотипный «Индефатигебл» «Нью-Зилэнд». Адмиралу также разрешили привлечь к участию в операции пять броненосных крейсеров типа «Юриэлис», а также две флотилии эсминцев под предводительством легких крейсеров «Аретьюса» и «Фирлесс», штатный отряд легких сил, приписанный к соединению Битти.

Но командующий Гранд-Флитом вице-адмирал Дж. Джеллико прекрасно понимал, что участники набега сильно рискуют: стоит немного ошибиться в счислении времени, – и с приливом с портовых стоянок снимется весь Гохзеефлотте. И тогда не миновать генерального боя... Эта перспектива заставила Джеллико отправить вслед Муру эскадру адмирала Битти – линейные крейсера типа «Лайон» со всеми приданными им разведчиками.

При этом флагман британских броненосных крейсеров «Юриэлис» не знал о том, вышли ли на позицию посланные заранее подлодки. А «Инвинсибл» несколько часов не имел связи с «Аретьюсой», и следовательно, не имел и понятия, что «кошкам» тоже поручено присоединиться к участию в операции. К тому же наутро следующего дня, 28 августа 1914 года, главнокомандующий вывел в море линкоры – едва ли не всем боееспособным на тот момент составом Гранд-Флита...

В режиме радиомолчания!

Видимость в тот день в Гельголандской бухте не превышала двадцати кабельтовых, поблизости стоял туман горизонт был плотно занавешен пеленой затяжного дождя.

Так попытка локального набега превратилась в массовый боевой выход британского флота – со стратегическим назначением.

...Первым погиб патрульный эскадренный миноносец «V-187». Он только что оторвался от преследовавших его британских эсминцев, когда в 8 часов 45 минут увидел неясные очертания двух серых четырехтрубных крейсеров. Очевидно, «V-187» решил, что это немцы «Страсбург» и «Штральзунд», и полетел на всех парах к спасительным смутным теням, едва заметным в белесых слоях соленого тумана...

Его расстреляли с дистанции менее двадцати кабельтовых, и, лишенный хода, он открыл кингстоны. Миноносец был уничтожен легкими крейсерами, приданными в качестве разведчиков соединению Битти. Их имена были «Ноттингем» и «Лоустофт».

Подоспевшие британские миноносцы собрали с воды более 30 пленных. Затем из тумана выскочил «Штеттин», разогнав англичан быстрой и меткой стрельбой. Германский легкий крейсер вознамерился сам подобрать британские шлюпки, уже полные подобранных англичанами немецких моряков. Но тут в волнах показался белый бурун, обрамляющий тонкий стержень перископа, и сверкнула серая холодная линза...

Сколько лет нет уже в Европе эпидемий чумы, а все же многие из нас невольно содрогаются при виде обыкновенной крысы.

В начале двадцатого столетия подводная лодка в море вызвала у большинства наблюдателей примерно такую же нервную реакцию. Враг, который всегда появляется внезапно. Враг, при малых размерах своих способный, тем не менее, причинить серьезную рану или даже смерть. Враг, у которого отсутствие традиционно благородного отношения к противнику в морском бою диктуется самой его конструктивной сутью: лодке попросту некуда, а значит, и незачем собирать с воды экипаж поверженного неприятеля.

Не имея надежных средств своевременного обнаружения лодки, бояться ее – не признак трусости. Мы все и всегда боимся того, чего не понимаем...

...«Штеттину» пришлось спешно уклоняться от веера торпед. Две четкие линии пузырящихся следов прошли мимо, но крейсер не стал далее искушать судьбу – Бог ведает, чего еще можно ожидать от лодки! – и стремительно исчез в облаке тумана.

Удивительно, но факт: английская подводная лодка «Е-4» под командованием капитан-лейтенанта Э.У. Лэйра, испугавшая «Штеттина», занялась после этого делом, совершенно несвойственным своему классу. А именно – спасательными работами. Она не только, несмотря на тесноту в собственных отсеках, сняла со шлюпок английских матросов и медиков, но оказала посильную помощь немцам. В шлюпки переданы были медикаменты и пресная вода, некоторым раненым сделаны перевязки. А перед погружением субмарина еще и предложила побежденному неприятелю абрис – клочок наскоро скопированной карты, на котором был тщательно проложен курс на Вильгельмсхафен.

Возможно, английской лодке было просто некуда девать тридцать душ пленных. Но почему-то хочется верить, что и среди тех, кого само место во флотской классификации лишило возможности благородного отношения к поверженному врагу, в те времена еще не были забыты законы чести...

Шел уже третий час сумбурного, нервного боя в тумане. Сцепились в артиллерийской схватке на коротких дистанциях легкие крейсера «Аретьюса» и «Фрауэнлоб». Если верить доверенным теоретическим расчетам, их дуэль неизбежно должна была закончиться победой «Аретьюсы»: новейший британский высокоскоростной разведчик с легкой, но скорострельной современной артиллерией против довольно медлительного бронепалубного крейсера с явным недостатком мореходности и маневренности, со старыми пушками, полтора десятка лет отходившего в активном составе флота. Но... адмирал в штабе предполагает, а война вносит в эти предположения свои коррективы!

Техническое совершенство против устаревшей и уже отвергнутой концепции. Молодость против опыта. Дерзость против холодного расчета... Кто тут выйдет победителем?

Обменявшись несколькими десятками выстрелов, они разошлись, причем, нахальная «Аретьюса», пытавшаяся посто-

янно сокращать и без того небольшую дистанцию, получила 25 попаданий. Из ее 11 орудий больше половины вышло из строя. А «Фрауэнлоб» достался только один снаряд, но зато по боевой рубке. Броня пробита не была, офицеры отделались звуковой контузией и легкими ранениями от осколков, залетевших через щелевой визир.

Когда крейсера потеряли друг друга из вида, каждый из них доложил своему командованию, что если не потопил, то, по крайней мере, жестоко изувечил противника.

В устье Яде разводили пары линейные крейсера адмирала Хиппера – чтобы с первым подъемом прилива вырваться в море. На береговых батареях Гельгоlanda и Вангероога вызвали расчеты к орудиям. Все ждали... Ждали появления неприятеля, более опасного, нежели несколько легких крейсеров и три дюжины эсминцев. И он явился – словно ниоткуда. Вылетел крупной тенью мышиного цвета из светлого разрыва в мутных слоях тумана, непроницаемых даже для самой лучшей оптики – длинный, строгий и плоский, в неудержимом порыве стремительного движения. И сразу же зашевелились на барбетах его страшные, огромные до нелепости, тяжелые башни. Двенадцатидюймовые орудия закачались над зыбью, разыскивая себе жертву. На какое-то мгновение он оказался настолько близко, что казалось, можно было сосчитать стойки поручней на его мостике. Не опознать было невозможно – «Инвинсибл»!..

Старый эсминец, переоборудованный в тральщик, опрометью шмыгнул в спасительную молочную муть непогоды. Может «Инвинсибл» просто не заметил его низко сидящий силуэт, или артиллеристы крейсера были заняты поиском цели покрупнее, полагая, что с этой справятся и легкие крейсера. Как бы то ни было, а дозорному повезло: он ушел невредимым. И от антенны к антенне понеслась по Гельголандской бухте весть о наличии в зоне боя линейных крейсеров.

Командующий линкорами Гохзеефлотте адмирал Ф. Ингеноль этому известию не поверил. И германские легкие крейсера продолжали вступать в бой поодиночке.

В безнадежный бой.

Через несколько минут после визуального контакта старого миноносца с британским линейным крейсером «кошки» адмирала Битти расстреляют «Майнца». Легкий крейсер был для них

легкой добычей. Значительно позже, уже по возвращении из английского плена, уцелевшие офицеры и матросы «Майнца» расскажут командиру «Фон дер Танна» капитану-цур-зее Ганну, как сложился для их крейсера этот первый и последний бой...

«Майнц» вышел из устья реки Эмс на призыв по радио, прилетевший от патрульных тральщиков – бывших старых миноносцев, модернизированных для охранной службы. Около половины двенадцатого наблюдатели крейсера заметили несколько дымов, свидетельствующих о появлении неприятеля, и «Майнц» принялся обстреливать ближайшую к себе цель – не крупный британский корабль, оказавшийся легким крейсером типа «Фирлесс». В это время из задымленного клока плотного тумана неожиданно вышли три более крупных британских крейсера типа «Бирмингем» и обрушили на «Майнца» шквальный огонь шестидюймовой артиллерии.

Немцу пришлось оставить в покое «скаута», которому уже нанесены были некоторые повреждения, и заняться перестрелкой с более опасным противником. В какой-то момент, занятый боем с превосходящими силами врага, германский легкий крейсер не заметил приближения к себе еще одного стремительного четырехтрубного британца, который привел к месту схватки шесть эсминцев типа «L». Этот крейсер метким попаданием вывел из строя рулевое управление «Майнца», а эсминцы, вовремя воспользовавшись выходом немецкого корабля на циркуляцию, смогли загнать ему торпеду под мидель.

Правда, трое из атаковавших получили повреждения от отчаянного огня уцелевшей артиллерии «Майнца». Один из пострадавших – эсминец «Лаэртис» – был даже утащен сотоварищами на буксире, так как сам двигаться почти не мог.

Возможно, «Майнц» бы еще продержался некоторое время и после торпедного попадания, ожидая подкреплений, но потом на звуки канонады легких калибров из тумана пришел «Лайон» со своими «кошками», и добил отважно сопротивлявшийся германский крейсер несколькими снарядами главного калибра. С дистанции менее 30 кабельтовых. И перед самым концом сражения самолично послал эсминец к борту полужатонувшего противника, чтобы взять в плен остатки его измученной команды.

– **Мы просто прекратили мучения полумертвого корабля**, – утверждал впоследствии командир «Лайона» Эрнел Четфилд.

На войне любая смерть страшна, но не дай Бог кому-нибудь участи «Майнца»!

Далее настанет черед «Кельна» – предводителя германских легких сил под флагом контр-адмирала Леберехта Мааса...

Он нашел «Аретьюсу», занимающуюся мелким ремонтом после стычки с «Фрауэнлоб», и крепко всыпал ей еще раз. Но на отчаянные призывы своего разведчика явился «Лайон» с остальной эскадрой.

Однотипная с крейсером «Фрауэнлоб» «Ариадне» попытается спасти своего тяжело поврежденного флагмана или хотя бы отвлечь от него внимание неприятеля.

Маленький бронепалубный крейсер 1902 года спуска – против флагмана Авангарда Гранд-Флита. Могут ли быть сомнения в исходе такого сражения? «Ариадне» получит смертельные повреждения в считанные минуты. После ее гибели «кошки» добьют и «Кельна». Против эскадры Битти у легких крейсеров, вооруженных артиллерией калибром 105 миллиметров не было никаких шансов.

А германские тяжелые корабли, и в том числе – «Фон дер Танн», в чьи задачи непосредственно входило содействие гелголандским патрулям, – по сути, находились поблизости от места сражения. Артиллеристы береговых батарей на Гельголанде слышали канонаду битвы и в радиоэфире – отчаянные сигналы погибающих. Но выйти и отбить врага немцы не имели возможности. Во-первых, потому что англичане рассчитали свое прибытие сюда точно к отливу. А во-вторых, потому что вице-адмирал Ф. Ингеноль, командующий линейными кораблями Гохзеефлотте, распорядился не вводить пока никакие резервы в действие, рассчитывая на успех минной атаки легкими силами, и не поверив, что в зоне боя действительно присутствует британский линейный состав. Ф. Хипперу с трудом удалось «выбить» из чересчур осторожного главнокомандующего «добро» на разведение паров для своих линейных крейсеров и «Блюхера».

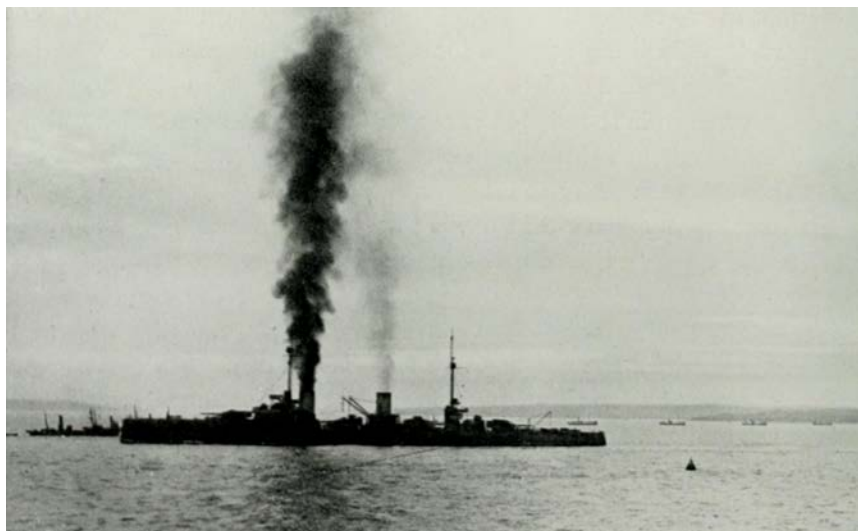


Фото 26. Линейный крейсер «Фон дер Танн» разводит пары

Когда же разрешение на выход германских линейных крейсеров было все-таки получено, англичане уже отошли. Они убрались из залива, когда к полудню начал рассеиваться туман.

Жертвами этого сумбурного, но ожесточенного боя в крошечном тумане стали контр-адмирал Л. Маас и 712 немецких моряков. Еще 150 человек были ранены. Англичане тоже понесли потери, но несоизмеримо малые по сравнению с потерями противника – 32 убитых и около пятидесяти раненых.

А тот, в чьей компетенции и в чьих силах было не допустить этой гибели, оказывается, едва разводит в это время пары на своей якорной стоянке. Сдерживаемый не столько отливом, который уже подходил к концу, сколько чрезмерной осторожностью старого главнокомандующего...

7.

Глубокой осенью 1914 года первая Разведывательная эскадра Гохзеефлотте под командованием Франца Хиппера начала всерьез тревожить оборону британского побережья Северного моря. В начале ноября германские линейные крейсера обстреляли из главного калибра портовые сооружения

Ярмута. В середине декабря аналогичная операция была проведена в отношении портпунктов Скарборо и Уитби, причем, в последнем случае пострадали не только портовые постройки, но и жилые кварталы городов, были жертвы – в том числе, и среди мирного населения...

Линейно-крейсерская эскадра адмирала Битти, назначенная противодействовать Хипперу, опаздывала на перехват немцев с пугающей регулярностью, несмотря на то, что английские контрразведчики читали вражеский радиокод и предупреждали Битти о готовящемся налете.

Пять строгих крупных теней – «Зейдлиц», «Дерфлингер», «Блюхер», «Мольтке» и «Фон дер Танн» – появлялись на горизонте сразу после наступления утра, и почти неразличимые для береговых наблюдателей за завесой влажной дымки на тусклом горизонте, открывали огонь. Мористее охотились на каботажные транспорты или с тральщиками проделывали лазы в оборонных заграждениях легкие крейсера.

А где-то далеко в открытом море, наверное, ожидали приказа прикрыть свой авангард сумрачные тяжелые дредноуты Гохзеефлотте... По крайней мере, так считал Битти. Иначе, по его мнению, налеты на британские города не были бы столь откровенно дерзки.

Примерно около восьми утра 16 декабря в районе Уитби по туманному горизонту поплыло бурое дымовое пятно. И из грязной дымки внезапно возник крупный, резкий серый силуэт двухтрубного крейсера. Восемь его главных одиннадцатидюймовых орудий были уже расчехлены и нащупывали жерлами цели на берегу, а позади, пока полускрытый туманом, плоско стелился по черно-свинцовой зимней воде еще один линейный крейсер – побольше и поопаснее... Это «Фон дер Танн» привел с собой на обстрел Скарборо «Дерфлингера», который совсем недавно прибыл в Первую Разведывательную эскадру с тренировочного полигона неподалеку от Кильской бухты. Новичок эскадры считался еще не закончившим учебный курс, и обыкновенно работал на боевых выходах в паре или с «Фон дер Танном» или даже с еще более опытным «Блюхером».

Германские линейные крейсера спокойно, словно на учениях, подползли поближе. От маяка Скарборо их отделяло расстояние не более чем в 10 кабельтовых. Эта сверхмалая

дистанция свидетельствовала о том, что приходу немцев предшествовала хорошая разведка, поскольку они явно знали структуру обороны города и не опасались внезапно обнаружить на этом участке береговые батареи.

Осыпав городские кварталы и портовые сооружения снарядами, линейные крейсера убедились в результативности своей стрельбы и отошли на соединение со своим разведчиком «Кольбергом», который за это время успел как следует намусорить минами южнее британского порта, выставив почти двухмильную минную банку. Всего на территорию Скарборо упало более 700 немецких снарядов разного калибра. Немало боезапаса был истрачено германскими линейными крейсерами и на обратном пути, при обстреле порта Уитби.

Успешно выполнив задание, германские корабли воссоединились со своей эскадрой и ушли восвояси без потерь. Кое-какое противодействие англичан, – впрочем, достаточно слабое, – встретили только «Блюхер», «Зейдлиц» и «Мольтке», атаковавшие Хартлпуль...

Казалось бы, все прошло в точном соответствии со штабными планами. Но английская разведка засекла почти все легкие крейсера, сопровождавшие эскадру Хиппера, обнаружила место засады линейных сил и добралась даже до прикрывающего линкорам тылы броненосного крейсера «Роон», тоже участвовавшего в операции... То, что ни один из немецких кораблей не погиб, объясняется лишь путаницей в британских штабных приказах, которая возникла по вине флаг-офицера Битти Ральфа Сеймура.

Лейтенант Сеймур ухитрился так сформулировать и в такой последовательности передать эти злосчастные радиogramмы, что крейсера Гарвичских сил и эскадра адмирала Р. Арбетнота попросту не поняли, что от них требуется. А самостоятельно проявить инициативу не посмели, зная за Битти деспотичную манеру требовать действий строго по инструкции.

Сам Битти отозвался об этих событиях так:

– «Победа была близка, враг не избежал бы нашего возмездия... Ошибки оставили такой шрам, что излечить его смогло бы только полное уничтожение врага. И мы могли этого добиться... Даже писать об этом трудно.»

Знал бы британский адмирал, что эти налеты, составляющие на тот момент основную причину беспокойства британского Адмиралтейства, рассматриваются командиром «Фон дер Танна» как явление весьма рутинное. Работа, конечно, необходимая, но не та, на которой можно совершить что-либо значительное и принести тем самым конкретную пользу своей державе в этой войне.

Не потому ли 6 декабря 1914 года, как раз между двумя выходами к британскому побережью, капитан-цур-зее Ган пишет в Главный Штаб рапорт, более похожий на «добровольный лист» – просьбу об индивидуальном задании для «Фон дер Танна».

Ган просил штаб и лично морского министра Тирпица отпустить крейсер на прорыв в Атлантику. На коммуникации – охотиться за британскими транспортами. И может быть, если повезет, помочь с прорывом домой Восточно-Азиатской эскадре графа фон Шпее, которая, по подсчетам Гана, должна была вскоре предпринять попытку возвращения в Германию от берегов Южной Америки.

Выход в океан немецкого линейного крейсера отвлек бы из Метрополии значительную часть быстроходных крейсерских сил, облегчая сотоварищам борьбу с Битти...

Штаб дал на вопрос отрицательный ответ. Никакой вам Атлантики, милейший! Тем более – с учетом недавнего осмотра турбин... И вообще, линейный крейсер слишком нужен здесь, в Северном море. На счету – каждый. Готовится крупная операция против британских военно-морских сил. Она должна привести к генеральному бою, и восемь одиннадцатидюймовых орудий живучего и прекрасно подготовленного крейсера-снайпера никогда не будут в таком бою лишними. А, кроме того, сколько прикажете давать «Фон дер Танну» транспортов в сопровождение – угольных бункеровщиков, ремонтников? Турбинные ходовые с таким превышением номинала мощности требуют изрядного расхода топлива...

В общем, в штабе дали «Фон дер Танну» понять, что он не рейдер, и нечего ему заниматься не своим делом. Экономический эффект от его деятельности на коммуникациях вряд ли будет выше, чем у маленького, но не столь прожорливого «Эмдена». А что касается кораблей эскадры Шпее, то они – уже

победители, справятся и сами, если им вообще суждено сюда вернуться...

Вечером седьмого декабря Ган получил этот ответ, а поутру восьмого на другой стороне земного шара состоялась битва при Фолклендах. Из пяти крейсеров Шпее погибло четыре, а последний уцелевший – легкий крейсер «Дрезден» – вынужден был скрываться в чужих водах без возможности получить какое-либо содействие. Он продержался у берегов Аргентины еще достаточно долго, но был обречен хотя бы уже самим фактом своего одиночества, поскольку охоту за ним вела целая британская эскадра под флагом адмирала Стоддарта...

На войне без потерь не бывает. Но такова уж судьба, что всегда находится тот, кто сочтет очередную гибель сотоварищей своей личной виной. За осень 1914 и зиму 1915 года от капитана-цур-зее Гана трижды слышали слова:

– Это потому, что там не было меня.

В январе 1915 года «Фон дер Танн» попал в Вильгельмсхафене в ремонт. Плановый, как писалось в официальных документах. Но на деле состояние турбин линейного крейсера говорило скорее о срочной профилактике аварии, нежели о запланированной переборке механизмов. Как бы то ни было, а в очередной поход к британским берегам Первая разведывательная эскадра ушла без «Фон дер Танна».

Из этого похода не вернулся «Блюхер», погибший 24 января 1915 года в сражении у Доггер-Банки. И снова для капитана-цур-зее Гана встал вопрос, могло ли быть иначе, если бы его корабль присутствовал в колонне во время проигранной операции...

8.

Объективно присутствие «Фон дер Тана», вероятно, уже ничего не изменило бы в исходе сражения у Доггер-Банки. Но этого ремонта не ко времени первый из Авангарда уже не простит себе никогда...

Да, когда «Блюхер», получив повреждения и начав отставать от эскадры, пошел прикрывать отход своего отряда, он фактически подписал себе приговор, поскольку обрек себя на сражение с шестью английскими линейными крейсерами,

превосходящими по скорости, уровню защиты и калибру вооружения. Это – не считая легких сил. В этих условиях исход боя, при котором погибал только он один, можно было считать для немцев наиболее благоприятным.

Прояви англичане чуть больше инициативы, рискни они на поединок с неприятелем на более коротких дистанциях, и следующей жертвой, вероятнее всего, стал бы «Зейдлиц», который уже успел получить от врага очень тяжелые раны и лишиться двух башен главного калибра...

Но каково читать об этом в штабных отчетах, зная, что сложись обстоятельства чуть иначе – и в строю Первой разведывательной просто было бы одним бойцом больше. А значит, легче было бы товарищам в этом страшном бою.

С тех пор окончательно сложился индивидуальный стиль действий «Фон дер Танна». Облеченный властью второго флагмана группы, он оставил за собой «пост надежности» – уже навсегда, до конца войны. Строгая холодная тень, которую мы так хорошо знаем по старым военным фотоснимкам. Воплощение ярости, тщательно сдерживаемой, загнанной под туманно-серый цвет ледяной брони.

Чуть более полугода спустя после Доггер-Банки, в августе 1915 года, германский флот пытался осуществить на Балтике прорыв в Рижский залив. Малочисленный русский флот, так и не оправившийся еще с предыдущей, катастрофически разгромной войны, сумел, тем не менее, оказать агрессии достойное сопротивление. Тактика минно-артиллерийских позиций, исповедуемая героем порт-артурской обороны адмиралом Н. О. Эсеном, принесла свои плоды: без участия тяжелых кораблей прорыв оказался невозможен.

«Фон дер Танн» прибыл на Балтику в середине августа – в составе кораблей Первой разведывательной эскадры. Это был первый боевой поход германских линейных крейсеров под флагом Ф. Хиппера в мелководные и шхеристые воды севера Балтийского моря.

Первым заданием для «Фон дер Танна» стал обстрел русских береговых батарей на острове Утэ.

Сначала германское командование предполагало подавить находившуюся на этих батареях шестидюймовую артиллерию силами одного только легкого крейсера «Кольберг», нескольких

эсминцев и тральщиков. Влажным и туманным утром, едва рассвело, «Кольберг» и эсминец Девятой флотилии «V-28» появились на траверзе Утэ и расчехлили артиллерию для стрельбы по береговым пушкам. Но около 5 часов из затянутых плотным туманом островных шхер, отчаянно дымя и поднимая форштевнями высокие белые буруны пены, выскочил отважный дивизион русских эсминцев. «V-28», заметив противника, юркнул поближе к борту своего крейсера, который уже зашевелил тонкими стволами легких орудий, нащупывая цель.

Русским эсминцам пришлось отказаться от предпринятой было попытки торпедной атаки и поспешно отходить обратно к острову. Когда вокруг концевго корабля в русском строю взметнулись белые султаны от падающих в воду 105-миллиметровых снарядов, адмирал Хиппер получил от «Кольберга» по радио призыв о помощи. И послал к Утэ «Фон дер Танна» – оказать легкому крейсеру поддержку артогнем и попытаться все-таки уничтожить береговую батарею.

Германская разведка считала подходы к Утэ заминированными. Но несмотря на опасность, «Фон дер Танн» ухитрился малым ходом по единственному узкому фарватеру подкрасться к батареям почти вплотную. Что такое дистанция в сорок кабельтовых для 280-миллиметровых орудий линейного крейсера! Но за островом царапнули небо две длинные острые стеньги русского броненосного крейсера типа «Адмирал Макаров», и прежде чем заняться береговой батареей, «Фон дер Танн» решил уничтожить его. Крейсер – это был флагман адмирала Бахирева «Баян» – стремительно удалился, а его напарника «Громобоя», стоявшего на том же рейде, наблюдатели «Фон дер Танна», должно быть, просто не заметили в дымке.

В то время, как «Фон дер Танн» главным калибром пристреливался по пытающемуся улизнуть «Баяну», а 150-миллиметровые пушки нацеливал на уходящий дивизион эсминцев, береговые батареи Утэ все-таки открыли огонь. Казалось бы, много ли вреда может причинить их шестидюймовая артиллерия крупному, великолепно бронированному кораблю? Но одному снаряду все же суждено было впиться в основание первой трубы линейного крейсера.

Обычно повреждение труб приводит к падению тяги в котлах, и как следствие – к снижению скорости, но в данном случае повреждения получились легкими благодаря тому, что основания труб у германских линейных крейсеров имеют высоко выступающий над главной палубой броневой кожух. Чудом обошлось и без потерь в личном составе. К тому же, как только русские артиллеристы добились первого успеха, «Фон дер Танн» перестал обращать внимание на уходящего «Баяна» и обрушил на остров всю мощь своего главного калибра. Одна за другой умолкли русские пушки, и к 6 часам утра задание адмирала Хиппера было выполнено.



*Фото 27. Линейный крейсер «Фон дер Танн».
Осколочное поражение палубы*

Далее оставаться у острова Утэ не имело никакого смысла. Тем более, что «Кольберг» только что доложил «Фон дер Танну» о том, что уклонился от торпед и наблюдает перископ подводной лодки, которую пытается взять на таран. Русской субмарине удалось благополучно ускользнуть от легкого крейсера, не успевшего поднять ход до полного, а это означало,

что в любой момент ее атака может повториться. Сопровождавшие «Фон дер Танна» эсминцы «S-31» и «G-197» также наблюдали перископ и даже стреляли по лодке, но, по всей видимости, тоже безрезультатно.

В ответ на запрос «Фон дер Танна» «Зейдлиц», флагманский линейный крейсер адмирала Хиппера, подтвердил ратьерным сообщением данные разведки о наличии в зоне боя как минимум двух субмарин, и Первая разведывательная эскадра получила приказ покинуть опасный регион.

Как выяснилось впоследствии, лодки, распугавшие германские крейсера, звались «Крокодил» и «Кайман» – субмарины, весьма посредственные в техническом отношении, не имевшие совершенных систем прицеливания при торпедной стрельбе, и для крупного корабля практически не опасные. Но лодка есть лодка. По одному торчащему из-под воды тонкому стерженьку перископа не определишь, на что она способна, и что намеревается делать, есть ли у нее торпеды и какие они. А более надежных средств отследить и определить подлодку, нежели прямой визуальный контакт, еще нет...

В конце концов, по внешнему виду и техническим данным «У-9» никто поначалу не мог предположить, что эта мелкая и тихоходная субмарина может за час отправить на тот свет три броненосных крейсера. Но ведь отправила же! Поэтому появление перископа на пути эскадры в те годы нередко приводило к свертыванию операции.

Итак, первая экспедиция авангарда Гохзеефлотте в Балтику завершилась, по сути дела, ничем. Во всяком случае, несколько уничтоженных шестидюймовых пушек не компенсировали тех затрат, что ушли в Германии на подготовку и проведение этой крупномасштабной военно-морской операции. К тому же германское командование смогло во всей полноте оценить, насколько нерационально было пытаться использовать в мелководной, кишасей минами Балтике столь крупные корабли, составляющие гордость флота державы. Поэтому с августа 1915 года по февраль 1916 линейные крейсера не появлялись на восточном морском фронте.

После недолгого ремонта, снова названного в документах профилактическим, но фактически касавшегося очередной переборки и регулировки ходовых систем, «Фон дер Танн»

активно участвовал во всех боевых выходах Первой Разведывательной группы в Северное море. Вместе с «Зейдлицем», «Молтке» и «Дерфлингером» он прикрывал возвращение из рейда вспомогательного крейсера «Меве» ходил в набег на Хуфден, тренировался во взаимодействии с главными силами флота у банки Амрум и у Хорнс-Рифа.

Прикрывать спину сотоварища в бою – пост повышенной ответственности. Не случайно в линейных колоннах командование предпочитает, чтобы концевым шел корабль с наиболее опытным экипажем. Зачастую в крупных отрядах концевому доверяется флаг второго адмирала эскадры. Авангард Гохзее-флотте верил «Фон дер Тану» – опытному и строгому, не вызывающему сомнения в своей надежности. И все знали: при тактическом ходе типа поворот «все вдруг» он сможет адекватно лидировать. А при сражении на отходе будет в состоянии прикрыть свой отряд. Как «Блюхер»... Только с большими шансами выжить, поскольку превосходит «Блюхера» по тактико-техническим данным.

Война затаилась в затяжных позиционных боях на суше, а на море державы-противники предпочитали локальные операции масштабным столкновениям. Море принадлежало подводным лодкам и полчищам эсминцев – как часто бывает накануне больших событий...

9.

В апреле 1916 года в Первой Разведывательной сменился флагман. Из-за минного подрыва при очередной попытке обстрела британского побережья угодил в ремонт бессменный лидер Авангарда – «Зейдлиц». Хиппер был в отъезде по болезни, и в его отсутствие адмирал Бедикер перевел штаб эскадры на борт едва завершившего учебную программу новичка эскадры. Это был линейный крейсер «Лютцов» – однотипный «Дерфлингеру», но пока совершенно не имеющий боевого опыта.

Когда вернулся из берегового госпиталя Хиппер, он, не желая ронять в глазах сослуживцев авторитет своего заместителя и следуя совету Тирпица попробовать в роли флагманского корабля крейсер с 305-миллиметровым главным вооружением,

сохранил за «Лютцовом» флаг. А буквально через месяц пришел день, которого с нетерпением ожидали в обоих противостоящих Великих флотах.

Этой весной в экипаж «Фон дер Танна» прибыло пополнение. Сменился и командир. На место ушедшего на повышение Гана был назначен капитан-цур-зее Хорст Ценкер. И накануне сражения при Скагерраке занял пост старшего штурмана корветтен-капитан Отто Гросс – автор одного из лучших среди множества существующих описаний этой великой битвы.



Фото 28. Линейный крейсер «Фон дер Танн» с эскадрой идет в бой

Выйдя в сражение концевым в строю Первой Разведывательной группы, «Фон дер Танн» обнаружил легкие силы противника одним из последних среди германских линейных крейсеров. Что и неудивительно. Концевому кораблю в кильватерном строю эскадры, идущей со скоростью более 25 узлов, трудно что-либо разглядеть за дымом из труб своих сотоварищей. Примерно в 16 часов 25 минут наблюдательная вахта носового сектора доложила Ценкеру, что видит за дымами британских легких крейсеров-разведчиков не менее пяти крупных силуэтов, стремительно идущих на сближение.

Через несколько мгновений все сомнения были разрешены: головным в неприятельском кильватерном строю двигался огромный высокобортный трехтрубный крейсер, и первая труба у него была чуть меньше диаметром, чем остальные...

«Лайон»! А за ним, равняясь на скорости в растянувшейся колонне, шли два корабля, на вид однотипных ему. Далее дымил, форсируя машины, элегантный и стройный трехтрубный «Тайгер». И, почти теряясь в дымах, замыкали британский строй еще два гордых темно-серых крейсера более старой, но тоже довольно мощной серии типа «Индефатигебл».

На острых стенах англичан взлетели едва различимые на этой дистанции боевые стеньговые флаги. Эта традиция есть во всех флотах мира – обозначать свою готовность ринуться в битву небольшими алыми треугольниками на всех мачтах. В принципе, это расшифровываемый сигнал, и он даже имеет конкретный перевод: «Вижу врага!», «Иду на вы!»...

Величественные, мощные, неплохо обученные и уверенные в своей победе враги – что лучшее в жизни может послать судьба настоящему бойцу?

Авангард Гохзеефлотте развернулся на параллельный англичанам курс, чтобы, увлекая неприятеля в погоне за собой, с боем отойти на соединение со своими главными силами. Флагманский «Лютцов» дал флажным сигналом приказ «разделить цели слева».

Две колонны почти одновременно перестроились в пеленг, чтобы удобнее было стрелять. И в 16 часов 49 минут одиннадцатидюймовые орудия «Фон дер Танна» нащупали в прицелах высокий полубак британского линейного крейсера. Противник наблюдался еще с трудом, дистанция была около семидесяти кабельтовых, и, казалось бы, ожидать быстрого результата смешно...

Но уже на третьей минуте обстрела старший артиллерийский офицер «Фон дер Танна» корветтен-капитан Мархольц фиксирует первое попадание по врагу.

Судьба преподнесла «Фон дер Танну» странный подарок, основанный на некоторой неточности в его собственных действиях. Если выполнить приказ «разделить цели слева» правильно, стрелять ему следовало бы по «Нью-Зилэнду». Но «Фон дер Танн» выбрал последнего в строю неприятелей. Есть

в эскадренных боях такая тактическая установка – не оставлять без обстрела ни первого, ни последнего в колонне. Потому что в правильно организованной эскадре часто первым идет флагман, а последним – его заместитель. Вывод из строя командования – существенный фактор в склонении на свою сторону чаши весов в зыбком боевом равновесии...

В данном случае было не так: британский адмирал Пэкинхэм находился на борту «Нью-Зилэнда». Но с семидесяти кабельтовых, право, флажных знаков различия на гроте противника не разглядишь даже в самую лучшую оптику.

Таким образом, противником «Фон дер Танна» оказался линейный крейсер «Индефатигебл» – тот самый, который был признан лучшим в классе линейных крейсеров на международном параде Спитхэдского рейда в 1911 году. «Фон дер Танн», представляя Германию на том параде, тоже претендовал на звание лучшего. Но английская смотровая комиссия отдала предпочтение соотечественнику.

Теперь самой войне предстояло определить среди давних соперников лучшего. И пока хваленый британский колониальный снайпер не успел добиться ни единого попадания. А его противник перешел на поражение уже с четвертого залпа. Размерно и точно, словно на учениях, ложились близкими разрывами и прямыми попаданиями его быстрые и четкие залпы. Британец не выдержал – засбоил на бегу, вывалился из колонны, забирая в правую сторону, выходя координатом из-под метких жалящих снарядов. И остаток жизни его уже исчислялся минутами на часах у Господа...

Одно из первых попаданий легло возле грот-мачты «Индефатигебла» – сметя вихрем осколков некоторое мелкое оборудование и изрешетив рубку со штурманскими приборами. Потом впившийся в борт 280-миллиметровый снаряд перебил приводы управления, и крейсер завиял на курсе с парализованными рулями. В центре батарейного дека, где щетинились дымящиеся, уже подбитые 102-миллиметровые орудия среднего калибра, полоснуло по гладкой темно-серой стали жарким, рыжим плеском пожара. Два следующих выстрела пришлось в гордый контур бака – под клюз и в район барбета первой артиллерийской башни. По палубе в носовой части вновь пополз коварный рыжий хвост...

Секунда-другая прошла в безмолвии. И когда перезаряженные орудия «Фон дер Танна» уже были готовы к новому смертоносному выбросу огня и металла, из-под барбета первой башни «Индефатигебла» выбило в низкие северные небеса кинжальную огненную струю.

Она встала – вполнеба, жутким ало-оранжевым заревом, выхватила на мгновение из туманного морока черный силуэт погибающего врага, потом расширилась до нереальности, расплылась, опала. Повалил над узким корпусом буро-черный дым, смешанный с ватными клочьями белого пара из жарких перебитых магистралей. И высоты в этом адском столбе дыма было метров 70.

Грохот чудовищного разрыва заглушил канонаду великой битвы, вывернул небеса наизнанку. И, окутанный непроницаемой дымовой пеленой, «Индефатигебл» покинул сей мир, погибнув самой страшной смертью после медленной...

Вместе со своим крейсером в одночасье сгнули 1019 английских моряков – живыми с воды удалось поднять только двоих.

Обстрел длился всего 16–17 минут. «Фон дер Танн» выпустил за это время 52 снаряда главного калибра, стреляя «полужалпами» – поочередно левыми и правыми пушками каждого башенного плутонга. Из этих 52 снарядов не менее 5 угодили попаданиями непосредственно по жизненно важным системам «Индефатигебла». Согласитесь – истинно снайперский процент попаданий при дистанции боя 69 – 75 кабельтовых.

А «Фон дер Танн» уже вел огонь по похожему, как две капли воды, на только что погибшего неприятеля линейному крейсеру «Нью-Зилэнд» – и периодически вынужден был отражать атаки линкоров типа «Бархэм» из подроспевшей к месту сражения эскадры вице-адмирала Эван-Томаса. Эти страшные сверхдредноуты, обладающие орудиями калибром 381 миллиметр, искалечили немецкому крейсеру все четыре башенные установки и к тому же всадили снаряд в рулевое отделение, из-за чего рулевая машина залилась заборной водой.

Снаряд такого калибра, способен наделать немало бед, даже если в силу дальности обстрела не просаживает броню. Расшатывание и срывы броневых плит. Обширные деформации основного набора – зачастую скрытые, а поэтому вовремя

не ремонтируемые, и в итоге дающие весьма широкий набор «вторичных повреждений».

Но гордый немец, управляясь машинами, не покинул боевой линии, и пока не смог ввести в действие одну из поврежденных башен – правую – сражался одним средним калибром. И прозвучал в эфире – немного напоказ – рапорт адмиралу Хипперу, разбавленный откровенно «черной» шуткой:

– Все четыре установки главного калибра выведены из строя, две из них – временно. По завершении их ремонта силами дивизиона живучести нами будет вновь открыт огонь, если господа противники не разбегутся ранее.

Не разбегутся!.. Не на тех напали! В пороховом дыму, рваном металле и человеческой крови этот бой будет продолжаться до поздней ночи, до неуловимой границы перемены дат последней весенней полночью...

Согласно исследованию профессора К. Пузыревского и известному сборнику Гильдебрандта, в этом бою «Фон дер Танн» получил попадания пятью тяжелыми снарядами калибром от 381 до 305 мм. Это относительно мало, если сравнивать с другими крейсерами хипперовского авангарда. Например, следовавший в кильватерной колонне третьим «Зейдлиц» имел 21 поражение крупнокалиберными снарядами и одно – торпедой. А «Лютцов», согласно официальной германской версии, получил 24 снаряда – и несколько часов агонизировал в ночи...

Впрочем, в отношении того, кто не вернулся из боя, точный подсчет попаданий бывает просто невозможен. Разве что, после войны водолазы на дне посчитают, да и то не всё... По поводу количества попаданий по «Лютцову» приходилось читать в британских источниках, что их было и 36, и даже 42!

Впрочем, англичане подчас завышают свою результативность в боях...

Пять снарядов за бой – это только кажется, что немного. Все зависит от их веса, мощности боезаряда, калибра, дистанции, локализации раны на корпусе... Сначала, около 17 часов 9 минут, линкор «Бархэм» добился с дистанции 93 кабельтовых попадания в корму «Фон дер Танна». Полубронебойный снаряд разорвался на стыке между броневыми плитами толщиной 80 и 100 мм, в кормовые прибортовые отсеки через разрывы в

обшивке хлынула вода, создав примерно двухградусный крен и легкий дифферент. Экипаж покинул затопляемое отделение.

Заметим, снаряд этот был фугасный. Но если в первые же минуты после разрыва его на броне в отсек попадает 600 тонн воды, а корпусные конструкции просто-напросто «ведет», этот фугас можно считать весьма эффективным для стрельбы по бронированной цели с дальних дистанций.

Через пятнадцать минут следующий снаряд вонзился в броню левой башни главного калибра. Брони не взял, разорвался на поверхности. Но силой тяжкого удара башня оказалась заклинена намертво. По воспоминаниям артиллеристов, ***«создалось впечатление, что многотонная установка подпрыгнула на барбете и опустилась не совсем на прежнее место»***. Насчет смещения башни, это, конечно, всего лишь иллюзия контуженного расчета. Но кольцо барбета было деформировано настолько, что впоследствии, при заводском ремонте, его пришлось практически вырезать и переустанавливать заново.

Осколки от этого же снаряда повредили вентиляционную систему и через развороченный ствол воздуходувной трубы угодили в машинное отделение. Причем, впились даже в кожух турбины, создавая прямую угрозу выхода из строя ходовых систем.

Читатель представляет себе, что значит оказаться под таким обстрелом хоть на минуту с частично выбитой артиллерией, да еще и без хода?..

Но в этот раз смерть снова проскочила мимо. В ее длинном списке тех, кто был предназначен в жертву этому бою, не было имени «Фон дер Танна».

Затем, около 17 часов 50 минут, была замечена вода в угольных ямах четвертого водонепроницаемого отделения. Когда туда успел попасть снаряд, и кем он был выпущен, наблюдатели в горячке сражения заметить не смогли – корпус корабля постоянно сотрясался от попаданий и многочисленных близких разрывов. Как выяснилось впоследствии при ремонте, собственно пробоины и не было. Очередной крупнокалиберный британский снаряд рванул в воде у борта, и взрывная волна причинила небольшие, но множественные

разрывы обшивки, а также деформации броневых плит, давшие течи на стыках.

Коварство таких попаданий – в том, что вода проникает в корпус понемногу, но постоянно. И локализовать ее поступление в процессе боя почти нереально. А всевозможные вторичные последствия в виде неплотности клепаных швов, коррозионных каверн на месте вовремя незамеченных расслоений металла и усиливающихся с течением времени деформаций выявляются потом еще долго – даже после тщательного ремонта.

Через мгновение еще один тяжелый снаряд заклинил в положении поворота на 120 градусов носовую башню германского линейного крейсера. В принципе, при заклиненном барбете можно попробовать стрелять, если противник не вышел из сектора. Но вскоре обе эскадры изменили курс.

В академическом издании Вильсона «Линкоры в бою» при описании этого эпизода Ютландского сражения проскакивает мысль, что если бы этот злосчастный снаряд был фугасным, не миновать бы «Фон дер Танну» жестокого пожара собственного боезапаса – примерно такого, какой вывел из строя обе башни ретирадного плутонга у «Зейдлица» в бою при Доггер-Банке. Но снаряд был полубронебойным, и достаточного для воспламенения зарядов количества раскаленных осколков в подачный канал не попало.

В это время «Фон дер Танн» находился под огнем еще и «Тайгера». Британец неправильно понял приказ своего адмирала, и благодаря этому, без обстрела остался «Дерфлингер», что вскоре сказалось для эскадры Битти самым роковым образом. Из-за этого погибла «Куин Мэри» – одна из тех, кого адмирал Фишер называл надеждой державы... Но при стрельбе по «Фон дер Танну» «Тайгер» смог добиться некоторого успеха.

Первый снаряд его окончательно заклинил носовую башню немецкого линейного крейсера, а второй разбил барбет кормовой установки, проникнув через самое слабое место в защите неприятеля. Вонзившись через незащищенный фальшборт, он провалился сквозь 25-миллиметровую палубу, проломил две небронированные переборки в верхней части юта и взорвался на следующем уровне защиты, где броня достигала 30 миллиметров. Пробойна получилась площадью около семи квадрат-

ных метров, и еще одну башню зафиксировало в функционально невыгодном положении кусками брони, стиснувшими покореженный барбет.

Удивительно, но факт: через три с небольшим часа ремонтно-спасательной партии «Фон дер Танна» удалось почти невозможное. Деформированный клочок брони вырезали. Барбет был худо-бедно подремонтирован, и оглушительно скрежещущая на развороченном кольце при каждой попытке сменить угол горизонтального наведения башня снова повела огонь по врагу.

К тому же в подпалубном отделении на юте хранились койки и вещевые тюки, а также свернутые лоскуты просмоленного брезента, предназначенные для аварийной заделки мелких пробоин. Все эти материалы вспыхнули, подожженные раскаленным осколком, и загорелись, распространяя удушливый черный дым, прекрасно видимый противнику и облегчающий пристрелку. Из отсека пришлось не только выносить раненых, но и выводить здоровый экипаж, пока матросы не отравились дымом.

Пожар тлел, периодически возобновляясь, несколько часов, и тушить его приходилось весьма осторожно, так как здесь же, за тонкой стеной нагретшейся переборки, находился в рабочем отделении заклиненной башни смертоносный запас тяжелых снарядов. А через переговорные трубы и вентиляционные шахты дым легко проник в отсек управления кормовым машинным отделением. И механикам пришлось надеть противогазы, чтобы не упасть в обморок от удушья. Но и при наличии противогазов и респираторов находиться в отделении более двадцати минут подряд было попросту невозможно.

Нет худа без добра! Этот пожар, наделавший немало бед, сослужил «Фон дер Танну» и службу. Если поначалу он облегчал противнику прицеливание, то потом, когда дым расплылся с кормы широким черно-бурым шлейфом, линейный крейсер спрятался в нем от вражьих глаз не хуже, чем в штатной дымзавесе. И попадания по кораблю почти прекратились.

Как раз в это время, пользуясь затишьем в бою, экипаж «Фон дер Танна» сумел отремонтировать сначала левую подбитую башню главного калибра, а затем и кормовую. И линейный крейсер снова повел огонь по англичанам, как и обещал

своему флагману. Кстати, Хипперу эта поддержка сейчас особенно требовалась, так как израненный «Лютцов» близок был к тому, чтобы покинуть строй, и как раз собирался передавать штаб на борт курьерского эсминца. А через три минуты небеса озарила еще одна чудовищная вспышка, когда отважный «Дерфлингер» буквально в ключья разорвал флагмана британской Третьей линейно-крейсерской эскадры – «Инвинсибла».

Авангард шел в новую контратаку...

В следующий раз британский сверхдредноут «Бархэм» смог добраться до «Фон дер Танна» только после 20 часов вечера, при совершении маневра перестроения в германской колонне. С дальней дистанции, составлявшей примерно 97–100 кабельтовых, имея несомненное преимущество в наблюдении, так как противник проецировался для него на освещенную часть горизонта, «Бархэм» поразил своим 381-миллиметровым снарядом основание кормового командного пункта «Фон дер Танна». В результате осколки проникли в рубку через визирные отверстия, погибло несколько офицеров и матросов, сгорела штурманская документация, были повреждены несколько приборов. Сквозь вентиляцию осколки попали и в турбинные отсеки, где повредили кожух главного холодильника, а также вывели из строя электрическое освещение и отравили дымом машинную команду.

«Фон дер Танн» до самого конца битвы оставил за собой «пост надежности». К полуночи он вместе с тяжело поврежденным «Дерфлингером» прикрывал отход к Хорнс-Рифу линейной колонны Гохзеефлотте. У каждого из них осталось только по половинному комплекту действующих орудий. При этом «Дерфлингер» мог еще поддерживать двадцатитрехузловой ход, а «Фон дер Танн» – уже нет.

С засолившимися от долгой работы и плохого угля котлами, с контузионным повреждением левой турбины низкого давления, он мог в это время более-менее устойчиво держать только 18-узловой ход, и в боевом отношении продержался бы вряд ли дольше ползущих поблизости старых додредноутских линкоров. Тем более, что орудия главного калибра у «Фон дер Танна» периодически снова выходили из строя: деформирующий эффект от тяжелых снарядов противника был слишком силен, и даже когда попадания, полученные от «Бархэма», не брали броню, пушки получали повреждения накатника от сотрясения.



*Фото 29. Линейный крейсер «Фон дер Танн».
Пробитие легкой брони английским снарядом*

К рассвету первого летнего дня 1916 года, по прежнему в составе Первой Разведывательной эскадры, потерявшей своего флагмана «Лютцова» и до поры не ведающей, куда исчез многоопытный прежний предводитель «Зейдлици», «Фон дер Танн» вошел в Вильгельмсхафен.

На берег у причальной стенки казенной ремонтной верфи свезли 11 убитых и 35 раненых моряков. Легкораненые, впрочем, изъявили желание лечиться не на берегу, а в корабельном лазарете, и только прямой приказ вице-адмирала Хиппера заставил их все-таки покинуть свой корабль.

Заводская инженерная комиссия осмотрела повреждения «Фон дер Танна» и пришла к выводу, что для приведения линейного крейсера в боеспособное состояние понадобится как минимум около двух месяцев. Требовалось заменить две из четырех спаренных установок главного калибра. Выправить или сменить два барбетных поворотных механизма. Отрегулировать не пострадавшие от снарядов, но разрегулированные котлы, дававшие повышенное шлакообразование. Перебрать

турбины, и, с вероятностью, заменить бортовую левую из них. Выявить во время докования и зачинить массу подводных пробоин и деформационных вскрытий корпуса. Найти и по возможности исправить все многочисленные результаты гидродинамических контузий и расшатываний основного набора. Ликвидировать последствия двух длительных пожаров. Заменить около сорока штук поврежденных броневых плит разной толщины...

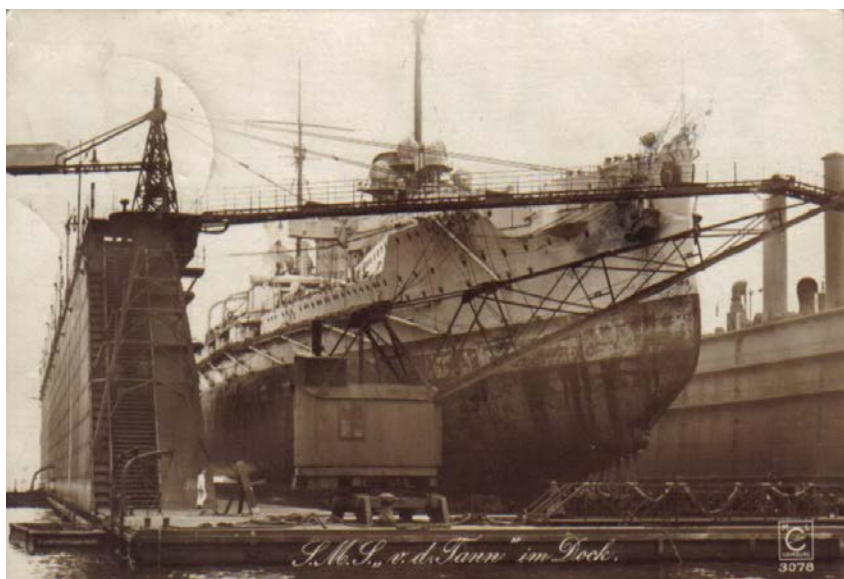


Фото 30. Линейный крейсер «Фон дер Танн»
во время докового ремонта

После боя, выйдя из ремонта, который, согласно официальной ведомости, продлился 57 дней, «Фон дер Танн» должен был вернуться в свой отряд. Но заводские инженеры пришли к выводу, что требуется дополнительная переборка окончательно сдавших турбин корабля, и задержали линейный крейсер при заводе до 2 августа 1916 года.

10.

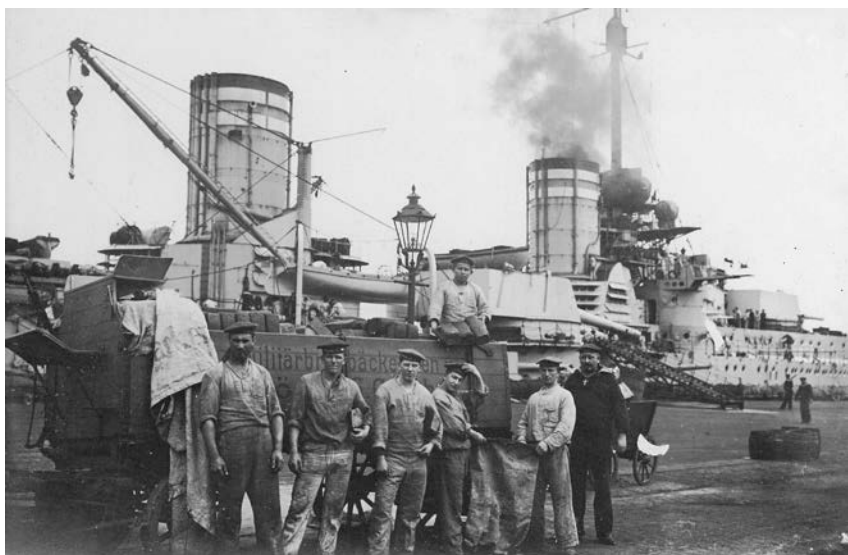
Ремонт в военных условиях почти всегда сводится к тому, чтобы наскоро зализать раны – на большее нет ни средств, ни времени. Поэтому полного восстановления боеспособности не произошло и после увеличения срока ремонта. Из-за своих турбин, преждевременно изношенных в боевых походах, «Фон дер Танн» получил от технической комиссии ограничение по скорости и продолжительности хода: на длительных переходах ему рекомендовалось не повышать скорость более, чем до 19 узлов, а в качестве предела, который нежелательно превышать, техническая комиссия определила 25 узлов.

Боевые повреждения оставили немало так называемых «вторичных последствий». То и дело клинило механические приводы в помятом тяжелым снарядом румпельном отделении – несмотря на то, что основные дефекты были, вроде бы, исправлены. Внешний вал с левого борта имел проседания со стрелой прогиба почти 19 сантиметров, что приводило к преждевременному износу подшипников, и, как следствие, к ощутимым вибрациям, повышенному трению и частому выходу из строя турбины. Из-за жестоких деформаций набора была даже ограничена подвижность первой артиллерийской башни.

Но, несмотря на все это, он остался прежним «Фон дер Танном» – строгим и жестким лидером, упорным бойцом-снайпером, вечным вторым флагманом эскадры.

Еще дважды – 18–19 августа и 25–26 сентября 1916 года его видели в составе группы, вышедшей на боевое задание. Впрочем, крупных сражений тогда не случилось.

Он даже отчасти смог заменить в своей эскадре давно погибшего «Блюхера», выполняя обязанности лидера учебной группы на тренировках прибывающих из достроечной акватории легких крейсеров, и выводя на артиллерийский полигон прибывшего с последним пополнением «Гинденбурга». Но 13 ноября 1916 года очередная тяжелая авария ходовых систем почти до конца года приковала «Фон дер Танна» к причалу заводской акватории «Блом унд Фосс».



*Фото 31. Линейный крейсер «Фон дер Танн» у причальной стенки
в Вильгельмсхафене*

Выйдя из ремонта, крейсер продолжил работу в учебном отряде. Эта «учебка» была совсем не похожа на памятную довоенную! Экономическое благосостояние разорившейся на войне державы было уже подорвано, это было заметно хотя бы по качеству топлива, выдаваемого для выходов на испытательные полигоны. Мелководные тренировочные акватории во время стрельб охранялись кордонами эсминцев – на случай проникновения неприятельских подлодок. А имена, которыми штаб нарекал при спуске новые крейсера, звучали жестокой памятью о недавних событиях этой войны:

«Кенигсберг» – в честь героически погибшего в устье африканской реки Руфиджи германского флагмана с потерянной колониальной станции в Дар-эс-Саламе.

«Эмден» – в память о самом хитром и удачливом из германских рейдеров, связавшем своими действиями все британские силы в Индийском океане, и в последнем бою с превосходящим противником не спустившем флага.

«Карлсруэ» – по имени довоенного рекордсмена по скорости среди легких крейсеров, которого англичане даже не наде-

ялись выловить в рейдерстве на просторах Атлантики, и потому уничтожили путем подлой диверсии, подкинув ему взрывное устройство с углем на бункеровке.

«Лейпциг» – в честь легкого крейсера из эскадры графа Шпее, затонувшего на пятом часу безнадежного Фолклендского боя.

«Кельн» – как звали погибшего в Гельголанде под снарядами британских линейных крейсеров бывшего сотоварища «Фон дер Танна» по отряду обороны залива, флагмана адмирала Мааса...

Новички приходили, завершали учебный курс, присоединялись к боевым отрядам. Но великой битвы, такой, как сражение при Скагерраке, им было уже не суждено. Война изменила время. Ставку на генеральный бой уже никто не делал.

«Фон дер Танн» еще участвовал в боевых выходах своей эскадры в апреле 1918 года и в последнем походе на Запад 8–9 июня. Дальнейшему участию в боях помешали вторичные эффекты от боевых ран, снова загнавшие его в ремонтную акваторию.

Он вышел из ремонта 30 октября – когда до долгожданного перемирия оставались считанные недели.

Когда Германией была проиграна эта война, англичане потребовали «Фон дер Танна» в числе прочих линейных крейсеров эскадры Хиппера – на интернирование в Росайт, до конца мирных переговоров. Впрочем, участие в этой «операции» было для «Фон дер Танна» необязательным – британцы предпочли бы недавно спущенного «Макензена». Но линейный крейсер «Макензен» стоял еще в достройке, его экипаж только формировался. Разорившейся на войне державе не хватало средств на введение в строй нового корабля, не хватало и подготовленных флотских кадров. А новобранцы по молодости своей не могли нести ответственность ни за одно из военных событий.

Чтобы попытаться сохранить для своей побежденной державы мощный новейший корабль, в Росайт отправился «Фон дер Танн». И шел концевым в колонне линейных крейсеров. Словно вновь ему предстояло прикрывать спину товарищей в бою...



Фото 32. Линейный крейсер «Фон дер Танн» в Скапа-Флоу

В 14 часов 16 минут 21 июня 1919 года, в бухте Скапа-Флоу в Шотландии, на Оркнейских островах, «Фон дер Танн» до конца разделил судьбу своего отряда и своего уходящего гордого времени, открыв кингстоны в час подписания мира.



Großer Kreuzer SMS VON DER TANN 1910

Фото 33. Герб крейсера Фон дер Танн

Прошло почти двадцать лет с этого дня, и молодой британский инженер Эрнест Ф. Кокс взялся за труд извлечь со дна погибший линейный крейсер. Глубина, на которой находился «Фон дер Танн», была невелика, но корабль лег на грунт вверх килен с креном около 17 градусов на левый борт. И Кокс решил поднимать его, не переворачивая, чтобы не тратить средства и время на подмывку ила под бортом и корпусом на дне.

Сначала залепили твердеющим под водой цементом отверстия кингстоны, до которых удалось добраться. Потом смонтировали на очищенном от морской травы днище несколько воздушных шлюзов. При попытке проникновения во внутреннее отсеки линейного крейсера едва не погиб один из водолазов Кокса. Парень надышался удушливыми ядовитыми миазмами, которые образовались в провизионке линейного крейсера от разложения органики. Водолаз попытался проверить качество воздуха в отсеке и открыл один из дыхательных клапанов скафандра, в результате чего потерял сознание. И если бы не товарищи по спасательной команде, так и умер бы в «пузыре» полузатопленного отсека.

При вскрытии другого отделения эти зловонные газы даже взорвались, словно мертвый корабль пытался отомстить тем, кто осмелился его потревожить. И Британское Адмиралтейство готово было уже запретить небезопасные подъемные работы. Но Кокс пообещал лордам прибыль от продажи корпуса линейного крейсера на металл, и подъем был продолжен.

7 декабря 1930 года, при начинающейся промозглой непогоде, вверх ржаво-черным, покрытым ракушками, широким днищем «Фон дер Танн» всплыл на поверхность воды. Буксиры Кокса закрепили корпус на якорях, а позже поставили в этом же положении к отмели, чтобы он ненароком не возвратился при первом же удобном случае в пучину. Потом корабль стали готовить к последнему переходу – на завод в Росайте, на разбор. И никто уже не помнил, что именно в этот день, 7 декабря, шестнадцать лет назад «Фон дер Танн» получил отказ своего Главного Штаба на просьбу отправиться в рейдерство...



Фото 34. Линейный крейсер «Фон дер Танн». Буксировка на ликвидацию

В 1934 году, в замусоренном кусками ржавого железа ликвидационном доке казенной английской верфи закончил свой век первый линейный крейсер Гохзеефлотте.

А на его родине уже вставала угроза новой войны...

Глава 3

«Мольтке».

ОСОБА, ПРИБЛИЖЕННАЯ К ИМПЕРАТОРУ

ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР MOLTKE

Водоизмещение:

Нормальное – **22 979** тонн, (**22 616** – по данным Conway),

полное – **25 400** тонн, (**25 300** – по данным Conway).

Размерения:

Длина – **186,6** м.

Ширина по миделю – **29,5** м.

Осадка носом – **8,77** м.

Осадка кормой – **9,19** м.

Высота борта в области миделя (общая) – **14,08** м.

Высота надводного борта – **7,3** м в носовой части и **4,3** м в кормовой.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **3,74** м.

4 турбины системы Парсонса в трех отделениях.

Внешние валопроводы (I пара винтов) – от турбин высокого давления в I и II машинных отделениях, внутренние (II пара винтов) – от турбин низкого давления в общем для двух установок III машинном отделении.

8 котельных отделений, расположенных попарно в четыре эшелона.

Суммарное число котлов – **24**.

Система котлов – «Шульц – Торникрофт».

Номинал давления пара – **16** кгс/кв. см.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **52 000** л/с.

Удельная мощность – **2,05** л/с на 1 тонну водоизмещения.

Фактическая мощность на валах – **85 782** л/с.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **25,5** узлов.

Скорость испытательная – **28,1** узла.

Расходный запас топлива:

в норме водоизмещения – **984** тонны угля,
при полном водоизмещении – до **3 050** тонн угля.
Нефть для форсированного сгорания – **200** тонн.

Дальность плавания:

2 370 миль при скорости **23** узла,
4 120 миль при скорости **14–16** узлов.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **270** мм броневой цементированной стали, закаленной по методу Круппа. Протяженность пояса – по границам внешних стенок барбета.

Верхний броневой пояс – **200** мм.

Траверзы: **200** мм носовой и **200** мм кормовой.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** мм на диаметральной переборке и **20** мм на орудийных щитах и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбетты башен – **200** мм на стенках обода, **30** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **230** мм.

Боковые стенки башен – **180** мм.

Задние отвесы башен – **200** мм.

Рикошетные пластины (наклонная крышка) – **90** мм.

Крыши башен – **60** мм.

Настилы подбашенного комплекса – **50** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50** мм на скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25** мм за пределами батареи, **35** мм – в зоне полубака.

Противоторпедная переборка – протяженностью по границам внешних ободов барбетов и толщиной **30** мм (по некоторым данным, в зоне артиллерийских погребов – свыше **50** мм). Переходит в противоосколочную подбортную переборку высотой до верхней палубы. Отстояние ПТЗ от борта (коффердам) – **4** метра.

Вооружение:

10 – **280** мм/**50** в пяти башнях (**81** снаряд на ствол),

12 – **150** мм /**45** в бортовых казематах. (**160** на ствол),

12 – **88** мм/**45** в палубных установках, в надстройках и казематах батарейной палубы. Верхнепалубные способны поражать воздушную цель.

4 торпедных аппарата калибром **500** мм: **2** – бортовые, форштевеньный и ахтерштевеньный. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии.

Боезапас – **11** торпед.

Экипаж:

1 031 человек по штатам мирного времени. Из них **41** – офицеры.

В военное время – **1 153** человека.

Именослов:

Окрещен 7 апреля 1910 года именем *Хельмут фон Мольтке* – в честь фельдмаршала, создателя германского Генерального Штаба, победителя в войнах с Австрией (1866 г.) и Францией (1870–1871 г.)

*Когда я отпую и отыграю,
Где кончу я, на чем, – не угадать,
Но лишь одно наверное я знаю:
Мне будет не хотеться умирать...
Я перетру серебряный ошейник,
И золотую цепь перегрызу,
Перемахну забор, ворвусь в репейник,
Бока порву – но выбежу в грозу.*

В. Высоцкий

1.

Первый классический германский линейный крейсер – «Фон дер Танн» – еще не был спущен на воду, когда морскому министру Альфреду фон Тирпицу агентурная разведка доложила, что в Англии спроектированы три новых линейных крейсера типа «Индефатигебл».

По сути дела, это была слегка усовершенствованная версия проекта того же «Инвинсибла», только целевым назначением приспособленная для службы в колониях – немного лучше защищенная, с большей дальностью плавания, с артиллерией калибром 305 миллиметров и длиной ствола увеличенной до 50 калибров. И к тому же новый британский проект был лишен основного недостатка «Ивинсиблов» – слабости продольных связей основного набора корпуса.

Англичане через свою парламентскую прессу – заметим, даже не через специализированные издания – распространили сведения, будто бы линейные крейсера типа «Индефатигебл» способны на скорость свыше 30 узлов. О том, что это – открытая дезинформация, Тирпицу стало известно только за полгода до войны, в конце 1913 года...

Поначалу он поверил дезинформации. И немедленно обратился в проектный департамент военно-морского ведомства – к контр-адмиралу Максу фон Рольману, чтобы тот представил генеральному конструктору Дитриху примерные спецификации британского проекта и потребовал оперативно разработать ему достойную альтернативу.

В апреле 1907 года были готовы списки требований, которые Главный Штаб флота предъявил к будущему кораблю. Гросс-адмирал настаивал, чтобы скорость нового корабля зна-

чительно возросла, а защита смогла бы выдержать попадания от новых британских орудий.

В сентябре восьмого года чертежи «линейного крейсера "G"», как его называли в проектно-департаменте, уже легли на стол в кабинете Тирпица.

Новый корабль имел, как и «Фон дер Танн», турбинные ходовые системы, но с большей проектной мощностью. Пытаясь достичь более высоких показателей скорости и мореходности, проектный департамент пошел на серьезные изменения гидродинамики крейсера. Обводы в оконечностях стали более острыми, осадка уменьшилась почти на метр по сравнению с «Фон дер Танном». Зато по миделю корабль был значительно шире, а длинный ромбический полубак простирался на две трети корпуса – до основания грот-мачты.

Для обеспечения лучшей маневренности по-иному расположили и рули. У «Фон дер Танна» рулевые перья равного размера стояли параллельно промеж верхней и нижней пары винтов. Новый крейсер должен был получить два последовательно расположенных руля. В дальнейшем такая схема винторулевой группы стала классической для линейных крейсеров германского происхождения.

Непотопляемость корабля обеспечивалась так же, как и у «Фон дер Танна» – делением корпуса на пятнадцать водонепроницаемых отсеков. Двойное дно простиралось на 78 % длины корпуса, исключая оконечности.

Его современники – линкоры типа «Остфрисланд» – строились уже с пушками калибром 305 миллиметров. Но для линейного крейсера было решено сохранить 280-миллиметровый главный калибр, расположенный ассиметрично. Причем число орудий у нового корабля было уже не восемь, а десять – в корме, над широкой палубой юта, две башни были расположены линейно-возвышенно, одна над другой. Усиление ретирадного плутонга вызвало необходимость увеличить объем бункеров боезапаса в корме, и это тоже привело к изменению планировки корпуса.

Да и сами орудия главного калибра решено было усовершенствовать. Пушки взяли подлиннее – с длиной ствола 50 калибров, а не 45, как у предшественника. Это должно было

обеспечить снарядам большую начальную скорость, а значит – увеличить точность стрельбы за счет более настильной траектории полета снаряда. И, естественно, повысить бронепробиваемость. Но амбразуры башен, в отличие от «Фон дер Танна», были у нового корабля прорезаны не так широко. Максимальный угол возвышения для бортовых орудий нового крейсера составлял 16 градусов, а пушки в оконечностях поднимались только на 13 с половиной. В результате «Фон дер Танн» был способен стрелять на дистанцию около 110 кабельтовых, а «крейсер типа G» – только на 103.

Сектора обстрела орудий главного калибра у нового крейсера привели гросс-адмирала в восхищение: Носовая башня способна была захватить горизонт на 300 градусов. Обе кормовые поворачивались ненамного хуже – на 290. Каждая из бортовых установок имела сектор 180 градусов на свой борт и 125 – на противоположный.

Система обеспечения остойчивости была пассивной – без цистерн Фрама по бортам от центральной надстройки. Конструкторы сочли, что при изменении некоторых корпусных параметров, и в частности, ширины корпуса, необходимости в установке цистерн нет.

На заре дредноутской эпохи среди флотоводцев всех ведущих морских держав велись долгие споры о том, является ли необходимостью для крупных кораблей «капитальных классов» торпедное оружие. За всю русско-японскую войну броненосный крейсер стрелял торпедой по себе подобному только один раз – не считая тех случаев, когда рейдеры топили торпедами пойманные транспорта неприятеля. Этот единственный выстрел в боевой обстановке принадлежит русскому броненосному крейсеру «Рюрик», и сделан он был в финале большого боя, когда почти вся артиллерия погибающего корабля уже вышла из строя, и иначе, чем торпедным залпом, нанести врагу урон не представлялось возможным. Торпеда, выпущенная «Рюриком» по японскому бронепалубному крейсеру «Нанива», не сработала, хотя, по некоторым данным, в борт попала...

Так ставить или не ставить торпедные аппараты крупным крейсерам, для которых шанс оказаться на дальних океанских коммуникациях в качестве вольного рейдера слишком низок,

а несколько десятков тонн лишнего взрывчатого груза могут стать изрядной помехой в эскадренном бою?.. Германские флотские инженеры решили единогласно: все-таки ставить! В составе Гохзеефлотте торпедными аппаратами оснащались даже самые сильные в артиллерийском отношении дредноуты. И как-то раз на учениях первое место по торпедным стрельбам занял линкор «Нассау», обойдя по результативности легкие крейсера.

Получил набор из четырех торпедных аппаратов и крейсер нового проекта. Только в отличие от установленных на «Фон дер Танне» 450-миллиметровых, ему поставили новые, 500-миллиметровые торпедные аппараты. Боезапас к ним составил 11 торпед. И кто из проектировщиков «крейсера типа “G”» мог тогда знать, что их детище тоже поставит рекорд по результативности торпедной стрельбы во время полигонных учений. Но в течение всей великой войны у него не найдется случая применить это оружие по врагу ни одного раза.

При детальном изучении проекта «линейного крейсера “G”» адмирал Тирпиц обратил внимание на интересное решение вопроса облегчения защиты. Боковые стенки барбетной брони выглядели на чертежах довольно тонкими, но со стороны бортов были фактически прикрыты броней 150-миллиметровых орудийных казематов. Не сделается ли такое истончение брони барбета слабым местом корабля в бою?

Война в дальнейшем подтвердила опасения адмирала.

Проект был утвержден. Более того, Тирпиц, предполагая, что в скором времени Германии предстоит открытое военное противостояние с англичанами, не стал дожидаться, пока парламент утвердит финансирование проекта. Волей министра, пользующегося неограниченным влиянием даже на самого Императора, адмирал вскоре после закладки первого корабля по этим чертежам распорядился на том же заводе «Блом унд Фосс» заложить и второй. Финансовые документы на постройку крейсера «литерным обозначением “H”» были приняты лишь несколько месяцев спустя после фактического начала работ.



Фото 35. Линейный крейсер «Мольтке»

Уже в декабре 1908 года приказом Его Величества кайзера Вильгельма II были определены имена, которыми при спуске должно было окрестить новые корабли. Линейный крейсер «построечным номером 200» решено было наречь в честь фельдмаршала Хельмута фон Мольтке – создателя германского генерального штаба. А крейсер за номером 201 назвали «Гебеном». Впрочем, о нем речь еще впереди...

При постройке «Мольтке» на верфи завода «Блом унд Фосс» произошло событие, что называется, из ряда вон выходящее. В чертежной мастерской невесть куда исчезла секретная документация с описанием ходовых систем строящегося крейсера. И надо же так было случиться, что бумаги пропали в аккурат накануне высочайшей инспекции...

Грешить на разгильдяйство чертежников или искать следы шпионажа? В любом случае, необходимо было и найти документы, и, при возможности, покарать виновного. Начальник проектного департамента морского ведомства контр-адмирал Рольман был уже близок к сердечному приступу, когда якобы

«украденные и проданные шпионам» описания обнаружились на письменном столе главного инженера, откуда, по всей видимости, никуда и не пропадали.

Лучший способ потерять бумагу, не вынося из конторы – положить ее среди других бумаг...

С тех пор на заводе ввели традицию: получая документы для работы, инженеры оставляли расписку в специальном журнале, указывая дату и время получения бумаг.

Во второй половине марта 1910 года завод рапортовал морскому министру о готовности первого из двух новых кораблей к спуску на воду. Однако в назначенный срок – 22 марта – спуск не состоялся, поскольку не были еще готовы полозья спускового устройства.

Полозовая система, при помощи которой спускали «Фон дер Танна», просто не подошла из-за иной формы корпуса нового корабля. Удивительно, но факт: при традиционно высокой культуре производства на германских военных заводах такую «мелочь», как несоответствие обводов нового корабля чертежам спускового устройства, оставили без внимания.

В качестве окончательной даты спуска завод назвал 7 апреля. В морском министерстве дату утвердили, и, как водится, пригласили на церемонию в качестве почетного гостя самого Императора.

Крестным отцом, в чьи обязанности входит читать торжественную речь на спуске и разбивать о форштевень нового корабля бутылку вина, нарекая имя, был назначен генерал Хельмут фон Мольтке-младший, родной племянник прославленного полководца. Его выступление было долгим и пространным – пожалуй, слишком долгим для холодного ветреного дня в начале апреля. И уже после спуска выяснилось, что имя, которое получил корабль, еще «занято»...

Дело в том, что в большинстве морских держав, где практикуется в военном флоте традиция наследования имен, существует принцип единственности наименования. Это значит, что два корабля, одновременно состоящие в списках военного флота как действующие единицы, не могут называться одинаково. А на момент спуска линейного крейсера «Мольтке» был еще в строю старый парусно-паровой фрегат, носивший то же имя.

Генерал фон Мольтке даже пошутил:

- Вот, теперь и их в Германии двое, как нас: «Мольтке»-старший и «Мольтке»-младший. Традиция, не иначе!

Впрочем, подобное положение сохранялось недолго: линейный крейсер еще не вышел из достроечной акватории, а старый фрегат в октябре 1910 года был, наконец, исключен из списков действующего флота и списан «в отставку по возрасту».

Заложенный на несколько недель раньше британца «Индефатигебла», «Мольтке» слегка «засиделся» в достройке и вышел на испытания почти на полгода позже своего ближайшего конкурента. Это произошло 10 сентября 1911 года, через год и месяц после того, как в Британии на казенной верфи в Девонпорте был спущен первый линейный крейсер следующего поколения – «Лайон», будущий флагман эскадры адмирала Битти...

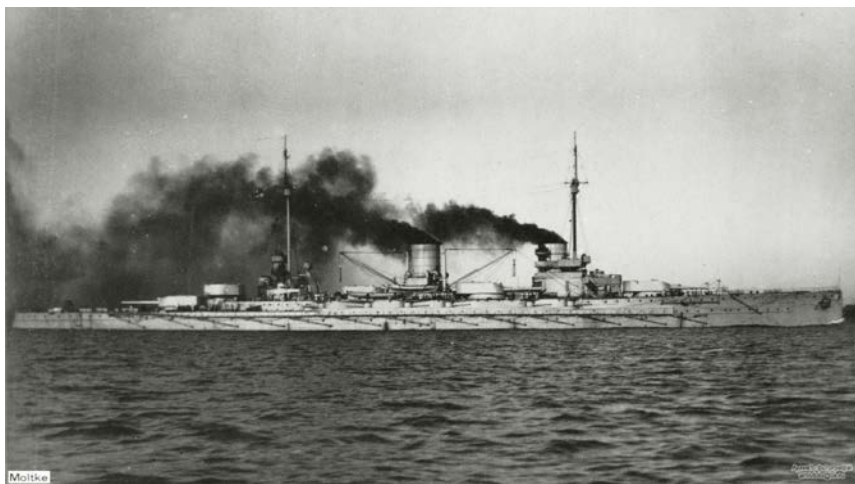


Фото 36. Линейный крейсер «Мольтке» на ходу

Гонка морских вооружений шла своим чередом. И крейсера-дредноуты – наиболее быстро развивающийся класс боевых кораблей – нередко начинали считаться морально устаревшими еще до начала своей карьеры. Лорды Британского Адмиралтейства, получив от своих агентов информацию о вступающем в строй новом германском корабле и сравнив 280-миллиметровое главное вооружение «Мольтке» с новей-

шими 343-миллиметровыми орудиями «Лайона», поспешили объявить новейшую боевую единицу потенциального противника «слабым утешением отстающего флота». И, как обычно бывает, оценили свою неправоту только несколько лет спустя – во время войны.

2.

Первый морской поход начался для «Мольтке» 10 сентября 1911 года, когда еще с заводским экипажем на борту линейный крейсер отправился из Гамбурга в Киль вокруг Ютландского полуострова. Казалось бы, проще и удобнее было провести новый корабль Кильским каналом – и быстрее, и затрат меньше, и дипломатам не надо заранее договариваться с датскими властями о заходе крейсера в территориальные воды чужого государства.

Но дело в том, что с легкой руки морского министра Альфреда фон Тирпица переход вокруг Ютланда считался первым этапом испытательной программы. Через это проходили все вступающие в строй германские корабли, и датские рыбаки в проливах Скагеррак и Каттегат уже давно привыкли, что через их промысловые угодья иногда стремительно проносятся хищные светло-серые тени с германским триколором на гафелях. Да, именно так: до завершения испытательной программы боевые корабли Германии ходят под флагом гражданского флота...

Линейный крейсер «Мольтке» показал во время испытаний скорость 28,4 узла при 332 оборотах винта в минуту. Некогда «Фон дер Танн» добился на мерной миле скорости всего на 0,7 узла меньшей – и стал считаться самым быстроходным линейным крейсером мира. Но результат, достигнутый «Мольтке» штабная комиссия сочла «натянутым» – во время пробега крейсер не был догружен до нормальной осадки, и формально «Фон дер Танн» сохранил свое нашумевшее первое место по скорости среди тяжелых кораблей – если уже не в мире, то, по крайней мере, в Германии.

Проверили во время испытаний также мореходные и маневренные характеристики нового корабля. Согласно отчету недавно назначенного командира – капитана-цур-зее

фон Тихлера, в движении крейсер был спокоен, но давал небольшой крен в наветренную сторону. При движении передним ходом в циркуляцию входил легко, а вот с выходом из нее были некоторые проблемы. Резкий поворот при движении задним ходом практически не удавался. Потеря управляемости наступала при отклонении рулей на угол, больший 60 градусов. Остойчивость была признана неплохой, она составляла максимум при 38 градусах крена и была близка к нулевой при 68 градусах.

В Киле прибытия «Мольтке» с испытаний уже ожидал только что сформированный экипаж, в составе которого были как новобранцы, только что закончившие курс береговой учебной роты, так и моряки, имеющие уже опыт практического плавания на броненосном крейсере «Роон». И старослужащие воочию могли сравнить, как изменила дредноутская эпоха само представление конструкторов о функциональном эскадренном крейсере.

«Роон» строился как крейсерское соответствие для додредноутских эскадренных броненосцев. Он был водоизмещением всего около 10 тысяч тонн, имел длину в корпусе 127 метров, был защищен 100-миллиметровым главным броневым поясом, а его вооружение составляли четыре орудия калибром 210-миллиметров и десять орудий калибром 150-миллиметров. По сравнению с ним «Мольтке» выглядел просто гигантом.



Фото 37. Линейный крейсер «Мольтке» на испытаниях

Кстати, именно «Роона», уходящего в резерв для планового ремонта, «Мольтке» и заменил 31 марта 1912 года в составе сводного крейсерского учебного отряда, которому вскоре предстояло стать знаменитой Первой Разведывательной эскадрой Гохзеефлотте.

Оборудованный специальным адмиральским салоном и дополнительными средствами связи, новейший линейный крейсер должен был возглавить это подразделение как флагманский корабль. Но у гросс-адмирала Тирпица и иного высокого флотского начальства были свои планы в отношении «Мольтке».

Первого апреля 1912 года командир «Мольтке» капитан-цур-зее фон Тихлер, только что закончивший писать отчет об испытаниях своего корабля, получил из рук курьера штабной канцелярии синий пакет, запечатанный сургучом. Первый приказ о дальнем плавании. Линейному крейсеру предстояло в ближайшие дни пересечь Атлантический океан. Прошлым летом американская эскадра гостила на параде в Киле, теперь настало время для ответного визита.

Однако с отправкой в Америку пришлось подождать до мая. Во-первых, на борту «Мольтке» еще работала комиссия Морского Министерства, изучающая корабль после завершения испытательной программы. А во-вторых, не было закончено формирование отряда для дипломатической экспедиции. 19 апреля состав Отдельной сводной крейсерской дивизии, назначенной в этот поход, был официально утвержден Главным штабом.

Линейному крейсеру «Мольтке» предстояло стать флагманом этого сводного отряда и принять на борт штаб контр-адмирала Хуберта фон Ребейр-Пашвица. Кроме новейшего крейсера-дредноута, к походу в Америку было приказано готовиться новому легкому крейсеру «Штеттин», а уже на подходах к берегам Северной Америки к экспедиции должен был присоединиться легкий крейсер «Бремен», уже некоторое время служивший стационаром Германии в восточно-американских водах.

«Бремен» ожидал дивизию у берегов штата Вирджиния, у мыса Генри. Встреча состоялась 30 мая 1912 года – через девятнадцать дней после того, как «Мольтке» и «Штеттин»

покинули Кильскую бухту. Три германских корабля приближались к рейду Хэмптон почти одновременно с прибывающими на большой парад дивизионами линкоров Североамериканских Соединенных Штатов.

Ранним утром третьего июня, после подъема флагов, по заштилевшим океанским водам к «Мольтке» подлетел стремительный американский эсминец, и молодцеватый лейтенант в парадной форме передал лично адмиралу Ребейр-Пашвицу послание от президента У. Тафта.

А через несколько часов в открытом море у Хэмптона оркестры немецких кораблей играли «захождение», приветствуя изящную паровую яхту «Мэйфлауэр» под президентским штандартом на гроте.



Фото 38. Линейный крейсер «Мольтке». Визит в Америку

Так повелось во флоте США – яхту Президента нарекать именем «Мэйфлауэр» – в честь того английского парусника, что доставил на эту землю первых постоянных поселенцев. Два легких крейсера в ослепительно-белой парадной окраске и несколько эсминцев составляли почетный эскорт Президента Тафта. «Мольтке», «Штеттин» и «Бремен» приветствовали Тафта салютом в 21 орудийный выстрел – по старой морской традиции, выборным представителям власти положен «салют наций», и только наследственные монархи имеют право слушать канонаду холостых залпов более долгое время.

Предводительствуемая «Мэйфлауэром», сводная группа германских и американских кораблей вошла на Хэмптонский рейд, где уже вытянулся в длинную парадную линию почти весь атлантический флот США.

...И снова над морем гремели залпы «салюта наций». И длинный светло-серый двухтрубный крейсер при флагах расцвечивания торжественным восьмиузловым ходом двигался вдоль чужого парадного строя. Американцы любят пышные праздники.

Но за карнавальной яркостью больших морских парадов всегда стоит тревога близкой войны...

Для Хуберта фон Ребейр-Пашвица была организована встреча с журналистами, пишущими на военные темы – что-то вроде современной пресс-конференции. А «Мольтке» прямо-таки покорила Америку своим техническим совершенством – даже вице-адмирал Уинслоу, обычно очень осторожный в оценках, отозвался о новом германском линейном крейсере как о «лучшем из боевых кораблей, которые могли быть за последнее время созданы в Европе». Конечно, эта фраза американского адмирала могла быть и простым жестом дипломатической вежливости – незадолго до этого визита Уинслоу был в Англии и там ознакомился с вступающим в строй «Лайоном», в отношении которого говорил примерно те же слова...

Из Хэмптона «Мольтке», «Бремен» и «Штеттин» отправились в Нью-Йорк. Здесь им предстояла немного необычная встреча: когда германские корабли бросили якоря в просторном заливе, от городской набережной отвалил небольшой чистенький пароходик под двумя флагами – немецким и американским, по спардеку украшенный зелеными гирляндами, и направился к борту «Мольтке». Местные власти решили организовать встречу германских моряков с их бывшими земляками, эмигрировавшими в Америку. Разумеется, среди гостей почти не было простых представителей немецкой общины Нью-Йорка. Зато присутствовало сразу несколько миллионов, одному из которых и принадлежал доставивший экскурсантов пароход.

Когда остались позади пять дней почти непрерывных назойливых визитов, суетных торжеств и долгих официальных встреч, три германских крейсера покинули гостеприимный до приторности Нью-Йорк. «Бремену» предстояло возвращение в Балтимор – к обычным обязанностям стационара в мирное

время. А «Мольтке» и «Штеттин» 24 июня 1912 года возвратились в Киль.

Сутки спустя Отдельная крейсерская дивизия, уже нареченная иронически в американских газетах «демонстративной эскадрой», официально перестала существовать: приказом по флоту от 25 июня «Мольтке» должен был, наконец, присоединиться к Первой Разведывательной группе, ходившей тогда под флагом вице-адмирала Густава Бахмана. А «Штеттин» уходил в Швецию – с очередным дипломатическим визитом.

Однако представительская служба не была закончена и для «Мольтке». Не прошло и нескольких недель, как прервав учения в составе эскадры, линейный крейсер вновь воздел на грот дипломатические флаги. На сей раз ему предстояло сопровождать яхту кайзера Вильгельма II «Гогенцоллерн», отправлявшуюся с Императором на борту в Либаву – на переговоры с Николаем II.

Россия в это время линейных крейсеров еще не строила. Сам факт появления «Мольтке» на рейде порта имени Александра III буквально произвел фурор.

Сохранилось фото: на спокойной до зеркальности светлой воде бухты на двух соседних бочках недвижно замерли два флагмана. На переднем плане – «Рюрик», последний представитель уходящего поколения эскадренных броненосных крейсеров, построенный в Британии по русскому проекту. Слабый ветер едва шевелит Андреевский флаг на его кормовом флагштоке, чуть сильнее треплет вице-адмиральский флаг высоко над стройным корпусом – на гроте. А чуть позади, почти бесплотной тенью, или, вернее, чем-то вроде фона или утрированной до нереальности декорации – «Мольтке». И немец смотрится почти в полтора раза крупнее «Рюрика», заметно сильнее в оружии, тяжелее, страшнее...

Политический эффект от таких визитов довольно часто определяется тем впечатлением, которое новейший корабль производит на власти соседней державы. Светло-серая грозная тень «Мольтке», если так можно выразиться, встала меж двух монархов, незримо присутствуя на переговорах царя и кайзера. А Николай II уже проиграл одну войну на море – с японцами. И теперь остро чувствовал, что его флот, несмотря на отчаянный героизм своих отдельных представителей в предыдущей

войне, кажется, снова «не дотягивает» до требований сегодняшнего дня.

Высочайшая встреча проходила в обстановке демонстративной дружелюбности, а все, что настолько демонстративно, почти всегда пахнет ложью...



*Фото 39. Линейный крейсер «Мольтке»
при флагманских знаках различия*

Эти переговоры, обеспеченные силами двух военноморских конвоев, были очередной попыткой Кайзера вколотить клин меж Россией и Францией. Попыткой, прямо скажем, не слишком удачной. Военный союз своего любимого «кузена Ники» с ненавистной Республикой совершенно не устраивал Вильгельма. Но даже устрашение соседа с помощью мощного и новейшего линейного крейсера, сопровождающего монаршую яхту, помочь разрушить этот союз не смогло.

Император Николай уже несколько лет к тому времени пребывал в своеобразной «дипломатической ловушке», имея официально подписанные союзнические договоры с массой конкретных обязательств на случай войны. Один договор – с Францией против Германии. Другой – со времен Данцигских переговоров 1902 года – с Германией против Англии. Третий – с Англией... При заключении новых договоров прежние не отменялись. Сложившаяся таким образом система взаимоотношений в европейской политике просто не могла в дальнейшем не привести к событиям, хорошо известным любому читателю по учебникам истории.

Визит продлился всего двое суток – с 4 по 6 июля. А уже 9 числа Густав Бахман, командующий Первой Разведывательной крейсерской группой, перенес на «Мольтке» свой флаг. Новейшему линейному крейсеру предстояло заменить в роли флагмана своего старшего сотоварища «Фон дер Танна», уходящего на месяц в Вильгельмсхафен – на обследование ходовых систем и плановый профилактический ремонт.

В составе Первой Разведывательной группы «Мольтке» активно участвовал во всех учениях германского флота. Когда уходил на повышение адмирал Бахман, передавая полномочия главнокомандующего своему младшему коллеге и ученику Францу Хипперу, «Мольтке» был рекомендован новому начальнику эскадры в качестве ее флагмана. Хиппер согласился с мнением Бахмана, но пребывание «Мольтке» на предводительском посту оказалось недолгим – только до прибытия в отряд «Зейдлица».

В начале лета 1914 года «Мольтке» едва не попал на службу в союзную Турцию. Германо-турецкий военный договор гласил, что Германия обязуется усилить военно-морской флот Турции – и в этом случае турки поддержат Германию в любой войне, где только возможны совместные интересы. По негласному соглашению, для поставляемых в турецкий флот кораблей было возможно сохранение германского экипажа.

Этот договор постепенно выполнялся примерно с 1910 года, с момента отправки в Турцию двух устаревших эскадренных броненосцев типа «Бранденбург». Теперь господа союзники желали заполучить себе корабль дредноутского класса. Лучше – крейсер. Хотя стратегический смысл существо-

вания линейного крейсера на локальном театре боевых действий, в закрытом море, связанном узкой «пуповиной» проливов даже не с океаном непосредственно, а с таким же морем, но побольше площадью, был не вполне понятен даже некоторым известным флотоводцам. Например, Густав Бахман возражал против того, что в Стамбуле требуется именно линейный крейсер.

Единственное, что оправдывало бы передачу Турции линейного крейсера – это строительство в Англии по турецкому заказу двух линкоров-дредноутов. Если бы они успели войти в состав флота, то авангард им бы понадобился. Тем более, что подвижный, тяжело вооруженный крейсер мог бы исполнять и обязанности регионального флагмана.

Но Британия просто не отдала туркам уже построенные дредноуты – несмотря на то, что деньги за них получила...

Впрочем, правительство Кемаль-Паши было бы не против забрать, в Турцию, например, «Блюхера» – несмотря на то, что он не совсем дредноутский крейсер. Но Тирпиц не пожертвовал своим любимцем и опытовым кораблем Артиллерийской комиссии Главного Штаба. Тогда турецкая делегация обратила свое внимание на «Мольтке». И тут в штабные планы вмешалась сама судьба.

«Мольтке» не отпустили в Черное море. Многочисленные родственники знаменитого генерала, в честь которого был крещен линейный крейсер, подписали и подали самому Кайзеру петицию, в которой просили Императора не отправлять в Турцию именно этот корабль. Девизом акции стали слова «Мольтке служат Германии».

Кажется невероятным, что Кайзер внял этой просьбе. Все-таки, в двадцатом столетии интересы державы было как-то принято ставить несколько выше амбиций конкретного графского семейства.

Разумеется, не только эта странная петиция сыграла свою роль в принятии окончательного решения.

Во-первых, «Мольтке» еще числился флагманом Первой Разведывательной эскадры Гохзеефлотте. Во-вторых, в этой же группе числился однотипный с «Мольтке» линейный крейсер «Гебен», недавно завершивший испытательную программу, и в принципе, у Императора был выбор, кого из них

отправить к союзникам. А в-третьих, – и это тоже важно – Кайзеру «Мольтке» попросту понравился, еще тогда, когда следовал в кильватер за медлительной красавицей – императорской яхтой.

Удовлетворение прошения оставить «Мольтке» в составе флота стало, как это ни странно звучит, маленьким шагом Вильгельма II на пути к краху германской монархии. Если сначала Император идет на поводу у элиты, значит, завтра он может пойти и на поводу у толпы. А при сильных монархах революций не случается...

Мир балансировал на грани великих событий.

Забегая немного вперед, скажем: был летом 1914 года момент, когда «Мольтке» все-таки едва не угодил в Турцию. Из Мессины пришло известие о предаварийном состоянии ходовых систем надорвавшегося «Гебена», который в это время не был способен даже на 18-узловой ход. Если бы «Мольтке» заменил своего однотипного «коллегу» на дипломатическом посту в Италии, то, вероятнее всего, и турецкий флот пришлось бы в дальнейшем возглавлять ему. Но отправка «Гебена» на ремонт на родину сорвалась из-за событий в Сараево. Война подступала уже к самому порогу Европы...

В оставшиеся до войны два года «Мольтке» еще не раз приходилось и нести представительскую службу, и исполнять флагманские обязанности в крейсерских отрядах на учениях флота. Сделав ставку на интенсивную морскую практику для своих кораблей, адмирал Тирпиц не ошибся. К началу лета 1914 года довольно малочисленный, частью разбросанный по заграничным водам, частью запертый на туманных отмелях Северного моря, разнотипный крейсерский контингент германского флота стал, по сути, единой и взаимосвязанной системой подготовки профессионалов морской войны – и это всего за тридцать лет своей активной истории.

3.

23 июня 1914 года Главный Штаб принял несколько неожиданное решение: на год-полтора послать «Мольтке» в заграничные воды для приобретения опыта колониальной службы и усиления германского влияния в отдаленных регио-

нах Земного шара. Рассматривался в числе прочих, и такой сомнительный вариант, что линейный крейсер уйдет в Циндао, где станет флагманом Германской Восточно-Азиатской эскадры – заменой «Шарнхорсту».

Какое назначение в этом случае ждало прежнего флагмана эскадры Шпее в Циндао? «Шарнхорст» принадлежал к последнему поколению классических броненосных крейсеров додредноутской эпохи. Поколению, по-своему технически совершенному, но морально устаревшему еще на стапелях.

Их было много в те годы – таких крейсеров, лишившихся вследствие изменения мировой военной доктрины своего места в иерархии главных сил флота. «Дифенс» и «Шэннон», «Тенесси» и «Вальдек Руссо» – в разных странах, под разными флагами они продолжали свою службу скромно и до поры незаметно, в большинстве своем, переселившись на отдаленные колониальные станции или составив отдельные соединения, не входящие в состав больших флотов. Германия не располагала такими обширными колониями, как, например, Британия, но роль регионального флагмана в Циндао была для «Шарнхорста» самым подходящим амплуа. Пик строевой карьеры, завершившейся логично и жестоко – честной гибелью в бою на исходе первого военного года...

Согласно германским источникам, автором сомнительного плана отправить ему на замену «Мольтке» был сам адмирал Бахман. В случае войны с франко-русским союзом – без участия англичан – наличие линейного крейсера на китайской колониальной станции давало Германии полное превосходство в силах на данном регионе. Ни у России, ни у Франции здесь не базировалось ничего мощнее броненосных и бронепалубных крейсеров. Правда, если бы Англия все-таки вступила в войну, потянув за собой и своего союзника – Японию, порт Циндао стал бы для «Мольтке» настоящей ловушкой.

По сути, план Бахмана вообще не имел смысла. Чтобы на Циндао мог базироваться крейсер-дредноут, требовалось значительное усовершенствование инфраструктуры порта. Немецкие броненосные крейсера додредноутских времен во всем мире славились выносливостью и неприхотливостью в повседневном техническом обслуживании. И пребывание

в малооборудованных акваториях со слабой ремонтной базой не слишком сказывалось на их техническом состоянии.

Другое дело – крейсер линейный, оснащенный более капризными в эксплуатации турбинными ходовыми системами. К тому же в Циндао не было дока, способного вместить корабль таких размеров. Поэтому штабной замысел остался замыслом, а «Мольтке» принял летом 1914 года участие в дружественном визите Первой Разведывательной группы Гохзеефлотте в Норвегию.

К этому времени, когда эскадрой уже несколько месяцев командовал контр-адмирал Франц Хиппер, окончательно устоялась структура будущего Авангарда. Флагманом – отныне и почти до конца существования соединения, исключая, разве что, битву при Скагерраке и недолгие периоды временных замен, стал «Зейдлиц». Место концевой в строю – «пост надежности» – и права второго флагмана Хиппер закрепил за «Фон дер Танном». «Гебен» отправился на представительскую службу в Средиземное море и вскоре должен был на правах нового флагмана возглавить турецкий флот. Осенью в линейно-крейсерском отряде ожидали пополнений – в Киле завершал испытательную программу «Дерфлингер», которому, благодаря его 305-миллиметровому главному калибру, вскоре предстояло стать главной ударной силой Авангарда...

А «Мольтке», если так позволительно выразиться, нашел себе место в структуре эскадры сам.

На международных учениях в Норвегии, куда он вышел под командованием капитана-цур-зее Магнуса фон Леветцова, едва ли не впервые выполняя функции рядового корабля в соединении, «Мольтке» попал в кильватер флагманскому «Зейдлицу». Совместная работа двух линейных крейсеров по одной цели, проходившая в учебно-показательном режиме, восхитила норвежских моряков: стреляя по щиту одинаковым калибром, немцы ухитрились организовать такой ритм залпов, чтобы наблюдатели обоих кораблей могли спокойно отличить всплески при падении своих снарядов от результатов стрельбы напарника.

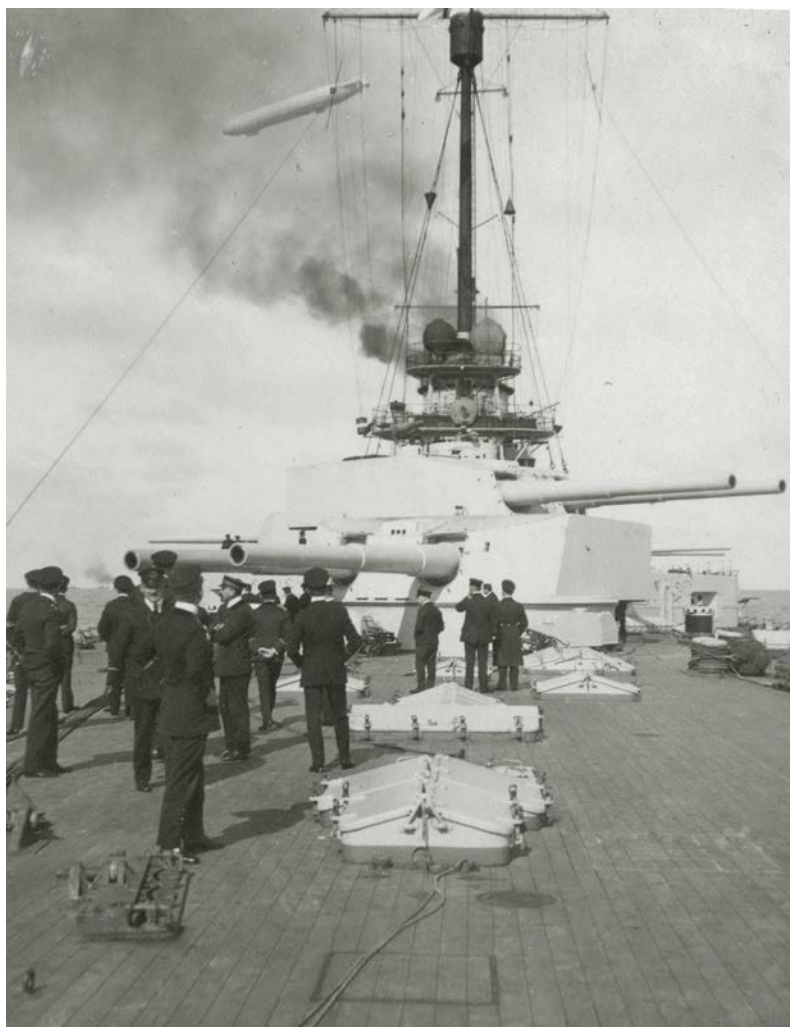


Фото 40. Линейный крейсер «Мольтке». Главный калибр

Хиппер по достоинству оценил инициативу Леветцова. С тех пор «Мольтке» стал своего рода тенью флагманского «Зейдлица», его постоянным напарником в боевой работе. И одновременно остался в мирное время «самым большим штатным дипломатом Гохзеефлотте». Если требовалось представительство военно-морских сил Германии на международном параде,

участие в каких-либо интернациональных учениях или демонстрация силы на высочайших переговорах, Кайзер брал именно его. И в кильватере монаршего «Гогенцоллерна» «Мольтке» видели едва ли не чаще, чем в строю Первой Разведывательной эскадры.

Только мирного времени для этой службы оказалось отпущено слишком мало...

4.

Война ворвалась в Вильгельмсхафен не грохотом канонады, а жестким шорохом газетного листа с сообщением «о невозможности мирного разрешения “сербского вопроса”». Англия, Россия, Франция с одной стороны, Австрия и Германия – с другой конкретно и открыто оказались противопоставлены друг другу. И вскоре к этому противостоянию неизбежно должны были присоединиться другие, пока еще нейтральные государства.

Например, в задачи «Гебена» непосредственно входило своим появлением в Константинополе «побудить Турцию к реализации союзнического договора».

Втянуть державу в войну – ни много, ни мало!

...Поначалу все это казалось чушью, нездоровым бредом какого-то зарвавшегося репортера или чиновника дипломатической канцелярии. Так ли давно Кайзер Вильгельм в очередной раз ездил в Либаву, на встречу с «любимым кузеном Ники»? Так ли давно командир «Мольтке» Магнус фон Леветцов вместе с русским адмиралом О. Н. Эсеном обходил на катере парадный строй кораблей на рейде порта Александра III, и экипажи кричали «ура!» им обоим?..

Если Британия с легкой руки гросс-адмирала Тирпица рассматривалась большинством офицеров германского флота как естественный противник на море, то в отношении России мнение было несколько иным.

Да, с 1897 года существует союз России и Франции, который не может быть не направленным против немцев. Но в сентябре 1902 года в Данциге Николай II подписал договор и с кайзером Вильгельмом, как бы уравновесив два документа. Германские транспортные суда всю дорогу от Либавы до Камранга

подкармливали углем и продовольствием русскую Вторую Тихоокеанскую эскадру, спешащую на помощь запертым в Порт-Артуре сотоварищам. А когда Порт-Артур взяли японцы, и Вторая Тихоокеанская эскадра почти всем составом погибла под Цусимой, разве не германские дипломаты вместе с французами помогали выкупать русских пленных?

И вот теперь – враги. Это было странно даже для Леветцова – с его опытом дипломатической интриги и с его осведомленностью в политических вопросах.

Для «Мольтке» непосредственное участие в боевых действиях началось очень странно – во время первого крупного боя на море, 28 августа 1914 года.

Английские эсминцы и легкие крейсера – при поддержке крейсеров линейных и чуть ли не всего Гранд-Флита в целом, как впоследствии выяснилось, – предприняли налет на Гельголандскую бухту. В крошечном тумане легкие силы схлестывались в коротких, нервных ближних боях, а потом на шум выстрелов приходили британские «кошки» – линейные крейсера типа «Лайон» – и приканчивали недобитых немцев.

По крайней мере, такими виделись события этого боя тем, кто не мог непосредственно в нем участвовать. Первая разведывательная группа в течение этого боя, длившегося периодически вспышками все утро, была лишена возможности покинуть свои стоянки в устье реки Яде. Линейные крейсера Хиппера сдерживались двумя факторами – отливом и приказом главнокомандующего Гохзеефлотте, вице-адмирала Ф. Ингенюля. К полудню отлив уже почти не препятствовал выходу крупных кораблей, но адмиральское распоряжение мешало по-прежнему, и Хипперу с трудом удалось уговорить своего начальника дать «добро» на участие линейных крейсеров в операции.

Меж тем бой в Гельголандской бухте уже почти закончился, и англичане отходили. Но можно было еще попробовать догнать врага. Если бы не маленькое происшествие, надолго вколовшее клин между экипажами линкоров и крейсеров Гохзеефлотте.

В половине первого пополудни линейные крейсера «Зейдлиц», «Мольтке» и «Фон дер Танн» вслед за успевшим развести пары ранее броненосным крейсером «Блюхер» осторожно

выходили с рейда. Портовый створ был защищен от проникновения неприятеля широкой боновой сетью, которую для прохождения своих кораблей разводил специально приставленный на должность «привратника» небольшой буксир. Но разводимая щель в боне была узка, и через сами «ворота» крупные корабли могли проходить только по одному. «Блюхер» и «Зейдлиц» были уже по ту сторону бона, когда со стороны моря из густого тумана раздался резкий взвизг паровой сирены, и в белесой пелене мокрой непогоды прямо по курсу «Мольтке» нарисовался тяжкий темный силуэт огромного медлительного линкора. И линкор этот полз прямехонько в створ, словно в упор никого не замечая.



Фото 41. Линейный крейсер «Мольтке» в кильватере Зейдлица

В темной громадине довольно быстро опознали дредноут «Гельголанд». У него истекло время дежурства в боевом охранении, и теперь он шел на свою стоянку. Только что завершившаяся битва как-то обошла стороной его сектор в бухте, врага он так и не увидел, хотя некоторое время слышал канонаду. Сейчас его, кажется, вообще заботило только одно – поскорее оказаться на своей якорной бочке...

«Мольтке» ратьером запросил позывной линкора, и, убедившись, что перед ним «Гельголанд», сообщил о своем намерении выйти через створ. Но дредноут, кажется, вовсе не был намерен уступать крейсеру очередь, и продолжал мрачно надвигаться на уже вступившего в границы створа «Мольтке». Повторная просьба подождать снова не возымела никакого действия – даже после того, как «Зейдлиц» вызвал линкор по радио и сообщил ему, что Первая Разведывательная не может задерживаться при выходе. «Гельголанд» слушал – и полз себе вперед. Только с дистанции всего около трех кабельтовых от прохода на носовой надстройке «Гельголанда» тускло заморгал желтый ратьер с противотуманным светофильтром.

В довольно резкой форме линкор сообщал, что ждать не собирается и намерен во что бы то ни стало пройти первым. Возражения командира «Мольтке» фон Леветцова, отсигналившего, что линейному крейсеру надо срочно присоединиться к своему отряду, приняты не были. «Гельголанд» упорно продолжал движение вперед, тем самым словно утверждая свое право первенства. В самом деле, подумаешь, какой-то там отряд идет в какой-то там бой, если тут я на стоянку тороплюсь!..

С врагами бы так упрямствовать.

Фон Леветцов, обычно корректный и сдержанный, на этот раз не выдержал, и с дистанции голосовой связи через мегафон крепко выбралил коллегу – командира «Гельголанда» капитана-цур-зее Любберта. Но «Мольтке» пришлось резко сдавать назад, потом ложиться в дрейф, и подрабатывая машинами, довольно долго ждать, пока тяжелая туша крупного трехтрубного дредноута медленно протащится сквозь узкую для него щель в заграждениях. Не из-за этого ли «Мольтке» и «Фон дер Танну» удалось выбраться за створ только в 13 часов 10 минут? Авангард, по сути дела, не попал в сражение, и англичане успели уйти, ведь разрешение на выход и без того было получено с опозданием...

Более того, по возвращении «Мольтке» из этого выхода, оказавшегося в боевом отношении абсолютно безрезультатным, фон Леветцов узнал, что главнокомандующий Гохзее-флотте вице-адмирал Ингеноль объявил ему служебное предупреждение. Проще говоря – выговор за некорректное поведение по отношению к боевому товарищу. Выходит, как

только «Гельголанд» занял свое место на стоянке, его командир тут же нажаловался штабу.

К счастью, у капитана-цур-зее фон Леветцова хватило чувства юмора не принять эту ситуацию близко к сердцу. Он только горько пошутил:

– У тех, кто сегодня стрелял, была битва при Гельголанде. А у меня – скандал с «Гельголандом». Но, кажется, я победил, если это он наябедничал начальству.

Возможно, эта история вскоре забылась бы за жестокими впечатлениями большой войны. Но несколько месяцев спустя произошла целая цепь странных и трагических ситуаций, которые в полной мере продемонстрировали несовершенство системы взаимодействия между Авангардом Гохзеефлотте и главными силами.

В январе 1915 года линкоры из-за путаницы в штабных приказах не появятся на поле боя в тот миг, когда в них будет самая жесткая нужда. И этим подведут Первую Разведывательную под жестокие потери. Попытка Императора и Ингенюля сделать из дорогостоящих дредноутских кораблей своего рода «привилегированный класс», появляющийся перед лицом врага только в генеральном бою, будет стоить жизни «Блюхеру»...

Впрочем, до этого было еще далеко.

5.

Поздняя осень 1914 года и холодное туманное предзимье накануне прихода сезона штормов в Северном море были использованы германским Главным Штабом для набегов линейных крейсеров Первой разведывательной группы на города Восточного побережья Британии. Именно во время одной из этих экспедиций, – 16 декабря под Хартлпулом, – «Мольтке» впервые получил попадание неприятельского снаряда.

Это было, когда приблизившийся к берегу отряд в составе «Зейдлица», «Мольтке» и «Блюхера» подвергся обстрелу с трехорудийной шестидюймовой британской батареей. Больше всех досталось «Блюхеру» – снарядов пять или шесть, так что на палубе в кормовой части броненосного крейсера даже возник пожар. Прикрывая выходящего из-под огня товарища, «Моль-

тке» и «Зейдлиц» обрушили на позиции злосчастной батареи всю мощь своих главных калибров, оперативно подавив вражеские огневые точки. Но при этом один британский снаряд калибром 152 миллиметра все же вскрыл обшивку «Мольтке» в центре корпуса на уровне ватерлинии.

Можно сказать, что крейсеру повезло: снаряд разорвался в небольшом отсеке промеж палуб, практически не повредив никакого жизненно важного внутреннего оборудования. В экипаже даже не было раненых. Но в борту линейного крейсера образовалась черная отверстие дыра, немного дымящаяся и выглядевшая со стороны довольно серьезной раной. Кроме того, в нее заливалась вода.

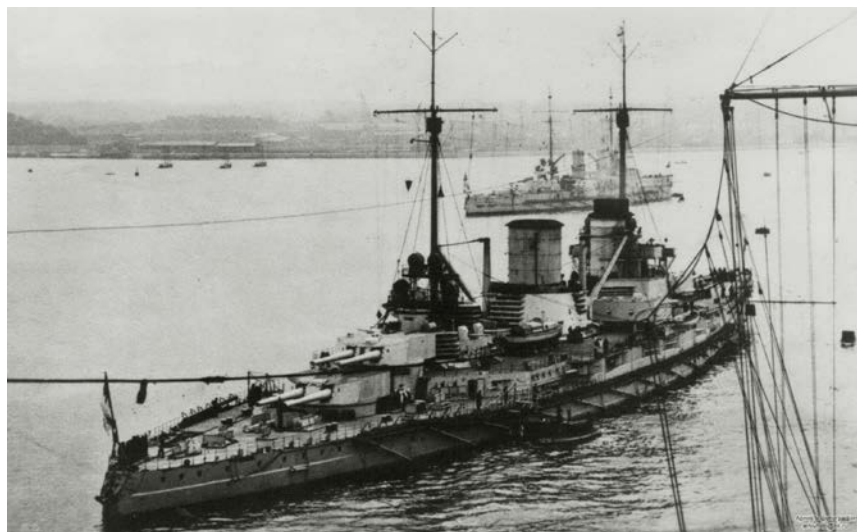


Фото 42. Линейные крейсера Мольтке и Зейдлиц

Пожар был потушен, но эту полунадводную дыру при возвращении отряда не могли не заметить дежурные эсминцы, вышедшие встречать эскадру Хиппера. Может быть, поэтому, как только линейные крейсера заняли свои места на стояночных бочках в устье Яде, из порта немедленно вышли два небольших спасательных буксира в сопровождении катеров под флагом красного креста. Один буксир предназначался «Блюхеру», а другой – «Мольтке». В функции спасателей входило

снять раненых для отправки в береговой госпиталь и оказать содействие в ремонтных работах. Но если «Блюхеру» такая помощь была в чем-то необходима, то «Мольтке» вполне мог обойтись и без нее, о чем и рапортовал портовому коменданту.

Неделю спустя он уже был готов к новому походу. Но набег на Англию временно прекратился: почти всем морским пространством, которое разделяет две противоборствующих державы, завладел иной завоеватель, не разбирающий ни чинов, ни званий. Непогода с сильными штормами прервала плановую подготовку Гохзеефлотте к вызову основного противника на генеральный бой.

Рейды могли быть возобновлены только в январе, когда шторма начали понемногу утихать. И следующим выходом линейных крейсеров Гохзеефлотте стала демонстративная экспедиция к Доггер-Банке, призванная спровоцировать англичан на открытое боевое противостояние.

24 января 1915 года «Мольтке» шел вторым в строю германской эскадры, вслед за флагманским «Зейдлицем». Отряд линейных крейсеров продвигался на северо-запад, когда от легкого крейсера «Кольберг», двигавшегося на фланге и почти невидимого в утренней белесой дымке, пришло по радио сообщение о визуальном контакте «с многочисленными силами неприятеля».

«Кольберг» увидел в тумане на северо-западных румбах мглистого горизонта стремительные тени британских эсминцев и даже вступил в перестрелку с их предводителем – легким крейсером «Аурора». Скоротечная дуэль прекратилась так же быстро, как и возникла. Но это был только слабый первый аккорд разгорающейся большой битвы – первого открытого боевого соприкосновения крейсеров-дредноутов с равным по классу противником.

«Мольтке» по-прежнему следовал в кильватер «Зейдлицу», когда преследующие немцев линейные крейсера адмирала Битти в 9 часов 52 минуты открыли огонь по концевому в строю эскадры Хиппера броненосному крейсеру «Блюхер».

Постепенно сближаясь на погоне, англичане сначала стреляли только по «Блюхеру», затем залпы начали ложиться высокими всплесками у борта «Дерфлингера». Позже – уже

в четверть одиннадцатого – дошла очередь и до «Мольтке» с «Зейдлицем».

Враги пристрелялись: буквально через несколько минут после того, как «Зейдлиц» попал под покрытие, из-под барбетов его кормовых башен внезапно вырвалась высокая огненная струя, из амбразур повалил густой угольно-черный дым – свидетельство жестокого пожара боеприпасов в бункерах и системе подачи, и кормовая артиллерия флагмана умолкла до конца сражения. По мнению наблюдавшего этот момент боя с мостика «Лайона» Э. Четфилда, «Зейдлиц» едва не взорвался от этого попадания...

В конце колонны уже сбоил на полном ходу, постепенно отставая, жестоко избитый тяжелыми снарядами британских «кошек» несчастный «Блюхер». В густом дымовом облаке, что вырывалось из труб соседей по строю, уже практически не читался смутный длинный силуэт «Дерфлингера», хотя до него было, вроде бы, рукой подать. И временами его изящные контуры совершенно скрывались за высокими белыми столбами ледяной воды, вздыбленными при падении неприятельских снарядов.

А «Мольтке» шел как заговоренный. Тяжелые болванки британских 343-миллиметровых полубронебойных снарядов рушились в воду и слева по борту, и справа, и прямо по курсу. Пали на палубу уже раненого «Зейдлица», рвались в воде у борта «Дерфлингера», нанося повреждения, калеча и убивая... Но ни единый из них даже не зацепил счастливчика «Мольтке», хотя примерно с половины одиннадцатого адмирал Битти приказал своему линейному крейсеру «Тайгер» взять на прицел конкретно второй в строю германский корабль.

«Тайгер» был новейшим – и уже потому неопытным, он развил необыкновенную интенсивность и темп огня, но точно-сти добиться так и не смог.

Сам «Мольтке» большую часть боевого времени стрелял по британскому флагману «Лайону», иногда переноса огонь на «Тайгера». Причем, англичане оба серьезно пострадали от обстрела германского крейсера-снайпера. Из тех 16 попаданий, которые получил неприятельский флагман, не менее 3–4 снарядов были выпущены «Мольтке». А у «Тайгера» повреждения

от огня второго в строю германского крейсера оказались, по всей видимости, единственными полученными за этот бой.

Согласно записям старшего артиллерийского офицера, «Мольтке» в этом бою истратил 34 % боезапаса главного калибра – в основном, бронебойных снарядов. Это 276 штук. Средняя результативность стрельбы составила от трех до трех с половиной процентов. С учетом того, что дистанция до неприятеля была от шестидесяти пяти до почти девяноста кабельтовых, итог весьма неплохой.

Но профессиональная подготовка и героизм комендоров германской эскадры уже не могли спасти погибающего «Блюхера». Хипперу пришлось уводить свой отряд, оставив концевой в строю – погибать под сосредоточенным обстрелом всех боеспособных кораблей Битти. Пока три линейных крейсера уходили к юго-востоку, скрываясь в туманах над острой четырехбалльной зыбью, «Блюхер» прикрывал их ретираду – и затонул, получив под сотню вражеских снарядов и несколько торпед.



*Фото 43. Линейный крейсер «Мольтке».
Видны противоторпедные сети, уложенные вдоль борта*

А «Мольтке» покорно следовал в кильватере израненного «Зейдлица», у которого уже начала падать скорость, сам не получив ни царапины... Странно, но приходится признать фактом, что вот так возвращаться целым из проигранного боя бывает подчас для команды морально гораздо тяжелее, нежели простоять несколько дней в ремонте в разгар войны. Ингеноль, наконец, был отставлен. А пришедший ему на смену вице-адмирал Ф. Поль не давал дредноутам засиживаться на якорях. Длинным кильватером линкоры Гохзеефлотте бродили в туманах за Амрумом. Появлялись из туманов неожиданно и дерзко – на глазах у британских минзагов у входа в пролив Скагеррак. Занимались строевыми эволюциями в Гельголандской бухте... А какая линейная колонна не нуждается в авангардном соединении, производящем для главных сил глубокую разведку боем?

В марте-апреле 1915 года, пока «Зейдлиц» находился в ремонте на казенной верфи Вильгельмсхафена, исправляя многочисленные тяжелые повреждения, полученные в бою при Доггер-Банке, вполне боеспособные «Мольтке» и «Дерфлингер» принимали участие в боевых выходах Гохзеефлотте к отдели Терсхеллинг и к северо-западной оконечности Ютландии. Правда, неприятеля так и не встретили. При этом «Мольтке» временно исполнял обязанности флагмана группы.

Англичане, безусловно, знали о выходах германского флота, читая все радиogramмы флагманов противника благодаря кодам «Магдебурга» и стараниям своих контрразведчиков из «сорокового кабинета» Адмиралтейства. Но навязывать немцам генеральный бой не спешили – вице-адмирал Д. Джеллико, во-первых, дожидался вступления в строй своих новейших сверхдредноутов, а во-вторых, не желал давать немцам ни малейшего преимущества. История сохранила полный достоинства ответ адмирала самому королю, спросившему, когда же и где планируется великая битва:

– Если генеральный бой состоится ближе к немецким берегам, нежели к нашим, это значит, что неприятель будет иметь большие шансы на спасение. Этого мы допустить не можем.

Так что пока разговоры о решающем сражении оставались разговорами. Меж тем обострилась обстановка на восточном

морском фронте – в противостоянии с Россией, и германским морским силам на Балтике потребовались подкрепления.

В числе других включился в борьбу за Рижский залив и «Мольтке». Он прибыл на Балтику вместе со своим соединением, переброшенным по Кильскому каналу, чтобы 3 августа 1915 года внезапно появиться на русских Або-Аландских минно-артиллерийских позициях. Здесь уже несколько недель целое соединение германских боевых кораблей под флагом адмирала Э. Шмидта не могло ни вытралить злосчастное минное поле, ни уничтожить обороняющий эту постановку русский старый броненосец «Слава», засевший в проливе и периодически отстреливающий тральные партии из 305-миллиметрового калибра.

У Шмидта в эскадре были даже дредноуты, но и они пока ничего не могли поделать с одиноким русским броненосцем, который выбрал себе почти идеальное место для пребывания. Попытаешься вытралить мины – попадешь под тяжелый обстрел 305-миллиметровой артиллерии. Попытаешься добратсья до стрелка – непременно угодишь на мины...

3 августа 1915 года германский адмирал буквально натравил на «Славу» два линкора типа «Нассау», оставив у входа в пролив силы прикрытия в составе еще четырех дредноутских линкоров, двух более старых эскадренных броненосцев типа «Брауншвейг» и многочисленных крейсеров с эсминцами.

Согласно распоряжению, полученному от вице-адмирала Шмидта, эскадре Хиппера во главе с только что покинувшим ремонтную акваторию «Зейдлицем» предстояло также оказывать содействие «Рейнланду» и «Нассау» в уничтожении русского линкора...

Столько сил на одного – не странно ли? Но дело в том, что в позицию этого злополучного «Славы» упирался весь тщательно рассчитанный вектор движения германских сил во время наступления в Рижском заливе. А без содействия с моря, возможно, захлебнулся бы натиск и продвигающейся по побережью армии фельдмаршала Гинденбурга.

В боях с 3 по 19 августа со «Славой» расправиться не удалось. Старый линкор умело использовал особенности своей позиции и держался на удивление стойко – в особенности, с учетом общей пассивности русского флота в этой войне.

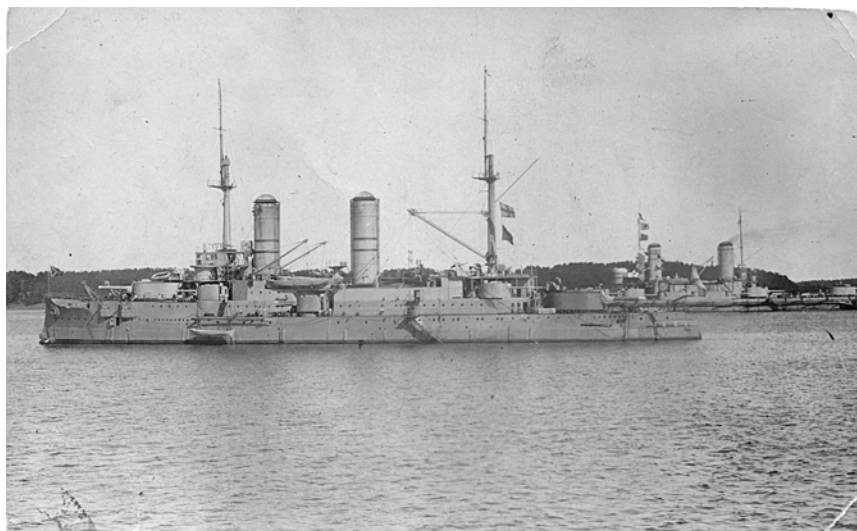


Фото 44. Линейный корабль «Слава» (Россия)

А потом капризная балтийская погода с постоянной переменной видимости сыграла свою злую шутку с линейными крейсерами Хиппера. Германские корабли – линкоры типа «Остфрисланд» и линейные крейсера Первой Разведывательной эскадры – ожидали у входа в пролив между островами Фарэ и Эзель приказа выступить на содействие «Позену» и «Нассау», которые уже вели бой с русским броненосцем. Вдоль пролива клочьями плыл по ветру густой слоистый туман, и поутру с этим туманом пришла смертельная опасность: патрульные эсминцы, охранявшие сводную эскадру, проглядели подводную лодку...

Под неглубоким слоем прозрачно-синей воды, тихо урча ходовыми, к эскадре подобралась смерть. У нее был гладкий, лоснящийся корпус с узким носом, заостряющимся покрывному. И белый бурун обрамлял тонкую шею стального нерва-перископа. Ледяной глаз – блестящая прозрачная линза – шарил по сторонам, словно облизывая взглядом мелкую утихающую зыбь. И наблюдатели на борту «Зейдлица» слишком поздно заметили этот неподвижный пристальный взгляд.

...Честное слово, на этом свете мало действительно страшных вещей. Но мертвенный взгляд перископа, подобный

холодному взгляду экзотической ядовитой змеи, нередко повергает в дрожь и самых отчаянных смельчаков. Ведь смерти не боишься, если можешь узнать ее в лицо, а тут какое там, – на поверхности одна застылая линза. А в толще такой спокойной, мерно дышащей предательницы-волны, наверное, уже шуршит красивыми серебряными пузырями по направлению к твоему борту пара торпед.

Лодка бьет почти бесшумно, словно наемный убийца из-за угла. И практически никогда не собирает с воды экипаж поверженного неприятеля. Некуда собирать – собственной команде в крохотных отсеках тесно. Так и получается ходячее воплощение в металле человеческой подлости, обреченное на непорядочное поведение в бою даже самими своими техническими свойствами. И под тонким слоем прозрачной северной воды все шуршат и шуршат неутомимые маленькие винты. Шуршат и попискивают, как скребущие по стеклу крысиные лапки. И в черное жерло аппарата ползет глянцевое от тавота длинное тело торпеды...

«Зейдлици» заметил лодку всего в одном кабельтове справа по траверзу. Вернее, даже не саму лодку, а воздушный пузырь, явно всплывший во время пуска торпеды.

Уклоняться от торпедной атаки «Зейдлици» было уже поздно. К счастью, субмарина не смогла как следует прицелиться – ведь торпедные аппараты закреплены в корпусе неподвижно и для точного их наведения требуется весьма тонкий расчет. Торпеда скользнула за кормой германского флагмана буквально в нескольких метрах. На сигнальные тали «Зейдлици» взлетел предупредительный сигнал, истошно взвыла сирена, оповещающая соратников об опасности. Со всей эскадры загрохотали средние калибры.

«Молътке» – ближайший сосед «Зейдлици» по строю – как раз совершал маневр. Движение длинного стройного корпуса породило на свинцовой волне мелкую рябь, и под этой рябью торпеда осталась незамеченной. В конце плавной, осторожной циркуляции, как раз через мгновение после того, как сигнальщики «Молътке» расшифровали предупреждение от «Зейдлици», что-то тупо ударило крейсер ниже ватерлинии в носовую часть. И сразу же вслед за этим легким ударом, показавшимся на мгновение совершенно не опасным, из-под правого борта выбросило высокий водяной всплеск торпедного взрыва.

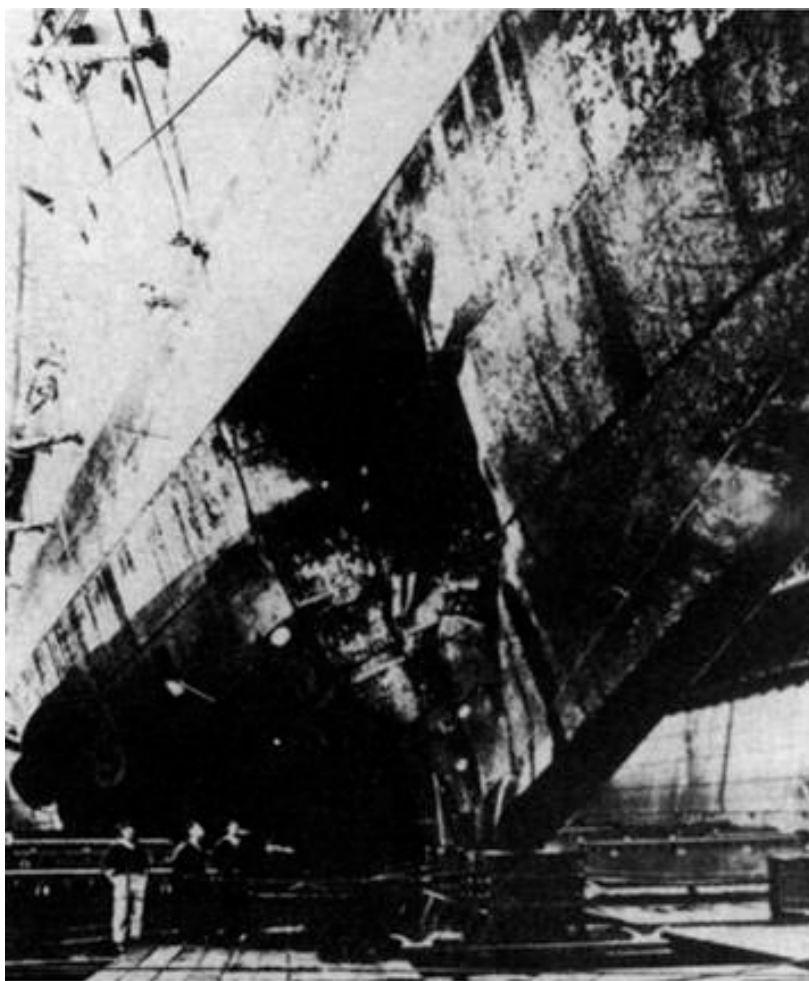
Подрыв произошел как раз напротив отсека, где хранились собственные торпеды «Мольтке» – у погреба боезапаса носового торпедного аппарата. Крейсер принял четыре с половиной сотни тонн воды на носовые отсеки и потерял убитыми восемь человек экипажа. И, наверное, стоит приписать вмешательству свыше тот факт, что «Мольтке» попросту не погиб – в торпедно-зарядном отсеке линейного крейсера едва не сдетонировало несколько боевых частей 500-миллиметровых торпед.

Легких повреждений от торпедных попаданий не бывает. Такой удар – всегда ниже ватерлинии, как правило – с обширными внешними повреждениями обшивки, обильными затоплениями и массивованным взрывным поражением внутренних конструкций. Но «Мольтке» остался на плаву, получив лишь небольшой дифферент на нос и крен на правый борт. Линейный крейсер даже был способен двигаться со скоростью около 15 узлов. Однако нарастающий дифферент практически обесценил его как бойца. Особенно – в изобилующих мелями балтийских водах.

По мнению адмирала Хиппера, поврежденному кораблю требовалась немедленная постанова в док. И всю эскадру линейных крейсеров командование сняло с операции, чтобы соратники смогли обеспечить безопасность перехода «Мольтке» по Балтике до самого створа Кильского канала.

Плавучий док для пострадавшего корабля подготовили в Вильгельмсхафене, на казенной верфи, где во время войны получал помощь ремонт весь Авангард Гохзеефлотте. Но Главный Штаб распорядился оставить казенный док в качестве резерва, а «Мольтке» поместить на ремонт, на завод, где корабль некогда сошел со стапеля – на предприятие «Блом унд Фосс» в Гамбурге.

23 августа, сразу же после того, как линейный крейсер вошел в док, на верфь прибыла специальная комиссия инженеров из Проектного департамента Морского Министерства. Гросс-адмирал Тирпиц возложил на специалистов обязанности изучить результаты попадания торпеды. Требовалось разработать для будущих проектов линейных крейсеров максимально надежную систему защиты торпедно-зарядного отсека, поскольку «Мольтке» не подорвался на собственном боезапасе буквально чудом.



*Фото 45. Линейный крейсер «Мольтке» в доке.
Последствия попадания торпеды*

Комиссия пришла к выводу, что сосредоточение в одном отсеке большого количества взрывчатого вещества в виде боевых частей торпед в любом случае представляет собой серьезную опасность. И на следующих проектах боевых кораблей следует подумать о более рациональной противоторпедной защите этих отсеков – особенно, с учетом того, что флот планировал вскоре перейти на торпеды 600-миллиметрового

калибра... А что касается «Мольтке», то у него улучшить планировку внутренних помещений в носовой части и усилить противоторпедную защиту не представляется возможным.

Как будто этот факт не был очевиден и до работы комиссии!

Пока ремонтные рабочие верфи зашивали пробойну, комиссия делала обмеры деформаций, вела подсчеты норм прочности, вычисляла коэффициенты сопротивления стали... В результате «Мольтке» провел в ремонте почти месяц и присоединился к эскадре только 20 сентября 1915 года, чтобы снова принять участие в боевых действиях в составе своей Первой Разведывательной эскадры.

6.

В великий день 31 мая 1916 года «Мольтке» шел четвертым в строю эскадры Хиппера – вслед за «Зейдлицем», который в предыдущем походе подорвался на британской мине, и после месяца пребывания в ремонте вошел в состав своего отряда на правах рядового корабля.

Флагманом ныне стал «Лютцов», прибывший в Первую Разведывательную эскадру Гохзеефлотте с недавним пополнением, и почти сразу же принявший на борт штаб эскадры.

Для генерального боя Хиппер разработал ордер, не отличающийся особой оригинальностью. Адмирал расположил свои крейсера в колонне по принципу старшинства – новейшие и сильнейшие – во главе колонны; более опытные, но вооруженные 280-миллиметровым главным калибром – в хвосте.

Через несколько минут после визуального контакта с линейными крейсерами адмирала Битти, в 16 часов 40 минут, сигналом с «Лютцова» адмирал Хиппер приказал «разделить цели слева». Это означало, что «Мольтке» будет вести огонь по четвертому в британском строю линейному крейсеру. И так было угодно судьбе, что его противником вновь оказался наиболее мощный и новый из представителей эскадры Битти – «Тайгер». К тому же англичане имели перед немцами численное преимущество, и следующий за «Тайгером» «Нью-Зилэнд» под флагом контр-адмирала Дж. Пэкинхема тоже начал стрелять по «Мольтке».

Британский историк Х. Вильсон в своем знаменитом произведении «Линкоры в бою» писал:

– Первую кровь пролил «Мольтке», снаряды которого около 15 ч 50 мин попали в бак, а затем через несколько минут в две башни «Тайгера», и на время вывели их из действия. Четвертое попадание под одно из 152-мм орудий причинило мало вреда.

Через десять минут после того, как над Северным морем загремела канонада крупных калибров, в полубак «Тайгера» и под две его орудийные башни, с надсадным гулом разрезая воздух, прилетели три 280-миллиметровых снаряда.

Носовую часть британского линейного крейсера на мгновение заволокло густым дымом, половина его активной артиллерии умолкла, а тут еще и подоспело четвертое попадание – в зону бортовой батареи 152-миллиметровых орудий. Вспыхнули заряды в кранцах первой подачи. Пожар с обильным задымлением, далеко видимый на фоне серого горизонта, облегчил германским артиллеристам дальнейшее прицеливание.

Получив в первые минуты сражения столь крепкий удар, «Тайгер», однако оказался стоек, не покинул строя, и из оставшейся артиллерии продолжал по «Мольтке» интенсивный огонь. Англичанам не откажешь ни в смелости, ни в боевом азарте...

За первые полчаса боя «Мольтке» нанес своему «оппоненту» девять достаточно тяжелых ран. А тут еще в хвосте британской колонны случилась настоящая трагедия, когда от огня «Фон дер Танна» взорвался и почти мгновенно затонул напарник «Нью-Зилэнда» – «Индефатигебл»... Битти проигрывал «по очкам» первую фазу «боя Авангардов», а на горизонте уже высоко стлались густые дымы из труб линкоров Гохзеефлотте, спешащих на содействие своим линейным крейсерам.

После взрыва концевой в строю британского крейсера «Мольтке» стало немного полегче – от него, наконец, отстал «Нью-Зилэнд», который теперь пытался отомстить «Фон дер Танну».

Но бой продолжался, к англичанам прибыло долгожданное подкрепление в лице эскадры адмирала Эван-Томаса – четыре новейших мощных сверхдредноута типа «Куин Элизабет», вооруженных главной артиллерией калибром 381 мм. Вдохнов-

ленные столь сильной поддержкой, линейные крейсера Битти ринулись в новую контратаку...

«Куин Мэри» зарвалась... Стремительный трехтрубный британский крейсер слишком быстро сократил дистанцию до противника. И в этом была ее роковая оплошность: немецкие снаряды начали брать броню.

К тому же, как только «Куин Мэри» оказалась на достаточно короткой дистанции, «Мольтке» отработался по ней залпом из четырех торпед. Имея пусть незначительный, но все же шанс вывести противника из строя, грех не попытаться его использовать.

Старый спор флотоводцев и морских инженеров о том, нужны ли кораблям линейного состава торпеды, был не вопросом для корабля, обладающего торпедными аппаратами...

Дистанция оказалась все же великовата: торпеды затонули, не дойдя до борта «Куин Мэри». Но этот залп – вкупе с сосредоточенным обстрелом крупнокалиберными снарядами – заставил британскую эскадру немного изменить курс и снова отделаться от германского отряда.

Не стоит думать, что снайперская стрельба «Мольтке» в начальный период боя была игрой в одни ворота. «Тайгер», по всей видимости, добился немногих накрытий, но от разрывов его 343-миллиметровых фугасов в воде обшивка германского линейного крейсера давала фильтрации по клепаным швам. А как только к месту боя подошла эскадра Эван-Томаса, немцам стало совсем туго...

Уже в 17 часов 26 минут первый 380-миллиметровый снаряд с «Бархэма» пробил 200-миллиметровую бортовую броню «Мольтке» под казематом 150-миллиметрового орудия номер 5. Само орудие было тяжело повреждено и до конца боя более не стреляло, вспыхнул пожар боезапаса в системе подачи. У орудия погиб весь расчет – 12 артиллеристов. Еще двое моряков сгорели заживо в подачном отделении, пытаясь предотвратить распространение огня на готовые к отправке наверх заряды.

Буквально через мгновение еще один такой же снаряд просадил корму «Мольтке» почти навывлет, взорвавшись только о 100-миллиметровую защиту противоположного борта. Броневая плита, целиком выдранная из крепления, сорвалась

с болтов и попросту улетела за борт. После боя во время ремонта были выявлены значительные деформации набора в этой части корпуса.

Третий и четвертый снаряды, также угодившие в зону главного пояса, впились в броню на две трети ее толщины, разорвались и выгнули гидродинамическим ударом обшивку ниже бронирования на протяжении почти 22 метров. Через осколочные пробоины и узкие щели разорванного металла внутрь корпуса начала обильно поступать вода, которой вскоре набралось в нижних отсеках почти тысяча тонн. Потери экипажа были весьма значительны – семнадцать убитых и почти три десятка раненых.

Несмотря на эти раны и эти потери, «Мольтке» остался, фактически, наиболее боеспособным кораблем соединения Хиппера. К моменту выхода из строя флагманского «Лютцова» ни «Дерфлингер», лишившийся всех средств оперативной связи, ни «Зейдлиц», получивший торпеду под полубак, ни даже «Фон дер Танн», оставшийся с единственной действующей установкой главного калибра, уже не могли бы заменить избитого предводителя Авангарда.

А «Мольтке» мог. Ему по-прежнему был доступен 25-узловой ход, хотя котлы и несколько засолились от долгой интенсивной работы. Его артиллерия, за исключением нескольких поврежденных орудий среднего калибра, была цела и пригодна к действию. У него даже были не тронуты вражескими осколками антенны радиотелеграфа и флажные сигнальные тали на рангоуте.

Эскадренный миноносец «G-39» снял с борта совершенно избитого «Лютцова» адмирала Хиппера со штабом и отправился, лавируя между высоких белых водяных фонтанов, вздымаемых падающими снарядами, к «Мольтке», снова занятому в этот момент перестрелкой с «Тайгером».

Интенсивный обстрел не дал миноносцу вовремя передать командование эскадры на борт заменного флагмана. Прежде, чем Хиппер ступил на посеченную осколками палубу «Мольтке», на поле боя прошло почти полтора часа. За это время захлебнулась порохом и сталью атака британских главных сил, а Авангард – без командующего! – прикрыл перестроение лин-

коров Гохзеефлотте, сдерживая практически весь линейный состав Гранд-Флита...

Если хочешь понять, насколько эффективно действовал в бою, предоставь слово уцелевшему противнику. Британский офицер Эрнл Четфилд так отозвался о событиях Ютландской битвы:

- «Лютцов» выиграл у нас бой, но проиграл битву за собственную жизнь. «Дерфлингер» возглавил самоубийственную контратаку - и дал возможность Гохзеефлотте вывернуться из наших клещей. А спас штаб Хиппера «Мольтке».

Пожалуй, это наиболее точная оценка деятельности нашего героя в этом бою...

«Мольтке» вернулся в Вильгельмсхафен вместе со всем остальным германским флотом, счастливо избежав в ночном бою перестрелок с неприятельскими крейсерами, не подвергшись торпедным атакам многочисленных британских эсминцев.

7.

Хиппер со штабом пребывал на борту «Мольтке» до 6 июня. Линейный крейсер сначала прошел осмотр в доке Вильгельмсхафенской казенной верфи, где мастеровые произвели временную заделку подводных пробоин, а потом был переведен в плавучий док в Гамбурге. Время ремонта составило всего 53 дня, что необычайно быстро для предприятий, перегруженных работой после большого боя.

Тем не менее, адмирал Хиппер остался доволен качеством проведенных работ и 30 июля дал отремонтированному кораблю разрешение присоединиться к действующему флоту. «Мольтке» перешел в Кильскую бухту, где после ремонта и замены части офицерского состава в течение месяца восстанавливал свою боевую подготовку на учебном полигоне.

14 августа учебная программа была исчерпана и крейсер вернулся в Вильгельмсхафен, где его уже ожидал также завершивший ремонт «Фон дер Танн». Теперь они представляли всю Первую Разведывательную эскадру вдвоем, поскольку

остальные линейные крейсера Авангарда Гохзеефлотте еще не вышли из доков после тяжелых повреждений.

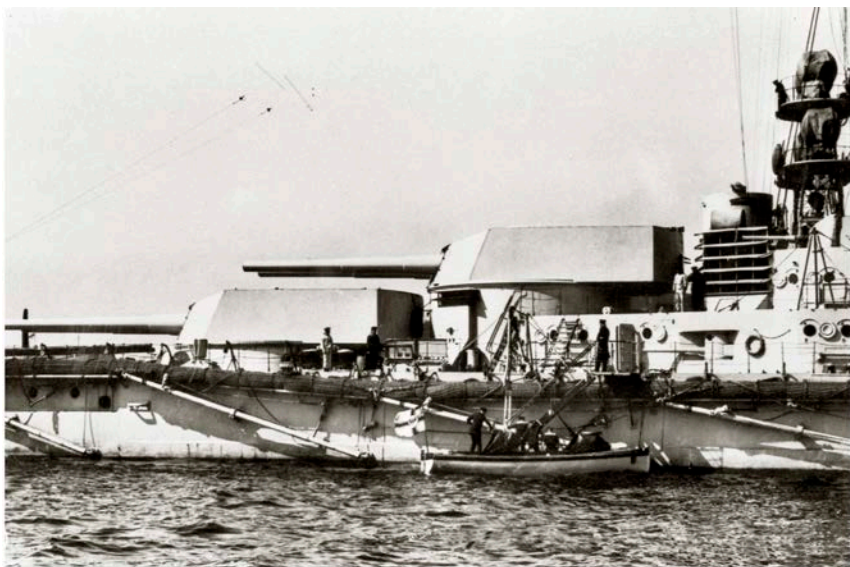


Фото 46. Линейный крейсер «Мольтке». Кормовой сдвоенный плутонг ГК

А 18 августа корабли Гохзеефлотте предприняли новый поход к британскому побережью, на этот раз – на Сандерленд.

Вместе с двумя линейными крейсерами Хиппера шли линкоры-дредноуты «Маркграф», «Гроссер Курфюрст» и новейший «Байерн», обладающий артиллерией калибром 380-миллиметров. К счастью англичан, операция, по сути дела, свелась к чисто демонстративным действиям, и реального урона береговым объектам под Сандерлендом практически не было нанесено.

В октябре вернулся из ремонта «Зейдлиц», и «Мольтке», наконец, смог расстаться с утомительной и ответственной ролью временного флагмана. Впрочем, в последнее время «Зейдлиц» исполнял обязанности предводителя эскадры только во время боевых выходов. Когда же эскадра стояла в гавани, адмирал и штаб размещались на борту легкого крейсера «Ниобэ» – маленького корабля весьма почтенного возраста, который был практически не пригоден в новых условиях к

участию в боевых действиях, но вполне справлялся с ролью плавучей штабной казармы.

Вместе с другими кораблями Первой Разведывательной эскадры «Мольтке» принял участие в походе к датским берегам, когда 4 ноября 1916 года состоялась операция по вызволению с мели двух германских субмарин «U-20» и «U-30». Помимо линейных и легких крейсеров, в походе приняли участие и линкоры.

Два дредноута типа «Нассау» шли непосредственно с крейсерами, а остальные прикрывали группу, выйдя в море на несколько часов позже. Но вытащить с мели удалось только одну лодку, а линкоры группы прикрытия еще и наварались на противника. Были жертвы. Британская субмарина отправила в ремонт с торпедными попаданиями два германских дредноута, нанеся им в одиночку вреда едва ли не больше, чем главные силы Гранд-Флита в Ютландской битве.

После этой сумбурной и довольно плохо организованной операции для «Мольтке» наступил почти годовой период вынужденного бездействия, исключая, разве что, участие в качестве штабного корабля-координатора в операции германского флота под Моонзундом в сентябре 1917 года. Линейный крейсер прикрывал высадку германских войск на Даго и Эзеле.

Операция складывалась довольно удачно для немцев, но даже победный поход уже ничего не мог изменить в постепенном движении Германии к поражению в этой войне.

Весь начальный период мировой войны великие флоты боролись за господство на море – и добились только одного: в семнадцатом-восемнадцатом году море стало принадлежать подводным лодкам...

8.

23 апреля 1918 года, после долгого перерыва, связанного с изменением самой концепции морской войны в Германии, эскадра линейных крейсеров, наконец, вновь подняла якоря в Вильгельмсхафене. Согласно данным разведки, через навигационно-сложные воды в районе Ставангера должен был двигаться крупный транспортный конвой британцев, переправляющий в Норвегию грузы стратегической важности.

Такие караваны редко доходят до пункта назначения, если о них узнает разведка неприятеля. На сей раз в роли рейдеров выступал Авангард. И несдобровать бы англичанам, но тут военные дела, кажется, вмешалась рука судьбы.

Эскадра разошлась для поисков конвоя. В шесть часов утра 24 апреля на траверзе острова Гросс бродячая мина оторвала «Мольтке» один из винтов правого борта. Или же, согласно другой версии этих событий, винт был отломлен с вала в результате касания отмели при резком маневре... Но последнюю отмель немецкие линейные крейсера оставили далеко за кормой еще глубокой ночью. Да и резкие маневры им пришлось совершать примерно тогда же.

Как бы то ни было, но потеря винта остается фактом. А соединение в это время шло скоростью около 20 узлов, и нагрузка на турбины была достаточно высока.

Когда с вала, вращаемого паровой машиной или турбиной, по какой-либо причине отламывается винт, ничто более не сопротивляется набору оборотов. Механизм, что называется «идет вразнос» от непомерных скоростей вращения. И если паровая машина в силу особенностей своего устройства после такого еще может быть отремонтирована, то безредукторная турбина, увы, чаще всего – нет. Разлетаются на осколки шестерни передач, «бьют» и деформируются маховики и вращающиеся лопасти, трескаются от вибрации защитные корпуса и кожухи. Словом, после такого легче собрать новую ходовую установку, нежели починить старую.

Примерно это и случилось с турбиной, работающей на нижний правый винт у «Мольтке». Прежде чем при помощи особой антиаварийной системы сброса пара турбина была остановлена, разлетевшийся на шестерни ее зубчатый агрегат разбил трубу, по которой подавалась холодная вода на вспомогательный конденсатор. В турбинное отделение – единое на две установки – хлынули вперемешку пар и забортная вода...

Затопления составили без малого полторы тысячи тонн и продолжали увеличиваться, пока одному из моряков «дивизиона живучести» не удалось, используя водолазное снаряжение, закрыть приемный клапан-кингстон, через который забортная вода поступала в систему охлаждения турбины. Пробитый конденсатор – к счастью, дополнительный, – исключили

из замкнутой системы снабжения котлов. Но котлы уже большей частью засолились, и вся энергетика линейного крейсера вышла из строя.

«Мольтке» лишился возможности передвигаться и «завис» в неуправляемом дрейфе с дифферентом на корму, сносимый течением в сторону Ставангера.

На его счастье, поблизости оказался легкий крейсер «Страсбург». Поначалу он попытался сам тащить «Мольтке» на буксире в сторону ближайшего берега – острова Гросс, но получалось это у него из рук вон плохо. Постоянно рвались буксирные тросы. У легкого крейсера не хватало мощности, чтобы выгребать винтами против волны с такой нагрузкой.

Это мучение продолжалось более часа, пока к месту пребывания поврежденного линейного крейсера не подошел степенный, медлительный трехтрубный дредноут «Ольденбург» и не принял с «Мольтке» буксирные концы.

С острова за началом движения внимательно следил немногочисленный гарнизон, и солдаты даже устроили своеобразный тотализатор: делали ставки на то, сколько времени понадобится линкору для эвакуации «Мольтке» за пределы наблюдаемого горизонта.

Буксирные тросы лопались от рывков. Усиливалось волнение моря. И в трехбалльной острой зыби наблюдателям на марсах то и дело виделись черные шары оторванных с минрепа мин или тонкие вертикальные стержни вражеских перископов. Слава Богу, большинство тревог оказались ложными...

Широкий в корпусе, сильный линкор упрямо тащил пострадавшего в сторону Вильгельмсхафена. А «Мольтке» беспомощно болтался у него на привязи и пытался хоть немного подремонтироваться силами собственной команды. Но дать пар в три турбины, оставшиеся целыми, удалось только к пяти часам следующего дня, уже в Немецкой бухте.

За три или четыре часа до того, как поврежденный линейный крейсер смог хотя бы отчасти восстановить энергетику, сопровождавший отряд тральщик М-67 подорвался на mine и в мгновение ока исчез под водой. И тут же «Ольденбург» передал сигналом на «Мольтке», что наблюдает перископ подводной лодки. Признаться, только торпед поврежденному крейсеру теперь и не хватало...

На сей раз субмарина не привиделась усталым дежурным наблюдателям – она была вполне реальна. И даже отстрелялась торпедами. Правда – безрезультатно. Лодку прогнали выстрелами орудий средних и малых калибров. Но следовало опасаться попыток повторной атаки, а потому наблюдательные вахты были усилены.

Судя по всему, зловредная британская лодка под номером «Е-42» так и не отстала от «Мольтке». В 19 часов линейный крейсер, который уже настолько восстановил свои ходовые способности, что отцепился от буксирного конца и шел сам со скоростью от 10 до 13 узлов, снова был атакован из-под воды. И торпеда калибром 457 миллиметров ударила в левый борт чуть позади миделя – на уровне первого машинного отделения.

Взрыв выдрал клоч обшивки площадью несколько десятков квадратных метров. В отношении более точных цифр данные у разных авторов расходятся. Но переборка ПТЗ значительно ослабила удар, и хотя турбина в отделении была выведена из строя, а корабль принял еще 1 760 тонн воды, «Мольтке» даже не потерял ход. Безрезультатно обстреляв стремительно исчезнувший в волнах перископ, он скоростью около 4 узлов продолжил движение к родной базе, пока снова не был взят на буксир подошедшими транспортом-спасателями из Вильгельмсхафена.

Ремонт был долгим. Самым долгим за эту войну – 130 дней, из которых 121 – в доках. Конструктора из Проектного Департамента опять приехали, чтобы изучить повреждения и удивленно ощупывали руками рваные листы деформированной, искореженной обшивки. И говорили – повезло. Потому что попади торпеда на три-четыре метра ближе по корпусу к носу – и не миновать бы «Мольтке» гибели от потери остойчивости при затоплении сразу нескольких котельных отделений.

Ремонт в условиях, когда экономика медленно проигрывает войну державы постепенно разрушается, кажется, просто не мог быть полноценным. Но инженерам и мастеровым казенной верфи в Вильгельмсхафене все-таки удалось поставить «Мольтке» в строй – даже без каких-либо остаточных дефектов после такой тяжелой аварии.

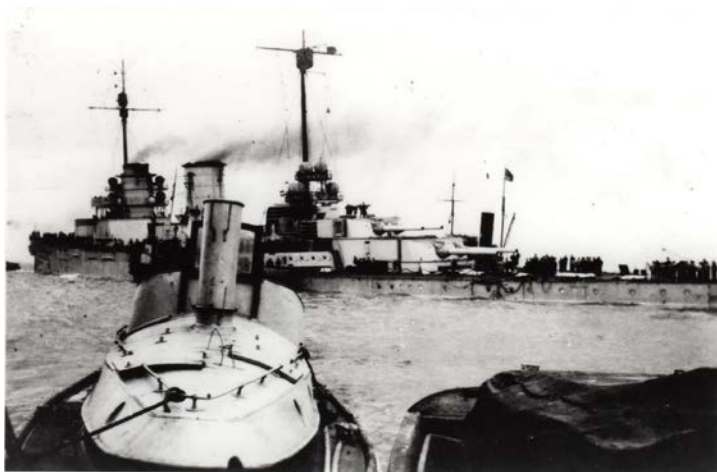


Фото 47. Линейный крейсер «Мольтке» пытается дать ход после аварии турбины

Пока «Мольтке» стоял в ремонте, война понемногу подошла к концу. Последняя боевая операция Авангарда – выход на прикрытие дивизиона подводных лодок, идущих на охоту на так называемом «пути 500» – состоялась без него.

За несколько часов до подписания «Версальского мира», 21 июня 1919 года на интернировании в Скапа-Флоу «Мольтке» до конца разделил судьбу своей эскадры, открыв кингстоны на якорной бочке между стоянками «Фон дер Танна» и «Зейдлица». Он затонул в 13 часов 10 минут, опрокинувшись вверх килем, на глубине всего около 24 метров.

8.

В конце тридцатых годов молодой англичанин Эрнест Кокс, то ли неудачливый предприниматель, то ли, напротив, гениальный инженер, умудрился поднять «Мольтке» из-под воды. Не для восстановления, разумеется, а исключительно ради изучения и последующей разборки на металл.

Кокс вытащил его со дна на понтонах и воздушных пузырях в собственных отсеках корабля – вверх килем, как крейсер лег на грунт при утоплении. Да и не стал переворачивать в нормальную позицию. Так и повел на буксире в Ферт-оф-Форт,

чтобы поставить в адмиралтейский док и начать работы по разборке.



*Фото 48. Линейный крейсер «Мольтке».
Последний переход под буксирами*

Есть на подходах к этой одной из крупнейших британских военных баз участок узкого канала, где фарватер считается сложным и опасным, а потому для проводки крупных кораблей положено нанимать лоцмана. Тем более, если корабль проводится под буксирами в положении «оверкиль» – крайне нестабильном в плане остойчивости.

Кокс взял лоцмана Адмиралтейства, опытного отставника, из числа тех навигаторов, что обслуживают все военные базы Гранд-Флита. Но помощник руководителя подъемных работ, предприимчивый шотландец, не зная о договоре Кокса с Адмиралтейством, пригласил в качестве проводника одного из местных старожилов.

Два лоцмана поссорились на палубе буксира по поводу того, под каким пролетом большого железобетонного моста было бы логичнее провести практически неуправляемый перевернутый крейсер. И пока они кричали друг на друга, «Мольтке» тихо влез в мощную струю попутного течения – и понесся к

мосту так быстро, что ослабил до провисания в воду буксировочные концы.

Посередине канала мощным монолитом высился серый, как слоновий бок, грязный и шершавый мостовой устой – «бык». У его подножия вода сбивалась в пенистую грязно-белую полосу и гулко пела под пролетами...

Крупные корабли обычно проходили это место малым ходом, с буксирами, прижимаясь к более отвесному левому берегу канала и слегка подрабатывая собственными механизмами.

Буксиры и теперь шли в левый пролет...

А «Мольтке» с завидным упорством, подгоняемый неудержимой силой течения, лез в правый! И инерция этого могучего движения должна была неизбежно размазать пару-тройку наиболее нерасторопных буксиров о бетонное основание устоя.

Лоцманская перебранка была прервана истошным воплем бакового:

– Руби концы!!!

И буксиры в дрожи бросили канаты.

«Мольтке» стремительно нырнул под правую арку моста. И, распугивая притулившиеся под мостом частные рыбачьи катера, промышлявшие на быстрине, быстро прошелестел дальше по фарватеру.

Представьте себе картину: тяжело качаясь крайне неустойчивым в перевернутом положении корпусом, грозя ежеминутно всем встречным неминуемым столкновением, летит по навигационно-сложному фарватеру огромный неуправляемый линейный крейсер. Без экипажа. Без страховки буксирами – сам по себе, кверху заросшим сизо-зеленой морской травой плоским черным днищем...

Бред, да и только. Сумасшедшему – и то не приснится!

Распугал «Мольтке» всю британскую базу, пока буксиры снова не поймали беднягу и не потащили к докам – с глаз долой! То, что в тот день в Ферт-оф-Форте не произошло какой-нибудь жуткой аварии – **«заслуга не Кокса, а милосердного Провидения»**, как было сказано представителем Адмиралтейства журналистам...

Но этим злоключения Кокса с «Мольтке» не завершились.

Уже был поставлен в док и частично разобран обожженный корпус корабля-ветерана, когда на дом Коксу курьер Адмиралтейства доставил конверт. Кокс вскрыл письмо – аккуратно, с краешка. И – отшатнулся... На дорогой гербовой бумаге красовалась титульная надпись:

«Счет за порчу имущества Королевского флота Британии...»

В Адмиралтействе инженера предупреждали: если при постановке «Мольтке» в казенный док будет повреждено какое-либо доковое оборудование – Кокс оплатит ремонт из собственного кармана.

А в этом тощем кармане на данный момент не набралось бы и сотни фунтов.

Кокс и так был в долгу как в шелку, и намеревался как раз расплатиться с некоторыми кредиторами после продажи на металл корпуса «Мольтке».

– Все! Разорят!!! Меньше нескольких тысяч фунтов не напишут, – решил

Кокс стал уже вслух перебирать имена друзей и знакомых, у которых можно было бы занять... Но богачей в друзьях у несчастного было немного, и он быстро понял, что долговой тюрьмы ему, видимо, не миновать.

Лоб Кокса покрылся холодным потом. Сердце заколотилось как у кролика, обреченного зоопарковым служкой на корм крокодилу.

Тогда он решительно вскрыл конверт полностью. Надо же знать, сколько должен, в конце концов!..

Счет был оформлен по всем правилам. С печатью и подписью Первого Лорда – факсимиле, естественно. И сумма долга, как положено, была указана – и цифрами, и прописью...

Страшная сумма!

Дикая совсем.

Восемь фунтов три шиллинга...

Так «Мольтке» с того света посмеялся над человеком, который потревожил его жестокий покой на внутреннем рейде Скапа-Флоу.

Глава 4 «Гебен». ИЗ ЖИЗНИ ТУРЕЦКО-ПОДДАННОГО

ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР GOEBEN

Водоизмещение:

Нормальное – **22 979** тонн (**22 616** – по данным Conway),

полное – **25 400** тонн (**25 300** – по данным Conway)

Размерения:

Длина – **186,6** м.

Ширина по миделю – **29,5** м.

Осадка носом – **8,77** м.

Осадка кормой – **9,19** м.

Высота борта в области миделя (общая) – **14,08** м.

Высота надводного борта – **7,3** м в носовой части и **4,3** м в кормовой.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **3,74** м.

4 турбины системы Парсонса в трех отделениях.

Внешние валопроводы (I пара винтов) – от турбин высокого давления в I и II машинных отделениях, внутренние (II пара винтов) – от турбин низкого давления в общем для двух установок III машинном отделении.

12 котельных отделений, расположенных попарно в шесть эшелонов.

Суммарное число котлов – **24**.

Система котлов – «Шульц – Торникрофт».

Номинал давления пара – **16** кгс/кв. см.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **52 000** л/с.

Удельная мощность – **2,05** л/с на 1 тонну водоизмещения.

Фактическая мощность на валах – **85 660** л/с.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **25,5** узлов.

Скорость испытательная – **28,0** узлов.

Расходный запас:

Запас топлива в норме водоизмещения – **984** тонны угля,

При полном водоизмещении – до **3 050** тонн угля.

Нефть для форсированного сгорания – **200** тонн.

Дальность плавания:

2 370 миль при скорости 23 узла,

4 120 миль при скорости 14–16 узлов.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **270** мм броневой цементированной стали, закаленной по методу Круппа. Протяженность пояса – по границам внешних стенок барбета.

Верхний броневой пояс – **200** мм.

Траверзы: **200** мм носовой и **200** мм кормовой.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** мм на диаметральной переборке и **20** мм на орудийных щитках и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбеты башен – **200** мм на стенках обода, **30** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **230** мм.

Боковые стенки башен – **180** мм.

Задние отвесы башен – **200** мм.

Рикошетные пластины (наклонная крышка) – **90** мм.

Крыши башен – **60** мм.

Настилы подбашенного комплекса – **50** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50** мм на скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25** мм за пределами батареи, **35** мм – в зоне полубака.

Противоторпедная переборка – протяженностью по границам внешних ободов барбетов и толщиной **30** мм (по некоторым данным, в зоне артиллерийских погребов – свыше **50** мм). Переходит в противоосколочную подбортную переборку высотой до верхней палубы. Отстояние ПТЗ от борта (коффердам) – **4** метра.

Вооружение:

10 – **280** мм/**50** в пяти башнях. (**81** снаряд на ствол),

12 – **150** мм/**45** в бортовых казематах. (**160** на ствол),

12 – **88** мм/**45** в палубных установках, в надстройках и казематах батарейной палубы. Верхнепалубные способны поражать воздушную цель.

4 торпедных аппарата **500** мм:

2 – бортовые, форштевневый и ахтерштевневый. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии.

Боезапас – **11** торпед.

Экипаж:

1 031 человек по штатам мирного времени. Из них **41** – офицеры.

В военное время – **1 153** человека.

Именослов:

Окрещен 28 марта 1911 года именем ***Август фон Гебен*** – в честь прославленного генерала франко-прусской войны.

– Нет курева, противнее кальяна. Терпеть не могу кофе, пропаренного в песке. Никогда не любил фехтовать кривой саблей. Паршиво переносу жару. Феска совершенно не идет белобрысым. А самое мерзкое занятие на этом свете – быть военспецом на востоке. Это – если вас интересует мое мнение, экселленц.

– Но видите ли, лейтенант...

– ... Мой Командор, я не сказал, что не поеду!..

А. ле Гран. «Южный Ветер»

Как каравай,
Кругла, черна, горбата,
Вращается земля,
Извечное занятие солдата –
Выкраивать мечом
Кусок для короля,
И на земле другой дороги нету,
Чем та, что проложил тебе клинок...
Куда ведет нелегкий путь ландскнехта,
И где его итог?

Л. Леннор

1.

Линейный крейсер «Гебен» представлял собой довольно типичный для германской инженерной школы боевой корабль. Крупный – водоизмещением более 23 тысяч тонн, – плоский, с резкими обводами длинного, стройного корпуса. Вооруженный десятью 280-миллиметровыми орудиями в тяжелых броневых башнях, расположенных асимметрично – по «z-схеме». Немного тяжеловатый в маневрировании, но живучий и выносливый, как все линейные крейсера немецкого происхождения.

История появления его на свет удивительна хотя бы уже тем, что началась с откровенной авантюры. Гросс-адмирал Альфред фон Тирпиц, морской министр Германии, не стал дожидаться, пока инертный и медлительный в подобных решениях парламент одобрит постройку второго линейного крейсера по проекту «Мольтке», и самочинно выдал заказ верфи «Блом унд Фосс» в Гамбурге. Не поставил адмирал в известность даже и самого Кайзера, рассчитывая, что финанси-

рование проекта можно будет провести по бюджету будущего 1909 года, а монарха – как-нибудь уговорить...

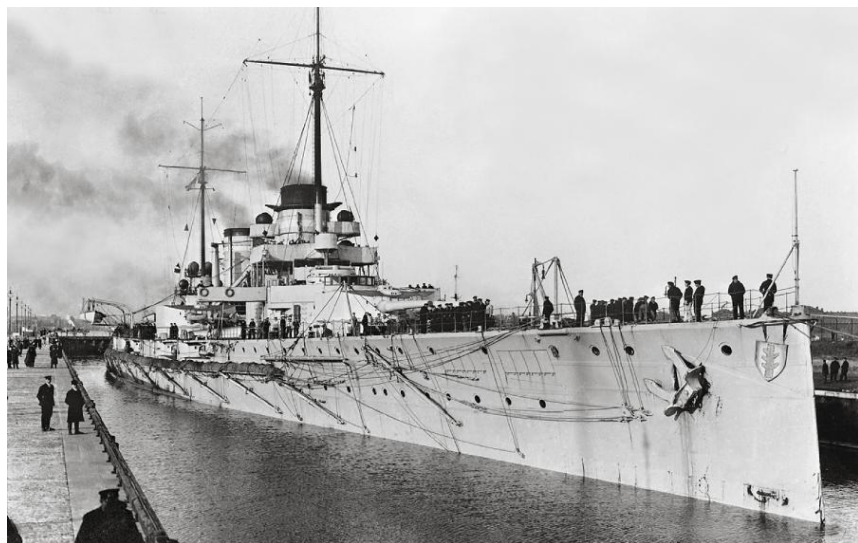


Фото 49. Линейный крейсер «Гeben»

Завод поддержал инициативу министра, потому что получал возможность дополнительной прибыли. И немалой. Постройка «Мольтке» обошлась государству в 41 500 тысяч марок, и были все основания предполагать, что создание однотипного корабля будет стоить примерно столько же.

Но подтверждения заказа на крейсер пришлось ожидать довольно долго – почти полгода. За это время на стапеле уже был уложен киль нового корабля, установлены штевни и флоры – основания шпангоутов. Штаб даже не стал проводить официальную церемонию закладки, поскольку закладывать корабль уже после того, как постройка начата, было бы просто смешно...

Может быть, поэтому в различных справочниках и определителях, изданных на рубеже первого десятилетия века, дата начала постройки линейного крейсера, вскоре получившего имя «Гeben» значительно разнится. В диапазоне от 1 марта 1909 года до 28 августа.

Линейный крейсер «Гебен» был спущен на воду 28 марта 1911 года. И крестным отцом нового корабля стал генерал фон Плоетц – командир 8 армейского корпуса. Через пятнадцать месяцев достройки на плаву крейсер впервые вышел в море – на Нейкругскую мерную линию, для проведения первого круга ходовых испытаний.

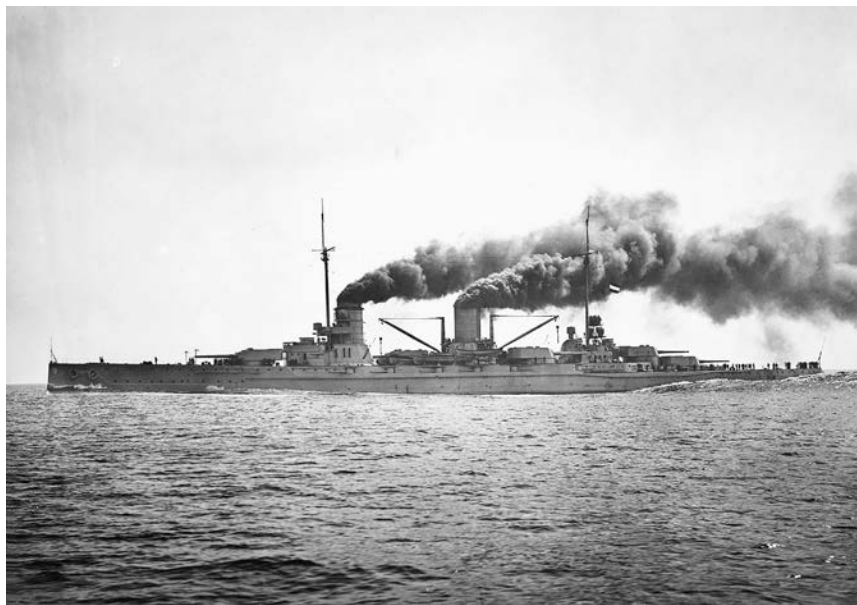


Фото 50. Линейный крейсер «Гебен» на испытаниях

Приземистый, плоский корабль с довольно высоким прямым форштевнем грубых обводов вызывал при своем движении такую высокую спутную волну, что, несмотря на значительную высоту полубака, по палубе гуляли волны. Ют тоже был сплошь залит... Впрочем, приемная комиссия, отметившая ранее недостаток мореходности у однотипного «Мольте», простила этот дефект и «Гебену».

Линейный крейсер в первом круге испытаний продемонстрировал неплохую для своих размеров маневренность, был устойчив на курсе, хотя и несколько увальчив на корму, подобно своему предшественнику – «Фон дер Танну». Контр-адмирал

Хиппер, в соединении у которого предстояло служить новому кораблю, заметил, что при резких поворотах на скорости, близкой к полной, «Гебен» достаточно медленно поднимается из глубокого крена, что может в бою несколько затруднить ведение огня на резких галсах. Ведь если крен превышает 12–13 градусов, стрельбу приходится временно прерывать.

И вместе с тем, приемная комиссия похвалила ставшую уже классикой для германского дредноутского кораблестроения спокойную плавность маневра, выносливость энергетики нового корабля и его великолепную остойчивость.

2 июля 1912 года приказом по Главному морскому штабу линейный крейсер «Гебен» был предварительно зачислен в состав действующего флота Германии.

Испытания были прерваны – для участия линейного крейсера в его первых больших маневрах. Вместе с братьями по классу – флагманским «Мольтке» и «Фон дер Танном» – «Гебен» составил при линейной колонне Гохзеефлотте ударно-разведывательный крейсерский дивизион под флагом контр-адмирала Франца Хиппера.

Так создавался авангард Императорского флота – будущая гордость державы, которую вскоре даже газеты потенциального противника – Британии – назовут «Когортой непобедимых»...

Это был первый и последний поход «Гебена» в составе эскадры Хиппера.

Вернувшись на испытательный полигон 24 сентября 1912 года, «Гебен» вышел на шестичасовой непрерывный пробег полным ходом – с целью выяснения на практике своей предельной скорости и ходовой выносливости. Во время этого экзамена, сданного, как и предыдущие, на отличную оценку, турбины корабля развили форсированную мощность 85 660 л/с, что при частоте вращения валов 330 оборотов в минуту должно соответствовать скорости 28 узлов.

В начале ноября, по окончании испытаний, «Гебен» должен был войти в состав Первой разведывательной группы. Хиппер уже намеревался разработать для него программу обучения на период осенне-зимнего сезона. Но обострение политической обстановки на Балканах и разразившийся болгаро-турецкий конфликт вынудили германское правительство позаботиться

о значительном усилении своего военно-морского присутствия в регионе. Вернее говоря, требовалось создать это присутствие фактически заново.

За сухой строкой официального рапорта часто стоит перст судьбы. 1 ноября 1912 года линейный крейсер «Гебен» получил приказ Его Величества Императора Вильгельма II о зачислении в состав формирующейся Средиземноморской эскадры контр-адмирала Трюмлера. В качестве флагманского корабля, разумеется...

Кроме «Гебена», в составе эскадры числился пока еще только один корабль.



Фото 51. Легкий крейсер «Бреслау»

Легкий крейсер «Бреслау», один из новейших в своем классе и уже проявивший себя на учениях как замечательный стрелок. Изящный четырехтрубный крейсер обладал не только удивительно красивой внешностью, но и был одним из лучших ходяков Гохзеефлотте, уступая по скорости, разве что, рекордсмену Германии – «Карлсруэ».

Уже четвертого ноября «Гебен» и «Бреслау» выбрали якоря на внутреннем рейде Кильского порта, и под гром военного

оркестра, играющего на мокрой от дождя гранитной набережной бравурные марши, отправились к створовому маяку.

Корабли провожал весь город. Бургомистром было даже нанято несколько небольших пассажирских пароходов, которые следовали за «Гебеном» и «Бреслау» до границы внешнего рейда. Дамы бросали в воду букеты мелких осенних астр, а на головном пароходике вдоль лееров был натянут транспарант с крупной готической надписью:

«Мы будем ждать вашего возвращения!»

Этому возвращению уже никогда не суждено было состояться...

2.

Назначение на Средиземное море определило всю дальнейшую боевую судьбу «Гебена». Так и не расставшись до войны с флагами дипломатического стационара, в августе 1914 года, когда началась война, он стал... турецко-подданным.

Именно так. В самом прямом смысле этого слова. 16 августа в Константинополе он принял турецкий флаг и стал называться турецким именем – «Явуз Султан Селим» – сохранив, однако, при этом германский экипаж. И предшествовали этому весьма занимательные события.

Первой самостоятельной операцией для «Гебена» стала миротворческая миссия – разведение воюющих сторон во Второй Балканской войне. Соединенная международная эскадра, включавшая в себя представителей всех ведущих флотов мира, вошла на рейд Константинополя. Здесь присутствовали, помимо немцев, англичане, французы, испанцы, голландцы и даже румыны. Эскадра высадила на берег великолепно экипированный десант общей численностью более двух с половиной тысяч душ.

Четыреста пятьдесят моряков сошли с борта «Гебена», еще сотню командировал «Бреслау» и примерно столько же – старый германский бронепалубный крейсер «Винета», находившийся в восточном Средиземноморье в учебном плавании с гардемаринами. Фактически, этот мощный интернациональный корпус выступил на стороне Турции против болгарских

вооруженных сил, но его вмешательство вынудило болгарского царя Фердинанда начать мирные переговоры.

3 декабря Болгария и Турция заключили перемирие. Но прошло еще примерно с полмесяца, прежде чем для участников десанта пришел приказ возвращаться на свои корабли. А «Гебен» приобрел себе в этой операции немалую известность. Шуточное ли дело – предоставить для миротворческой миссии больше личного состава, нежели англичане?..

18 марта 1913 года в Салониках некий террорист-одиночка, оказавшийся впоследствии сумасшедшим, совершил покушение на греческого короля Георга I. Монарх был убит, держава погрузилась в многодневный траур. Королевская яхта «Амфитрита» с телом венценосного покойника на борту отправилась из Салоников к морским воротам Афин – порту Пирей. А в кильватер за яхтой шли с приспущенными флагами аккредитованные в Греции иностранные корабли-стационары. И возглавлял почетный эскорт длинный светло-серый линейный крейсер под флагом контр-адмирала...

Наверное, в том и состоит настоящая представительская служба, чтобы при любых обстоятельствах быть на виду.

В апреле с учебным походом в Средиземное море пришел еще один немец – легкий крейсер «Страсбург». Совместно с ним «Гебен» совершил визит в итальянские порты – в Венецию и в Бриндизи.

К концу 1913 года в Средиземноморье не осталось ни одной крупной портовой акватории, где хотя бы раз не побывал огромный, стройный крейсер-дредноут с 280-миллиметровой артиллерией в тяжелых башнях. Так было во времена командования Трюмлера, так продолжалось и после того, как осенью 1913 года на корабле поднял свой флаг контр-адмирал В. Сушон. Запертой в ограниченном пространстве Северного моря Первой Разведгруппе Гохзеефлотте, где остались его соотарищи, и не снилась такая интенсивность представительской службы!

Он не просто был на виду – он действовал. За предвоенный год «Гебен» сделал себе громкое имя. Кто, например, не знал в Средиземноморье о том, что если бы не вездесущий немец, обернулся бы большой бедой пожар в константинопольских гарнизонных казармах. Это было 24 мая, когда над старыми

кварталами перенаселенного Стамбула полыхнуло зарево, 300 моряков с германского линейного крейсера вместе с местными пожарными отстояли город от огня. Борьба с пожаром стоила жизни троим его матросам, скончавшимся от ожогов в береговом госпитале.

Единственное, что затрудняло деятельность «Гебена» как дипломатического представителя, так это малочисленность его эскадры, составлявшей по-прежнему всего два вымпела. Может быть, именно поэтому адмирал Сушон так долго переписывался с Тирпицем, настаивая, чтобы к нему в подчинение перевели еще хотя бы пару легких крейсеров. А когда по пути в Дар-Эс-Салам Средиземное море посетил легкий крейсер «Кенигсберг», командующий отрядом приложил все усилия к тому, чтобы оставить его при себе. Но у высшего начальства были в отношении крейсера совершенно другие планы.

С присутствием немецкого линейного крейсера в этих водах считались буквально все – даже надменные англичане, чьи предки пришли сюда еще под флагом великого Нельсона. Для того, чтобы сохранить на втором десятилетии двадцатого века свое влияние в средиземноморском регионе, Британия была вынуждена держать в Александрии, в Гибралтаре и на Мальте многочисленную, весьма разнородную, но мощную эскадру, которой командовал адмирал Беркли Милн.

В Александрии перед войной прочно обосновались линейные крейсера первого и второго британского поколения – «Инфлексибл», «Индомитебл» и «Индефатигебл». Там же коптели небеса над тихой, почти курортной акваторией два броненосных и три легких крейсера.

В Адриатическом море, в порту Дураццо стоял стационаром «Дифенс» – броненосный крейсер под флагом знаменитого адмирала и дипломата Трубриджа. При нем курьерами состояло несколько миноносцев.

В сонной бухте старинной Ла-Валетты, на Мальте, под гордыми стенами белой крепости, возведенной еще во времена крестовых походов рыцарями-госпитальерами, пребывал у портовой стенки в плановом ремонте броненосный крейсер «Дюк оф Эдинбург». А пока местный флагман был небоеспособен, на три месяца заakhивал из Александрии «Индомитебл» – на всякий случай, проконтролировать обстановку...

Добавьте к этому союзный англичанам французский флот – и вы поймете, какой влиятельной и серьезной силе приходилось противостоять «Гебену» – единственному представителю германских линейных сил в этом регионе.

Счастье, что перед самой войной союзная Германия и Австрия успела ввести в строй три своих линкора-дредноута... Впрочем, родную Адриатику австрияки покидали весьма неохотно и на представительской службе почти не «светились».

Скажем откровенно, несмотря на численное превосходство, англичане всерьез побаивались «Гебена». Прежде всего, потому, что германский крейсер имел несравненно лучшую бронезащиту, нежели любой из британских линейных крейсеров в этом регионе. А десять орудий его главного калибра, хотя и были меньше стандартных английских двенадцатидюймовок, но суммарный вес залпа давали не хуже, чем у того же «Ифлэксбла». Кстати, на дипломатической службе у экипажей, как правило, меньше времени на боевую учебу. «Гебен» непостижимым образом успевал и в том и в другом. И вскоре стал одним из лучших в Средиземноморье по стрелковой подготовке. Не случайно перед войной британское Адмиралтейство рекомендовало адмиралу Беркли Милну ни в коем случае не выпускать против «Гебена» свои линейные крейсера поодиночке. А если уж дело дойдет до открытого столкновения – постараться подстеречь зловерного немца как минимум втроем...



Фото 52. Линейный крейсер «Гебен» в Генуе

А между тем, германский крейсер имел некий тщательно скрываемый дефект, ставящий под сомнение всю его боевую карьеру. На колониальной службе в южных водах он заработал из-за плохой воды серьезные засоления котлов, а вовремя провести переборку и ремонт не успел. Теперь стоило только повысить давление в системе на больших скоростях хода, как начинались разрывы трубок. И поистине великолепный для тех лет испытательный результат «Гебена» – 28 узлов – летом 1914 года существовал только на бумаге, как память о днях минувших.

После переборки механизмов в порту Полы, когда примерно 30 % трубок в котлах крейсера пришлось заменить, инженеры ремонтной партии рекомендовали «Гебену» не выжимать более 24 узлов, а на длительных переходах придерживаться еще более спокойных режимов и держать максимум 18...

Стойкая неисправность ходовых систем, которую нельзя в данных условиях устранить быстро и полностью, обычно ставит крест на строевой карьере корабля. Это означает пожизненный пост дипломатического стационара где-нибудь в не слишком беспокойных водах на второстепенном морском театре или тыловую службу в резервной или учебной эскадре. Но в отношении «Гебена» судьбе – в лице Гросс-адмирала фон Тирпица – было угодно распорядиться иначе.

Согласно германо-турецкому военному договору, немцы обязались значительно усилить морские силы Турции и обещали дать обновленному флоту «настоящего» флагмана – мощный и представительный боевой корабль дредноутского типа. В свою очередь, турки гарантировали Германии поддержку в войне за избавление Средиземного моря от британского влияния.

Договор начал постепенно выполняться еще с 1910 года. Но как-то странно...

Поначалу стараниями адмирала Тирпица лучшие проекты боевых кораблей, реализованные на германских верфях, неизменно оставались в Северном море, в составе Гохзеефлотте – чтобы противостоять англичанам, наращивавшим свою военно-морскую мощь с завидной интенсивностью. А усиливать Турцию уходили те, кто уже отплавал свой строевой ценз и лет по двадцать отслужил в составе германского флота.

Так, например, в 1910 году Турция заплатила германской казне по 9 миллионов марок за поставку двух линкоров типа «Бранденбург» – 1891 года спуска. Если бы эти два эскадренных броненосца не отправились в Стамбул, на следующий год Главный Штаб скорее всего поставил бы вопрос о выводе их в резерв как морально и физически устаревших. В лучшем случае их обоих ждала тихая жизнь в учебном отряде и мирное списание через несколько лет, в худшем – незавидная карьера портовых блокшивов. Но в турецких водах, как выяснилось, преклонный возраст – не повод к бездействию.

Один из этих броненосцев – «Кайзер Фридрих-Вильгельм», занесенный в списки турецкого флота под именем «Хайреддин Барбаросса», честно сражался и погиб под Дарданеллами. А его сотоварищ прошел всю войну без единого боевого повреждения и благополучно служил в Босфоре до ... 1938 года!

Германские эсминцы попадали в Турцию только в результате выбраковки на испытаниях. Другими словами, этот были те, кто недобрал контрактной скорости или обнаружил во время испытательных пробегов какие-нибудь дефекты сборки. Причем, покупая германский эсминец, турки получали его без вооружения и вынуждены были позже оплачивать отдельно чуть ли не каждый торпедный аппарат. Боезапас поставлялся опять-таки за отдельную плату.

Но ближе к лету 1914 года Турция все активнее стала требовать более тщательного исполнения Германией взятых на себя обязательств. Пора было отправлять в Черное море флагмана из дредноутов, и адмирал Тирпиц, не желая в полной мере лишать германский флот хорошей боевой единицы, и не надеясь, что турки справятся со столь перспективной техникой, добился на переговорах права для этого корабля сохранить германскую команду.

Ни одним дредноутским линкором Германия пожертвовать не могла. Стало быть, флагманом турецкого флота должен был стать один из линейных крейсеров.

В разное время кандидатами на этот пост назывались «Блюхер» и «Мольтке». Но, для начала, «Блюхер» был не совсем крейсер-дредноут, и к тому же, против его передачи в Турцию возражал сам Тирпиц. Удивительный корабль с корпусными

характеристиками линейного крейсера и с 12 210-миллиметровыми орудиями додредноутских времен был нужен гросс-адмиралу в качестве универсального флагмана учебно-артиллерийского отряда.

«Мольтке» тоже повезло. Его отстояли... родственники знаменитого генерала, имя которого он носил. Не желая пожизненной отправки в заморскую державу «любимца нации», они собрали множество подписей под специальной петицией, и во время одного из парадов вручили ее Императору. Кайзер Вильгельм II удовлетворил прошение с радостью, руководствуясь при этом как государственными соображениями, так и личными мотивами. Во-первых, крейсер был в ту пору флагманом создающейся Первой Разведывательной эскадры Гохзее-флотте, а во-вторых, монарх попросту привязался к нему во время дипломатических визитов в страны Скандинавии минувшим летом.

Турки едва не привели себе дредноуты из Англии. Заказанный по специальному проекту для Средиземного и Черного морей линкор «Ришад V» был уже спущен на воду и готовился к выходу из достроечной акватории. Но изменение международной обстановки и недостаток средств в турецкой казне привели к тому, что этот новейший корабль под именем «Эрин» вошел в состав британского Гранд-Флита. И так ни разу за будущую войну и не побывал в тех водах, для которых строился.

Не достался туркам и второй линкор – первоначально строящийся для Бразилии «Рио-де-Жанейро». Турция перекупила его еще на стапеле и намеревалась ввести в строй под именем «Султан Осман I». Но англичане просто не отдали корабль, включив его в состав своего флота.

А назначение в Константинополь получил «Гебен» – того же типа, что и «Мольтке», но с надорванными котлами и без влиятельных «родственников».

В августе 1914 года на «Гебена» возлагалась стратегическая задача: пробраться через Дарданеллы и Босфор в турецкие воды и втянуть Турцию в начинающуюся мировую войну.

3.

Об этом приказе прознала британская агентурная разведка, и адмирал Беркли Милн получил секретный приказ от Первого Лорда, звучащий весьма категорически. Во что бы то ни стало не допустить прорыва германского линейного крейсера в турецкие воды. Однако при этом было особо отмечено, что до истечения срока ультиматума, объявленного Англией державам-противникам, огня открывать не стоит.

Второго августа на рейде Ла-Валетты, где к тому времени собралась почти вся британская Средиземноморская эскадра, загремели якорные цепи. В поиск по следу «Гебена» вышли линейные крейсера «Индомитебл» и «Индефатигебл», три броненосных крейсера додредноутской эпохи – «Дифенс», «Блэк Принс» и «Дюк оф Эдинбург», быстроходные легкие крейсера-разведчики «Глостер» и «Дэблин», а также несколько миноносцев.

Война была только что объявлена. Открытые столкновения на море еще не начались, и до истечения срока британского ультиматума оставалось еще около пяти суток.

...Возле низких желтых берегов Алжира, у портового маяка Боны на рассвете проступили из-за горизонта две тонкие длинные стены. И буроватым полупрозрачным дымом мазнуло по небосводу. Синевато-серой, почти бесплотной тенью к небольшому французскому колониальному городку подобрался маленький стройный крейсер с красивым острым профилем форштевня и четырьмя высокими телескопическими трубами. Легко и изящно развернулся в виду города и рейда, спокойно занял удобную позицию и, двигаясь небольшой скоростью вдоль побережья, расчихлил свои скорострельные 105-миллиметровые орудия.

На портовые сооружения и стоянки рыболовных шхун посыпались пироксилиновые снаряды. В городке были жертвы среди мирного населения.

Береговые наблюдатели опознали в незваном госте «Бреслау» – германский легкий крейсер. Он был известен как разведчик «Гебена» и его форзейль, курьер-адъютант. С недавних пор этот некрупный красивый корабль сопровождал будущего турецкого флагмана во всех походах.

Сам «Гебен» в это время разорил соседний портпункт Филиппвиль. Причем, к стенам города германский линейный крейсер явился... под российским Андреевским флагом.

Использование в боевой обстановке личины противника – нередкий ход хитреца в морской войне. Вспомним, например, того же «Эмдена», работавшего в неприятельском тылу с четвертой фальшивой трубой и под британским флагом. Но если «Эмден» с дистанции кабельтовых в 30–50 действительно в таком виде мог быть принят не слишком искушенным наблюдателем за английский крейсер, то на что рассчитывал «Гебен»?

В России к началу войны, да и позже, не было построено ни одного линейного крейсера. Балтийские дредноуты типа «Петропавловск» при сходных с «Гебеном» внешних размерах имеют совершенно иной внешний вид, да и появление их в этих водах – нечто из области ненаучной фантастики. Черноморские линкоры России, те, что в строю, – сплошь пожилые броненосцы додредноутского периода. Новейшие – еще не вышли из достроечных акваторий, и даже если бы вышли, тоже сходством внешнего вида с немцами не обладают...

Кроме того, что использование чужого флага – это всегда авантюра, и всегда против чести! Тот, кто поступает таким образом, сам ставит себя вне законов, которые война вырабатывала столетиями... Так что, по сути, использование чужого флага в этой операции не принесло «Гебену» ничего, кроме порчи недавно завоеванной репутации благородного бойца и тонкого дипломата.

Впрочем, вскоре ему предстояло пожизненно принять флаг чужого государства, сохранив при этом на всю войну свой экипаж. С точки зрения международных законов – наемничество чистой воды, наследующее традиции ландскнехтов шестнадцатого века...

Эскадра Беркли Милна – с линейными крейсерами в качестве главной ударной силы – вышла на перехват.

3 августа немцы получили подтверждение приказа следовать в Стамбул и поступить в распоряжение турецкого правительства. Впрочем, они и так направлялись именно туда.

На следующий день около половины десятого утра английские линейные крейсера «Индефатигебл» и «Индомитебл» шли

в кильватер вдоль туманного алжирского побережья. И заметили чуть мористее подозрительный дымок над самым горизонтом. Склонив курс навстречу еще невидимому кораблю, англичане осторожно приблизились. И когда черная точка на горизонте превратилась в легкий четырехтрубный силуэт, они поняли, что их поиск увенчался успехом. Это был «Бреслау». А где появляется «Бреслау» – там жди через некоторое время и «Гебена».

И он пришел. В синеватой жаркой дымке нарисовался его прямой, стремительный профиль. Пришла в движение великолепная цейсовская оптика. Некоторое время немец изучал своих преследователей холодными линзами бинокляров и дальномеров. Но стволы его прекрасных одиннадцатидюймовых орудий так и остались спокойно лежать в диаметральной плоскости.

В планы германского адмирала Сушона не входила перестрелка с англичанами, на «Гебена» была возложена ныне гораздо более важная миссия. А салютовать, согласно традиции, иностранному флагу немец просто не стал. Война уже объявлена – стало быть, можно не церемониться с неприятелем.

Английские линейные крейсера посовещались сигналами и решили: пристроиться к надменному немцу сзади «на раковину» и демонстративно сопровождать вплоть до особого распоряжения своего командования. Они не имели права открывать огонь до истечения срока ультиматума, а потому были вынуждены пассивно «висеть на хвосте» у немца. Вместо почетного эскорта!

Сам адмирал Милн оставался в это время на Мальте со своим флагманом – «Инфлексиблом». «Индомитебл» связался с ним по радио, доложил обстановку и запросил инструкций:

– Что делать с немцами?

Ответная телеграмма звучала странно: и «Гебена» задержать, и положения ультиматума соблюсти. То есть, обойтись без открытия артогня...

Как хочешь, так и понимай этих командующих!

«Гебен» в это время спокойно полз своим курсом, плоско вытянувшись на почти штилевой волне, и всем своим видом демонстрировал полное пренебрежение к представителям великого флота Британии. «Индомитебл» и «Индефатигебл» всю

дорогу перемигивались сигнальными прожекторами, решая вопрос: стрелять или не стрелять? И, разойдясь во мнениях, снова вызвали по радио «Инфлексибла». Случись что не так – можно будет хотя бы свалить ответственность на старшего по званию. Однако флагман радировал все то же:

– «Гебена» задержать, но огня не открывать!..

Интересно, как уважаемый Беркли Милн представлял себе процесс задержания неприятельского линейного крейсера без стрельбы?

К вечеру немцы обманули своих соглядатаев и растворились в синей дымке над горизонтом. Можно представить себе, какими сигналами обменялись британцы, неожиданно обнаружив себя в одиночестве! А в семнадцать часов следующего дня разведка донесла Милну, что оба неприятельских корабля давно стоят на якорях в тогда еще нейтральной итальянской Мессине.

Англичане и не подозревали, насколько были близки к успеху во время этой молчаливой погони. Германский линейный крейсер был на тот момент в состоянии, близком к аварийному, и оторвался от них ценой просто невероятных усилий. Машинная команда «Гебена» сделала почти невозможное: одновременно поддерживала высокую скорость хода и занималась текущим ремонтом.

Работа эта была на износ и для людей, и для техники. В задраенном по-боевому котельном отделении кочегары подчас падали в обморок от духоты. Один из них так и умер, не очнувшись – у вполне здорового, молодого парня просто не выдержало сердце.

Но британцы не могли всего этого знать. Для них «Гебен», спокойно лежащий на параллельном курсе, был опасным противником, об истинных возможностях которого известно довольно мало. Слишком плавный набор скорости они приписали... германской самоуверенности: дескать, по спискам полный ход «Гебена» – 28 узлов, а наш – не больше 25–26, и неприятель знал, что все равно уйдет.

«Индефатигебл», словно в насмешку над собственным именем (один из вариантов перевода – «неутомимый»), надорвался во время поисков и был отправлен в Ла-Валетту – перебирать засоленные котлы и принимать израсходованное

до нуля топливо. На смену ему в море вышел сам флагманский «Инфлексибл». Но к моменту его воссоединения со своей эскадрой немцы уже покинули Мессинский пролив и растворились в пространстве. Английские крейсера окончательно потеряли след.

Правда, броненосные крейсера «Дифенс», «Блэк Принс» и «Уорриор» видели на горизонте пару подозрительных дымовых шлейфов. Но связываться с ними не стали... Не спешите обвинять их в трусости, читатель, война в дальнейшем полностью подтвердила правоту их адмирала Дж. Трубриджа. Броненосному крейсеру додредноутской эпохи нечего делать в артиллерийском поединке с крейсером-дредноутом: подавляющее превосходство нового поколения боевых кораблей в скорости и мощи орудий не оставляет никаких шансов.

В 1916 году, во время Ютландского сражения, «Дифенс» попал под залп двенадцатидюймовых орудий германских линейных крейсеров «Дерфлингер» и «Лютцов» – и был буквально разорван в клочья за несколько мгновений. В том же бою погиб и «Уорриор». Он получил не более четырех попаданий крупными калибрами, но «почти тринадцать часов агонизировал», как писал британский офицер и историк флота Эрнл Четфилд. Так что при встрече с «Гебеном» англичане не убоялись, а просто трезво оценили обстановку.

Единственными, кто мог эффективно помешать «Бреслау» и «Гебену» покинуть воды Мессины, были французы из эскадры вице-адмирала де ля Перьера. Но благодаря путанице в английских штабных бумагах, де ля Перьер получил просьбу Милна содействовать в поимке «Гебена» лишь двумя днями позже.

Дополнительную неразбериху внесла неточность перевода радиogramм с английского на французский. А прямое вмешательство в операцию французского правительства, забравшего в дипломатическую экспедицию линкор «Курбэ», лишило эскадру де ля Перьера единственного дредноута.

Англичане были почему-то совершенно уверены в том, что из Мессинского пролива немецкие корабли непременно пойдут на запад, чтобы выйти из Средиземного моря и пробиваться домой. Или чтобы стать в Атлантике рейдерами на свободной охоте. Последняя версия выглядит довольно странно. Особен-

но если учесть, что легкий крейсер «Бреслау», подобно своим впоследствии знаменитым собратьям «Эмдену», «Карлсруэ» или «Кенигсбергу», вполне годился в автономное плавание, но участие «Гебена» в рейдерской операции полностью обесценило бы экономический эффект от нее...

Вероятнее всего, адмирал Беркли Милн полагал, что «Гебену» просто нечего делать в этих водах. Локальный театр боевых действий, плотно блокированный навигационно-сложными проливами и почти полностью контролируемый неприятелем – разве это достойное место службы для линейного крейсера, да еще и оторванного от привычной кораблям этого класса тактической обстановки? Ведь линейные крейсера созданы для исполнения обязанностей эскадренного авангарда и одиночное плавание в военных условиях для них – редкость.

Как бы то ни было, а факт остается фактом: «Инфлексибл», самолично продежуривший у северного выхода из Мессины почти сутки, упустил своего противника. Дуэль флагманов не состоялась. Пока англичанин досматривал и расспрашивал о «Гебене» мимохожие нейтральные транспорта, немцы тихо выползли южным проходом и растворились за горизонтом.

В Турции была уже к тому времени объявлена мобилизация. Держава готовилась выполнить свои союзнические обязательства – но лишь в том случае, если выполнят их и немцы. Подготовка к войне не афишировалась, и формальный статус нейтральной страны оставался за Турцией вплоть до прибытия «Гебена».

Для того, чтобы сохранить до поры видимость турецкого нейтралитета, начальник немецкого отряда вице-адмирал Сушон должен был идеально рассчитать время продвижения «Гебена» и «Бреслау», чтобы ни в коем случае не явиться к стенам Константинополя раньше положенного срока. И ему это удалось.

7 августа в 13 часов 35 минут легкий крейсер-разведчик «Глостер» из эскадры адмирала Милна выследил «Бреслау». И даже попытался доложить по радио своему командованию курс и скорость противника в расчете на содействие если не самого «Инфлексибла», то, по крайней мере, британских броненосных крейсеров. Но отряд адмирала Трубриджа во главе

с «Дифенсом» не отозвался, хотя и присутствовал поблизости. А «Инфлексибл» к тому времени считал операцию проигранной. И, истощив топливные запасы, вообще удалился из этого района, отправившись в Ла-Валетту на бункеровку.

К чести «Глостера», он пытался остановить немцев во что бы то ни стало. И, даже, рассчитывая на подход каких-либо британских сил к месту боя, завязал с «Бреслау» артиллерийскую перестрелку. Срок ультиматума истек. С точки зрения командира «Глостера», можно было бы уже и открывать боевые действия.

И он стал стрелять, несмотря на то, что существовал довольно серьезный риск появления «Гебена», против которого у английского легкого крейсера практически нет способов эффективной борьбы. Разве что ночью, в тумане – торпедами. Но стоял сияющий средиземноморский день, и видимость слегка ограничивалась только жарким желтоватым маревом над горизонтом.

Согласно английским источникам, «Глостеру» удалось одним снарядом поразить немецкий крейсер ниже ватерлинии. Впрочем, немцы факт этого повреждения категорически отрицают.

«Бреслау» принял вызов «Глостера». Тонкие стволы его орудий пришли в движение, нащупывая цель. И одновременно с высокой антенны сорвался в эфир отчаянный сигнал – почти жалоба, адресованная флагману.

«Гебен» незамедлительно явился, и его появление положило конец бестолковой дуэли легких крейсеров. Под угрозой одиннадцатидюймовой артиллерии «Глостер» оставил «Бреслау» в покое и стремительно ретировался.

А адмирал Милн, вместо того, чтобы оценить храбрость своего разведчика и воспользоваться добытыми им сведениями о немцах, через радиостанцию мыса Матапан передал бедному «Глостеру»... резкий выговор за «риск быть потопленным или плененным».

Адмиралу Милну не было ничего известно о реальном состоянии ходовых систем германского крейсера. Он считал по табличным данным. А они свидетельствуют, что «Гебен» на три узла быстрее «Глостера». Значит, просто догонит

и разорвет... С этой точки зрения выговор от Милна выглядит вполне справедливо.

8 августа «Гебен» и «Бреслау» тайно бункеровались в уединенной бухте близ Денузы. А уже 10 числа опустили свои якоря в желтый, вязкий грунт Дарданелл.



Фото 53. Легкий крейсер «Бреслау» и линейный крейсер «Гебен»

Прорыв в Турцию состоялся, и список воюющих держав пополнился еще одним участником мирового конфликта.

Адмирал Милн принял запоздалое решение заблокировать створ Дарданелльского пролива и потребовать от правительства Турции выдачи незаконно проникших в территориальные воды страны немцев. Формально это выглядит так: боевые корабли державы, находящейся уже в состоянии войны с Англией, проникли в воды нейтрального государства – а значит, согласно международным законам, подлежали интернированию или выдаче.

Но было уже поздно.

Дело в том, что с формальной точки зрения, никаких немцев здесь вроде как уже и не было. С 16 августа не было «Гебена» и «Бреслау», а были чистейшие турки – «Явуз Султан Селим», флагман флота, и его верный разведчик-адъютант «Мидилли». Под флагом вице-адмирала Сушона... Пардон, Сушон-Паши, исполняющего обязанности Морского Министра Турции. В феске и с кривой саблей у пояса вместо приличествующей европейцу парадной командирской шпаги...

Британское Адмиралтейство было буквально в бешенстве. Первый Лорд британского Адмиралтейства – герцог Луи Баттенбергский – заявил, что в ближайшее время подаст в отставку. Позже его место занял сэр Джон Фишер – автор дредноутской доктрины морской войны. А адмирал Беркли Милн едва не попал под трибунал. И до конца своих дней приобрел странное прозвище – «Беркли-Гебен».

Бывает, что боевой корабль нарекают в честь знаменитого флотоводца, но чтобы наоборот!..

4.

В предвидении будущих серьезных операций против русского Черноморского флота Сушон разрешил «Гебену» встать на кратковременный ремонт – для переборки главных механизмов и частичной замены трубок в котлах. Как ни странно, германскому экипажу удалось собственными силами привести свой корабль в относительную норму в условиях стамбульского порта, совершенно не приспособленного для содержания линейных крейсеров.

После замены трубок «Гебен» смог уверенно держать 24-узловой ход без серьезных ограничений по времени. Пытался на испытаниях выйти и на 26, но Сушон быстро запретил перенапрягать ходовые системы. В сложившихся условиях от «Гебена» требовалось постоянно быть в хорошей форме, чтобы противостоять русским линкорам, и «срыв» ходовых линейного крейсера мог слишком много стоить союзной Турции. Кроме того, все находящиеся в строю русские тяжелые корабли были броненосцами-додредноутами, а значит, максимальная скорость их хода составляла 15–16 узлов. Стоит ли стремиться к рекордным показателям, если и так имеешь превосходство как минимум на 8–9 узлов?

«Бреслау» по прибытии в Стамбул на несколько дней зашел в сухой док. Официальная причина – очистка подводной части от наросших за год без докования морских трав, которые мешают двигаться и «съедают» почти полтора узла полного хода. Но английская разведка сразу же сделала вывод о том, что «Глостер» был прав, докладывая о попадании в «Бреслау» ниже ватерлинии.



*Фото 54. Линейный крейсер «Гебен», артиллерийский расчет.
Вот такие турки...*

Боевые действия у русских берегов начались в ночь на 29 октября 1914 года. Около трех часов пополудни у створа одесского порта появились две маленькие, плоские черные тени, и, прижимаясь к воде, устремились в портовую акваторию.

Миноносцы?..

Дежурный по рейду русский корабль – канонерская лодка «Донец» – даже не успел подать сигнал тревоги. Две торпеды, с легким щелчком порохового заряда выброшенные торпедными трубами, прочертили в черной воде свой серебряный след, и это было последнее, что видела в ту ночь наблюдательная вахта «Донца».

Но оглушительный взрыв у борта канонерки поднял на ноги все население города и гавани. По незванным пришельцам открыл огонь однотипный «Донцу» «Кубанец». А старый портовый буксир, спешивший к створовому маяку, чтобы оказать помощь экипажу погибающего «Донца», в темноте столкнулся с одним из миноносцев и сильно помял ему легкий борт в районе кожуха котельного отделения. Ночным диверсантам ничего не осталось после этого, кроме как попытаться скрыться в темноте и поспешно отступить.

Миноносцы эти были «Гайрет-и-Ватание» и «Муавенэт-и-Миллие», германского происхождения, с турецкими экипажами, и с командирами из числа немецких военных специалистов. «Гайрет» был флагман минной флотилии и шел в набег под брейд-вымпелом фрегаттен-капитана Мадлунга – бывшего старшего офицера «Гебена». «Муавенэт» вел фрегаттен-капитан Фирле.

Их поход в Одессу был частью большого плана, разработанного штабом адмирала Сушона. Согласно оперативному заданию, сразу четыре портовых города на русском побережье должны были подвергнуться внезапной атаке. Пока «Гайрет» и «Муавенет» потревожили бы военные транспорта на одесском рейде, «Бреслау» с двумя турецкими бронепалубными крейсерами «Гамидие» и «Меджидие» должны были обстрелять Новороссийск и Феодосию, а также поставить в Керченском проливе большую минную банку. Для этой цели один только «Бреслау» запасся почти тремя сотнями заградительных мин.

А «Гебену», как флагману, Сушон отдал «на поток и разграбление» главную базу русской Черноморской эскадры – Севастополь.

«Гебен» прибыл к стенам Севастополя в сопровождении турецкого минного заградителя «Нилуфер» и нескольких эскадренных миноносцев. Линейный крейсер должен был обстрелять порт и стоянки русских тяжелых кораблей, пока «Нилуфер» и эсминцы не запакосят минами подходы ко всем окрестным бухтам, где собираются небольшие пароходики местного ближнего каботаж.

Было около шести часов 30 минут утра. Едва рассвело, как из низкого сизого тумана высунулся тяжелый рубленый профиль огромного серого крейсера, и на городские кварталы у набережной обрушились одиннадцатидюймовые снаряды первого сокрушительного залпа...

По трудно объяснимой причине комендоры «Гебена» неверно рассчитали дистанцию, и обстрел получился практически безрезультатным. Ни одно важное сооружение в инфраструктуре порта не было даже задето, зато один из снарядов снес стену военного госпиталя. По счастливой случайности жертв было мало. Осколками было покалечено и убито только несколько больных на госпитальных койках и мирных жителей, вышедших из домов на шум стрельбы.

Потом «Гебен» перенес огонь на стоянки кораблей в Южной бухте. Но и здесь ему сопутствовала неудача – не было ни одного попадания! И это при том, что бухта достаточно тесна, особенно, когда на якорных бочках в два ряда расположилась целая линейная эскадра. Русские броненосцы были лишены всякой возможности открыть ответный огонь по свободно маневрирующему «Гебену», так как мешали бы друг другу при стрельбе. А на разведение паров и построение к бою на внешнем рейде додредноутам требуется довольно много времени. Даже если имеешь, как положено по уставу, одно котельное отделение под парами в «дежурном» режиме.

Лишь портовый вахтенный – старый броненосец «Георгий Победоносец», переоборудованный в учебный корабль для расчетов среднекалиберной артиллерии и поэтому еще до начала войны лишившийся башен главного калибра, стоял ближе всех к выходу из Южной бухты.

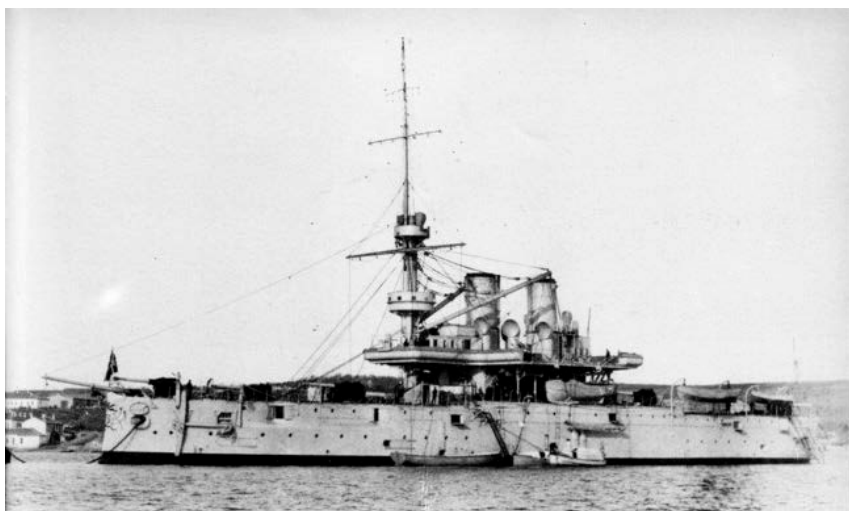


Фото 55. Эскадренный броненосец «Георгий Победоносец»

Учебный корабль отважно развернул свою шестидюймовую артиллерию в сторону незваного гостя. И успел трижды выстрелить. Но из-за того, что «Гебен» активно маневрировал на свободном пространстве перед рейдом, попасть в него так и не удалось.

Пока медлительные броненосцы выбирали якоря и строились к выходу, в жестокий поединок с турецким флагманом вступили русские береговые артиллеристы. За десять минут перестрелки линейный крейсер получил три снаряда с береговых фортов – несмотря на то, что расчеты пушек состояли сплошь из молодежи нового призыва, считавшейся, между прочим, недостаточно обученной для серьезного боя с активно маневрирующей «мишенью».

Немецкие линейные крейсера живучи. Три попадания средним калибром выше ватерлинии – это не повод прекращать задуманную операцию. Даже после того, как залетевшим сквозь пробитый кожух трубы осколком был выведен из строя один из котлов. Но, желая избежать дальнейших повреждений, «Гебен» вынужден был сменить позицию и сделать под огнем несколько резких галсов. Он сбил пристрелку русским канонирам, но при этом и сам не смог пристреляться по разводящим пары броненосцам в гавани.

Хуже всего для русских было то, что после смены линейным крейсером позиции его снаряды стали падать на стоянки минных транспортов и заградителей – в нескольких метрах от бортов, за которыми хранилось по две-три сотни штук смертоносных черных шаров. В случае детонации этого боезапаса «Гебен» вполне мог считать свое задание полностью выполненным, поскольку половина города была бы попросту снесена в полнейшие руины. Но судьба в этот день была явно на стороне практически бездействующего русского флота – ни одного попадания по-прежнему не было.

Потом повезло и самому «Гебену». Маневрируя под огнем береговых батарей, он прошел краем русского минного поля, входившего в комплекс обороны города. И не подорвался лишь потому, что в Севастополе ждали скорого прибытия в порт старого минного заградителя «Прут». Для того, чтобы пропустить корабль в Южную бухту, портовые власти города заблаговременно распорядились разомкнуть электрическую цепь, приводящую мины в действие.

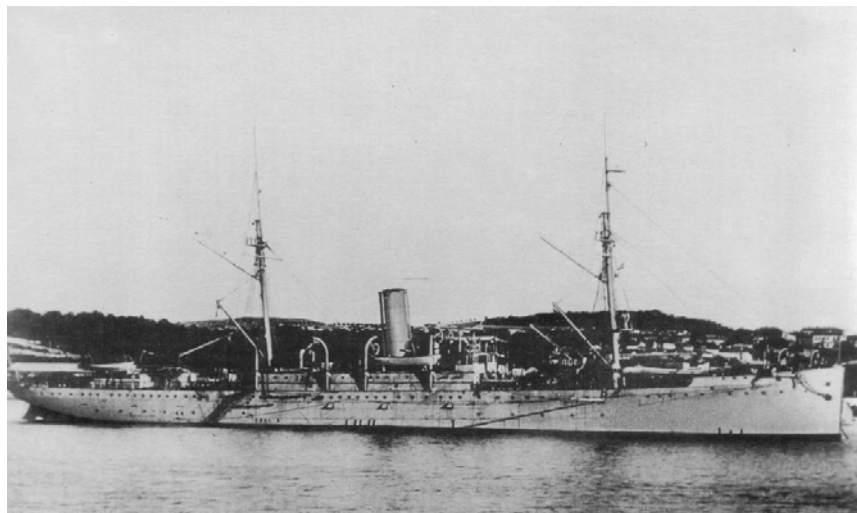


Фото 56. Минный заградитель «Прут»

Во второй раз «Гебену» повезло, когда из-под дымовой завесы его атаковали три дозорных русских эскадренных миноносца – «Жаркий», «Живучий» и «Лейтенант Пушкин» под брейд-

вымпелом капитана 1 ранга князя В. Трубецкого. Их торпеды прошли мимо, а отважный предводитель атакующих был тяжело поврежден. Германский снаряд калибром 150-миллиметров перебил ему приводы управления рулем.

Уже покидая город по завершении обстрела, «Гебен» чуть ли не нос к носу встретился в тумане с «Прутом».

Старый минзаг, исполнявший по совместительству обязанности войскового транспорта на местных перевозках, неспешно шлепал винтами по серой осенней воде. Крался вдоль берега, направляясь в Севастополь. Он шел из Ялты, чтобы доставить в город батальон пехотинцев-новобранцев. Сухопутные солдаты сильно страдали от качки и большую часть времени перехода проводили на верхней палубе...

Представьте себе, читатель, впечатление самого отважного, но молодого бойца, когда перед ним внезапно возникает из дождевого сумрака крейсер гигантских размеров. И направляет прямо в борт старого парохода огромную артиллерию в многотонных башнях!

Еле ползающему и практически не защищенному минному заградителю вполне хватило бы и одного снаряда калибром 280 миллиметров, тем более что минный запас на борту у «Прута» тоже наличествовал. И немалый – почти 750 штук.

«Гебен» открыл огонь средней артиллерией, приберегая снаряды главного калибра для встречи с противником, более опасным, чем этот **«неизвестный, но очень облезлый пароход»**, как было впоследствии написано в рапорте артиллерийского офицера. Но старику «Пруту» хватило бы и этого. Поэтому когда первый немецкий 150-миллиметровый снаряд впился в борт «Прута» на уровне мидель-шпангоута, командир отдал приказ:

– Пассажирам и экипажу – спасаться, машинной командой открыть кингстоны.

Большинство пехотинцев плавать не умело. Некоторые вообще путешествовали морем в первый раз. Да к тому же одна из наиболее вместительных шлюпок «Прута» была спущена неудачно, с обрывом талей, и перевернулась при падении на воду. Долго ли проплавают в холодной воде солдат, отягощенный ранцем и суконной шинелью в скатке?..

Одновременно с открытием клапанов затопления гальванеры заложили пиропатроны в машинное отделение «Прута». Раздался взрыв. И в тот самый момент, когда из-под ног запаниковавших пехотинцев уходила чумазая палуба старого корабля, на низенькой надстройке появилась высокая сутулая фигура в длиннополой рясе.

– Спаси, Господи, люди Твоя-а-а!!! – загремел над морем густой бас. И сухие старческие руки православного священника воздели к небесам огромный золоченый крест, благословляя погибающих в волнах...

«Гебен» отступил. Он не стал собирать барахтающихся в воде новобранцев и команду «Прута», предоставив это дело миноносцам сопровождения. Миноносцы «Ташос» и «Самсун» взяли с воды 75 пленных, и в их числе – командира минзага капитана 2 ранга Быкова. Из кают-компаний погибли всего трое – лейтенант А. Рогунский, мичман К. Смирнов и священник отец Антоний, так и не прыгнувший с уходящей в пучину палубы.

Миноносцы «Ташос» и «Самсун» искали героического попа, до последнего выполнившего свой долг. Ибо такой человек достоин жизни в любом случае. Но не нашли. Видимо, его утянуло в воронку, образовавшуюся на месте гибели «Прута».

Из города к месту гибели минзага уже спешила полным ходом большая часть русской линейной эскадры, наконец-то выбравшейся из тесноты Южной бухты. Это были русские броненосцы – медлительные, но заслуженные и обладающие великолепной выучкой артиллерийских расчетов.

Вторую операцию против русских «Гебен» ухитрился провести довольно бездарно, если не вообще провалить.

Пока он с турецким минным крейсером «Берк-и-Сативет» 22 октября направлялся к Севастополю, чтобы повторить попытку обстрела города, русские броненосцы внезапно возникли из утреннего тумана на траверзе порта Зунгулдак. Они разорили угольные склады и обстреляли бункеровочные стоянки, а на обратном пути вдобавок поймали и уничтожили три турецких войсковых транспорта, переправлявших солдат из Босфора в Трапезунд. Получив по радио сообщение об обстреле русскими Зунгулдака, «Гебен» вызвал на содействие дежурившие в Босфоре старые линкоры «Торгут Реис» и «Хайретдин Барбаросса».

Больше он никогда так не делал!..

Отслужившие по двадцать лет еще в составе флота Германии, эти медлительные броненосцы только связали линейный крейсер своей тихоходностью. А русские тем временем благополучно убрались домой – под защиту севастопольских береговых батарей.

17 ноября русские корабли обстреляли Трапезунд. В набеге участвовали броненосцы «Евстафий», «Иоанн Златоуст» и «Пантелеймон» – бывший знаменитый бунтовщик «Князь Потемкин-Таврический». Разведку для эскадры осуществляли крейсера «Кагул» и «Память Меркурия», а также «Алмаз» – ветеран Цусимы, странный крейсер-авизо практически без защиты корпуса, вооруженный только легкой артиллерией и обладающий внешностью выездной дипломатической яхты из монаршего конвоя.

С недавних пор «Алмаз» обзавелся гидросамолетами, и на него в эскадре возлагалась обязанность в случае боя помогать линкорам разведкой и корректировкой артогня с воздуха.

Полдень восемнадцатого ноября застал эскадру на траверзе мыса Сарыч. Вернее сказать, на траверзе Сарыча находился флагманский «Евстафий», весьма слабо представляющий себе на данный момент, где пребывает вся остальная его линейная колонна. Дело в том, что русская эскадра довольно сильно растянулась в густом тумане, и корабли, хотя и сохранили радиокontakt, но совершенно потеряли друг друга из виду.

Вероятно, именно поэтому «Евстафий» и оказался в одиночестве против сильнейшего неприятеля, когда крейсера-разведчики доложили, что видят за пеленой непогоды смутный силуэт противника – обильно дымящего крупного корабля.

Опознав в неприятеле самого «Гебена», «Алмаз» и «Кагул», находившиеся от него всего в 35 кабельтовых, начали стремительно отходить и стали вызывать по радио на содействие линейные силы. Просто удивительно, как им удалось избежать уничтожения, ведь германский линейный крейсер обладал над ними почти абсолютным превосходством, как в скорости хода, так и в вооружении.

Поторопившись на этот отчаянный призыв, «Евстафий» ухитрился выскочить «Гебену» точно на контркурс. К сожалению,

нию, остальная эскадра опоздала с поворотом и просто не видела за обильным туманом, что творится впереди.

Обычно русские броненосцы при стрельбе по одной цели применяли корректировку от центрального корабля в строю. В данном случае это был «Иоанн Златоуст», который, хотя и не имел теперь штаба на борту, нередко исполнял обязанности лидера колонны и был специально подготовлен управлять огнем эскадры. Для передачи артиллерийских данных был разработан особый радиокод.

Заранее была отработана схема маневрирования и режим позалповой стрельбы, когда каждый линкор делает по одному выстрелу из каждой башни синхронно с другими...

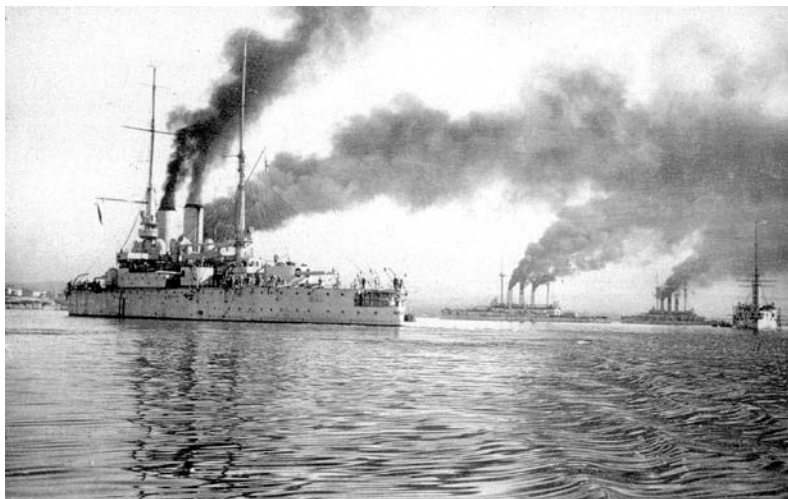


Фото 57. Черноморские линкоры-додредноуты «Ростислав», «Пантелеймон», «Иоанн Златоуст», «Евстафий»

Но эта прекрасная система была в одночасье обесценена двумя факторами – преимуществом «Гибена» в скорости и отвратительной видимостью в данных погодных условиях. С фор-марса «Иоанна» едва просматривался вставший над низким туманом рангоут «Евстафия», а о более-менее устойчивом наблюдении противника не было и речи.

Дуэль двух флагманов продолжалась всего около 14 минут. Дистанция была невелика – всего около 50 кабельтовых,

но плотный туман с дождевыми зарядами делали практически бесполезной даже самую лучшую оптику. И при столь сложных условиях наблюдения цели устаревший русский броненосец добился просто великолепных результатов.

Во время первого же двухорудийного залпа «Евстафия» один из 305-миллиметровых снарядов впился «Гебену» в левый борт в районе третьего каземата среднего калибра. Броня верхнего пояса оказалась пробитой, и разрыв снаряда произошел непосредственно в каземате. Из орудийного порта выбросило желтый язык пламени – загорелись поданные к орудию заряды. Пушка вышла из строя, а ее расчет был большей частью перебит. Те, кто уцелел при самом взрыве, надышались ядовитым дымом во время тушения пожара, и, доставленные в лазарет, умерли уже после сражения от ожогов и отравления газами.

«Гебен» открыл ответный огонь. В отличие от «Евстафия», он не смог пристреляться с первого залпа, хотя у него могли вести огонь по противнику не одна, а три башни. Стреляя с перелетами, линейный крейсер в первой фазе скоротечного сражения смог только навывлет пробить «Евстафию» вторую трубу, Правда, следующий залп лег более точно, и русский линкор лишился двух 152-миллиметровых орудий вместе с их расчетами. В казематах у него тоже вспыхнул пожар, погибли пять офицеров и 29 матросов.

На перелетах два снаряда с «Гебена» едва не зацепили спешащего к месту жестокой схватки «Ростислава». Если верить классическим схемам боя, это означает, что линейный крейсер ошибся в определении дистанции до противника как минимум на полдесятка кабельтовых. Впрочем, в тумане и не такое бывает.

«Евстафий» использовал при атаке не только главный, но и средние калибры. По крайней мере, некоторые всплески от снарядов, падающих в воду, были определены как стрельба из 203-миллиметрового и 152-миллиметровых орудий.

Залпы русского линкора ложились столь кучно и точно, что в 12 часов 30 минут адмирал Сушон был уверен, что к обстрелу, очевидно, все-таки подключились остальные русские броненосцы. «Пантелеймон» и «Иоанн Златоуст» действительно пытались открыть огонь, но абсолютно безрезультатно, поскольку не могли из-за непогоды точно определить расстояние.

Искушать судьбу «Гебен» не стал, и через пять минут предпочел покинуть поле боя, воспользовавшись преимуществом в скорости.

Русская эскадра могла торжествовать. Для децентрализованных систем управления артогнем достигнутые результаты являлись мировым рекордом – поставленным, заметьте, отнюдь не на стрелковом полигоне мирного времени по неподвижной мишени, а в тяжелом бою, при активном маневрировании и шквальном ответном огне противника. Да еще и при погоде, во время которой местонахождение неприятеля определяется по принципу «вон там, кто-то возится в тумане...»

Судьба этого боя была решена единственным ударом – первым. Несомненно, что накрытия в первые же минуты стрельбы «Евстафий» добился случайно. Но все последующие залпы имел возможность положить по пристрелянной цели. Сражение было слишком скоротечным, чтобы говорить о какой-либо статистике, а поэтому однозначно утверждать, что русские стреляли лучше немцев, поскольку добились большего процента попаданий, несколько некорректно.

«Гебен» получил 14 попаданий главным и средним калибром. К счастью – почти все выше ватерлинии. Однако в этом бою погибло 105 его моряков и еще около полусотни человек получили ранения.

С легкой руки одного из участников событий – офицера с «Гебена» – по исторической литературе путешествует версия, что будто бы, русские моряки за весь бой добились только одного попадания. Разрыв снаряда пришелся в каземат 150-миллиметрового орудия, погибло 12 комендоров, было несколько десятков раненых, некоторые из которых позже умерли от ран и отравления газами.

Несмотря то, что «Гебен» угодил в длительный ремонт (впрочем, как и «Евстафий»), российский император Николай Второй остался недоволен исходом сражения. Из туманных далей Петербурга обстановка под Севастополем просматривалась довольно плохо, и казалось, что уничтожить «турецко-подданный» линейный крейсер при наличии в Севастополе многочисленной линейной эскадры не составляло большого труда.

Как ни удивительно, аналогичного мнения придерживались и многие люди, весьма далекие от ставки Его Величества.

Моряки севастопольской эскадры полагали, что коль скоро назойливый «турконемец» то и дело выходит сухим из воды, значит, ему везет неспроста. И секрет гебенской удачливости виделся им, как ни странно, в севастопольской штабной канцелярии.

Командующий Черноморским флотом России вице-адмирал Эбергард был по происхождению остзейским немцем, и острый на язык севастопольский народ то и дело распускал слухи, что Его превосходительство втихую помогает «соотечественнику» избегать неприятностей.

История впоследствии еще покажет неправоту людской молвы. Причастность Эбергарда к утечке оперативной информации из штаба не только не подтвердилась, но и была категорически опровергнута. Но моряки даже прозвали своего начальника – «Гебенгардом»... Так уже второй по счету адмирал и главнокомандующий заработал прозвище – производное от имени своего основного противника.

Самому «Гебену» севастопольцы тоже приклеили кличку. Он назывался у них почти по-домашнему – «Дядюшкой». А верный «Бреслау», почти не расстающийся со своим флагманом, получил, соответственно, титул «племянника».

К слову, «племянник» оказался сущим наглецом. Он замазывал себе белилами первую трубу, чтобы она практически не читалась на фоне утренней белесой дымки, характерной для этих вод; подводил синим цветом «псевдотаранный» профиль форштевня и периодически отзывался в эфире на позывные русского крейсера «Кагул». А однажды, ускользая от преследования дредноута «Императрица Екатерина Великая», открытым текстом пожелал русскому линкору «счастливо оставаться».

5.

В конце декабря 1914 года «Гебен» вместе с турецким легким крейсером «Гамидие» прикрывали перевозку турецких войск. И на обратном пути в Стамбул, когда транспорт с «аскерами» был уже на месте назначения, флагман впервые за эту войну подорвался на русских минах.

Первый подрыв пришелся по правому борту на уровне грот-мачты и вырвал ниже ватерлинии клоч обшивки площадью около 50 квадратных метров. Вторая мина нанесла пробоину примерно таких же размеров, но уже по левому борту, в районе между первой башней и боевой рубкой.

Прочность противоторпедной переборки и рациональное деление корпуса на водонепроницаемые отсеки спасли линейный крейсер от тяжелых повреждений. Да и комплексная живучесть конструкции взяла свое. Когда поврежденный корабль вошел на стамбульский внутренний рейд, никто из посторонних наблюдателей и не заподозрил у него достаточно широких ран в обшивке. К тому времени крейсер получил в сумме почти 2 000 тонн воды в прибортовые отделения, но продолжал держаться на ровном киле. Разве что, к вечеру стал едва заметен легкий крен на правый борт.

Однако, несмотря на кажущуюся несерьезность повреждения флагманского корабля, адмирал Сушон был поставлен перед жестокой проблемой. Как можно отремонтироваться, если предстоит заделать подводную пробоину в условиях города, не располагающего достаточно вместительным доком для столь крупного крейсера-дредноута?

Методика ремонтных работ была позаимствована у неприятеля. Да, у тех самых русских, чей подводный минзаг и замусорил подходы к Босфору «рогатой смертью». Дело в том, что перед войной германские офицеры тщательно изучали опыт базирования крупных кораблей на акватории, не оборудованные достаточными ремонтными средствами. Например, во время русско-японской войны в Порт-Артуре тоже невозможно было поставить в док крупные корабли. И когда броненосцы «Ретвизан» и «Цесаревич» получили торпедные попадания, вернуть пострадавших в строй удалось при помощи нехитрого приспособления – прижимных кессонов.

Кессон, собранный из деревянных и металлических щитов, обитых листовым железом и просмоленной парусиной, по форме копирует участок подводного борта, в котором находится пробоина. Достаточно подвести его под поврежденный участок, приложить к обшивке и откачать из затопленного отсека воду. Тогда внешнее давление воды прижмет кессон к борту и обеспечит достаточную гидроизоляцию для того, чтобы

заделать дыру изнутри. Правда, мастерам приходится некоторое время работать в условиях низкого давления, но война есть война, а в Стамбуле, являющемся, по сути, устаревшим портом, никто немцам легкой жизни и не обещал...



Фото 58. Кессон, сделанный для «Гебена» в Стамбуле

Ремонт был долгим. Сначала прибывшие из Германии водолазы и мастера удалили часть левого скулового киля линейного крейсера, поскольку из-за деформаций килевой пластины нельзя было правильно подвести кессон. Затем зачистили и подрихтовали завернутые взрывом листы обшивки и выбрали из полузатопленных отсеков фрагменты разрушенного основного набора. Потом начали на берегу по точным обмерам собирать кессоны.

А «Гебен», воспользовавшись перерывом в ремонтных работах, вышел в море... Да! С временными пластырями на пробоинах и при постоянном действии собственных водоотливных систем. Обстановка требовала присутствия флагмана в очередной операции против русского побережья – значит, флагман должен присутствовать. Он даже принял вместе с «Бреслау» участие в локальной рейдерской операции и само-

лично досмотрел перед уничтожением два русских торговых парохода.

И таких выходов за время ремонта «Гебену» пришлось совершить несколько. Причем, во время одного из них, уходя от преследования русской подводной лодки, недоремонтированный линейный крейсер вышел на скорость более 20 узлов. Стоит ли говорить о количестве вторичных повреждении, проявлявшихся вскоре после каждого выхода?..



*Фото 59. Дренаж поврежденного отсека
после подрыва «Гебена» на mine*

Примерно в это же время «Гебен» лишился двух орудий калибром 150-миллиметров, переданных на береговую артиллерию. Вместе с пушками были отправлены 6 пулеметов, и германские артиллеристы взялись обучать стрельбе из них турецких новобранцев.

Покуда «Гебен» отсутствовал в строю, активность на театре военных действий проявляли только эсминцы и легкие крейсера германо-турецкой эскадры.

6.

...Тяжелая волна упруго и мягко обтекает прямой форштевень, белым кружевом вскипает у высокого борта. Встречное течение отнимает почти три узла скорости. Западный берег – Европа, восточный – Азия. А посередине – смерть, притаившаяся в темно-голубых, спокойных водах...

«Инфлексибл» идет в Дарданеллы. Туда, где хищно смотрят на минированный фарватер более полутора сотен орудий калибром от шести до пятнадцати дюймов. Туда, где по ночам промеж фортов мечутся пронзительные зеленые лучи сторожевых прожекторов. Туда, где сами воды – и то опасны: турецкие заградители выставили в проливе более десятка плотных минных полей.

Обороной Дарданелл руководили опытейшие германские офицеры. Например, бывший командир крейсера «Блюхер» Г. Пипер... Фельдмаршал Лиман фон Сандерс мог с чистой совестью говорить о неуязвимости этой обороны.

И вот «Инфлексибл» пришел пробовать ее «на зуб». Для обеспечения полного господства Антанты в восточной части Средиземного моря. Генеральный штаб Адмиралтейства полагал, что взятие Константинополя неизбежно выбьет Турцию из числа воюющих держав. Тезис весьма сомнителен, поскольку История имеет другие прецеденты. Далеко не всегда падение столицы приводило к капитуляции всего государства. Но автор оперативного плана – Уинстон Черчилль – сумел настоять на необходимости атаки Дарданелл, несмотря на то, что сам Фишер был против этой идеи...



Фото 60. Линейный крейсер «Инфлексибл»

Да что Фишер – против был даже записной авантюрист адмирал Стэрди! Ведь если кораблям Антанты и удастся форсировать проклятый пролив, высадить десанты, подавить береговую оборону, потерь будет столько, что на занятие неприступной столицы просто не останется сил!

И вот теперь «Инфлексибл», назначенный флагманом сводной англо-французской эскадры, идет под командованием вице-адмирала Кардена осуществлять этот безумный план. И с ним – целая армада, разнотипная и разномастная до невозможности. Ветераны-броненосцы додредноутских времен, англичане и французы: «Канопус», «Маджестик», «Голуа», «Бувэ», «Анри Четвертый», легкие и броненосные крейсера, десятки десантных транспортов, флотилии тральщиков. Около двухсот вымпелов.

Но даже с таким многочисленным коллективом соратников он, «Инфлексибл», честно говоря, ничего интересного в этих Дарданеллах не позабыл! Линейному крейсеру нечего делать в узкой «кишке» между желтых песчаных берегов, где на каждую из тридцати миль пути приходится по пять береговых батарей.

Здесь нужны канонерки и мелкосидящие, не подрывающиеся на минах мониторы. Плоско и незаметно они «стелются» тихим ходом по воде, подбираются мелкими заливами к берегу и расстреливают противника из тяжелых пушек – этакие плавающие лафеты на одно-два крупнокалиберных орудия...

Но в эскадре Кардена на монитор – и то исключительно сзади, когда глядишь на его заниженный ахтердек, – похож только француз «Анри Четвертый».

Зато крейсеров Адмиралтейство прикомандировало столько, что им не хватает стояночных мест в бухте острова Лемнос, где греки сдали в аренду Антанте бункеровочный портпункт. Лемнос кишит, как перенаселенная новобранцами казарма во время тотальной мобилизации. В подчинении у флагмана есть даже авианесущий транспорт «Арк Ройял» с аэропланами – для корректировки огня линкоров. Но турецкие «аскеры» под командованием германских артиллерийских офицеров наловчились вместо турелей ставить пулеметы на простейшие приспособления, наскоро сделанные из обыкновенного колеса крестьянской арбы. И снайперски «срезают» эти самолеты над дымным берегом.

Каждое утро броненосцы выходят бомбардировать форты Орkanie, Кум-Кале, Геллеса и Сэд-Аль-Бара, – и возвращаются с повреждениями от мин и плотного ответного огня турок. А по ночам от причалов острова Мудрос полчищами отваливают всевозможные тральщики и под охраной легких крейсеров отправляются чистить от мин позиции для завтрашнего обстрела. И каждую ночь, под утро, когда они возвращаются, остаются пустыми несколько швартовых кнехтов на пирсах...

Обстрел – траление, обстрел – траление... Уже в ремонте пострадавшие от береговых батарей броненосцы «Лорд Нельсон», «Голуа», «Канопус». Погибли на минах «Иррезистибл», «Оушн», «Бувэ»... Упорно и тупо эскадра Антанты вклинивается дюйм за дюймом в страшную прорву бессмысленной, плохо рассчитанной операции – и чем глубже на карте войдет черное острие ее вектора в этот проклятый пролив, тем меньше шансов будет выдернуть эту стрелу обратно.

Еще не очищен от врага плацдарм для первых десантов. Линкоры не могут подавить береговые батареи: морской снаряд рассчитан на то, чтобы сокрушать броню кораблей, а не ковырять бетонные стены и древнюю каменную кладку сухопутных фортов. Здесь нужны другие орудия, другие боеприпасы – специальные, осадные.

Положение не спасло и прибытие новейшего линкора-сверхдредноута «Куин Элизабет». Королева британского флота

так ничего и не смогла сделать с береговыми крепостями, которые не берет даже ее 381-миллиметровый снаряд.

А где-то там, за песчаными мысами Чанака, наверное, лежит на штилевой волне плоская серая тень. «Гебен», германский флагман турецкого флота... «Инфлексибл» имеет поручение Адмиралтейства: в случае попытки перехода «турецко-подданного» немца в Адриатику – задержать его. Опять задержать!.. Хорошо, что теперь уже не надо соблюдать условия ультиматума, запрещающие до определенного срока открывать огонь. Сегодня задержать означает уничтожить... если получится! Кажется, в штабе начисто забыли, что «Гебен» защищен значительно лучше любого британского линейного крейсера, и в случае схватки один на один с «Инфлексиблом», еще, чего доброго, может выйти победителем.

Да, это вам не Фолкленды...

Здесь не может быть гарантированной победы.

Здесь ее вообще никакой не может быть!

А потому, как ни бьется адмирал Карден, моральный дух на эскадре с каждым днем падает. Ведь говорил же когда-то великий Нельсон:

– *Моряк, атакующий форт – дурак!*

А кому охота чувствовать себя дураком?..

18 марта 1915 года «Инфлексибл» руководил огнем эскадры, и угодил под жестокий обстрел подвижной полевой батареи шестидюймовых гаубиц. С небольшой дистанции турки разнесли британскому флагману пост управления артогнем на фор-марсе, перебили стойку мачты, подожгли командный мостик, перебили приводы штурвала... В числе погибших, коих было около десяти, был старший офицер крейсера В. Вернер.

К чести англичан, «Инфлексибл» не покинул боевой линии, хотя уцелевшие его офицеры почти ничего не видели из-за дыма пожара. Наверное, все-таки разумнее было отойти, чтобы как минимум потушить пламя и восстановить приводы, но он этого не сделал, ограничившись только разворотом под ветер – для сбивания огня с мостика.

Через два часа, с трудом держась на курсе, «Инфлексибл» задел своим острым тяжким форштевнем одинокую мину, сорванную течением с ближайшего непротраченного участка...

Взрыв унес жизни двадцати моряков. Торпедные отделения крейсера были вскрыты и затоплены: по отсекам плескалось около двух тысяч тонн забортной воды. От сотрясения вышли из строя навигационные приборы, а рядом с отделением паровых динамо-машин в распределительном отсеке случилось короткое замыкание, из-за чего разом парализовало всю электроэнергетику носовой части.

Осев носом почти до клюзов, «Инфлексибл» задним ходом выполз из-под обстрела. В ремонт! На Мальту, подальше от этих изобретательных турок, натасканных лучшими германскими инструкторами, подальше от спрятанных в складках местности передвижных гаубиц, подальше от минных полей, которые, кажется, физически невозможно вытралить.

Больше он сюда не вернется!

Адмирал Де Робек, заменивший Кардена на посту командующего, немедленно радировал коменданту порта Ла-Валетта, чтобы на Мальте готовили док для приемки линейного крейсера «с крайне тяжелыми минными повреждениями».

В сопровождающие «Инфлексибл» дали легкий крейсер «Фэйтон» – командование опасалось, что самостоятельно подбитый флагман просто не дойдет. Англичане вообще не рассчитывали, что «Инфлексибл» выживет: перед походом «Фэйтон» получил дополнительные шлюпки – на случай, если придется собирать с воды его многочисленный экипаж.

После ремонта «Инфлексибл» был переведен в метрополию: пока он безжизненно висел на кильблоках в сухом доке, Дарданелльская операция потерпела окончательный провал. И сэр Джон Фишер выразился по этому поводу вполне конкретно:

– После Фолклендов я говорил: так не побеждают. Теперь говорю: ТАК ПРОИГРЫВАЮТ ВОЙНЫ!

7.

Во время одного из налетов на русское побережье близ Одессы подорвался на минах легкий крейсер «Меджидие», не раз заменявший «Бреслау» в охотничьих экспедициях «Гебена». Одесским ремонтникам удалось спасти его и даже поставить в строй в составе Черноморского флота. Поднятый со дна и восстановленный крейсер окрестили «Прутом» – в честь

загубленного «Гебен» старого минзага, – и он еще долго ходил под Андреевским флагом, хотя в реальных боевых действиях участия и не принимал.

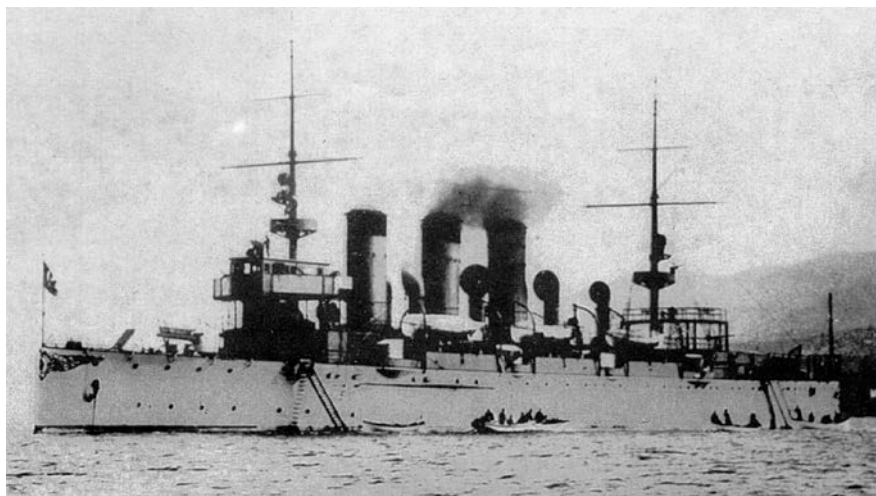


Фото 61. Крейсер «Меджидие»

А 27 апреля 1915 года с рассветом патрульный турецкий миноносец «Нумунэ-Хамийет» ошеломил своего флагмана едва ли не панической радиогаммой:

– Тревога! Семь русских линкоров с тральщиками, крейсерами и миноносцами идут к Босфору! Курс SO, скорость – приблизительно 12 узлов.

«Гебен» в это время находился в открытом море. Он вышел двумя сутками ранее, чтобы атаковать замеченные у Эрегли русские крейсера, захватившие и потопившие там уже три парохода-углевоза. Но русский адмирал Эбергард об этом не знал. Поэтому, должно быть, и решил разделить свою линейную колонну надвое. Броненосцы «Три Святителя» и «Пантелеймон» совместно с гидроавиатранспортом «Александр I», обеспечивавшим корректировку огня с аэропланов, отправились обстреливать береговые батареи Босфора. А вся остальная эскадра осталась в прикрытии, расположившись завесой в 250 кабельтовых от начала проливного створа.

По-видимому, некоторые предположения насчет дислокации германо-турецких кораблей у Эбергарда все-таки были. Иначе зачем бы ему посылать в дозор бронепалубные крейсера «Кагул» и «Память Меркурия», район патрулирования которых был определен значительно мористее относительно группы прикрытия?..

Весна пятнадцатого года порадовала морских артиллеристов ясным, пронзительно-чистым горизонтом, прозрачным, как стекло. Только со стороны берега, от желтых холмов Анатолии наплывала легкая, синеватая дымка. На море было не более двух баллов волнения, и в случае боя задача определения дистанции с помощью оптических дальномеров значительно облегчалась.

Дежурный миноносец «Нумунэ», тот самый, что поднял по тревоге турецкую эскадру, предпринял попытку атаковать русские тральщики, но вынужден был отступить под угрозой 305-миллиметровых орудий «Пантелеймона». Тем временем русские крейсера не теряли времени даром, занявшись рейдерством по мелкому каботажу.

Первая же остановленная крейсером «Память Меркурия» парусно-моторная турецкая шхуна оказалась, к удивлению русских моряков, перевозчиком топлива. И уголь в ее трюмах явно предназначался военным кораблям, так как был отборным и качественным. «Память Меркурия» принял решение уничтожить и судно, и груз, так как доставить трофей в свою базу не было никакой возможности. Но едва приступил к выполнению задуманного, как на горизонте со стороны открытого моря возник столб густого черно-бурого дыма и в ясный голубой небосвод двумя тонкими черточками впечатались высокие стройные мачты... Сомнений быть не могло: к месту потопления шхуны полным ходом торопился крупный боевой корабль.

Уже через несколько минут русский крейсер опознал в нем «Гебена». Да и кто еще это мог быть! «Память Меркурия» немедленно пошел на соединение со своими линкорами, беспрерывно испуская в эфир предупредительные сигналы:

– Внимание! Всем внимание! Здесь – «дядюшка»! Идет на SSO!..

В Черном море подобные известия не нужно повторять дважды. Прервав подготовку к обстрелу береговых укреплений, адмирал Эбергард велел эскадре поспешно соединиться.

«Пантелеймон» и «Три Святителя» отпустили тральщики и начали медленно разворачиваться на протраленном в турецком оборонительном заграждении фарватере. «Ростислав» прекратил дрейфовать, подрабатывая машинами, и набирая ход, устремился поближе к «Иоанну Златоусту». «Евстафий», как и другие, еще не видевший противника, находился мористее всех линкоров, и его отделяло от ближайшего мателота добрых полсотни кабельтовых.

И тут явился «Гебен»...

У него был прекрасный шанс отомстить «Евстафию» за ситуацию у мыса Сарыч! Остальные русские броненосцы, по мнению командира «Гебена» капитана-цур-зее Р. Аккермана, ни за что не должны были успеть подтянуться... С расстояния около 90 кабельтовых линейный крейсер обрушил на своего старого врага серию сокрушительных пятиорудийных залпов 280-миллиметрового калибра. И, к немалому удивлению, Аккермана, ни разу не попал. Это-то при идеальных условиях видимости и при возможности диктовать дистанцию!

Двигаясь под огнем «Гебена», как заговоренные, и интенсивно отстреливаясь, русские броненосцы степенно, без лишней суеты сползли в общую кильватерную колонну и приняли бой. Они все-таки успели объединиться, недаром старая пословица говорит: «торопись не спеша». И как только эскадра образовала пригодный для боя строй, приведя неприятеля на курсовой угол 110 градусов правого борта, три головных корабля почти сразу же перешли на режим совместной стрельбы, отработанный до автоматизма еще на довоенных учениях.

Результаты сказаться не замедлили. Уже второй залп броненосца «Пантелеймон» лег накрытием, и двенадцатидюймовый снаряд, начиненный обычным черным порохом, сокрушил борт «Гебена» ниже ватерлинии у миделя. Броня выдержала, но в том-то и дело, что основная масса осколков и гидродинамическая волна пришлись ниже брони. Бортовой коридор был затоплен, а от прерывания электроцепей вышла из строя подача боеприпасов к 150-миллиметровым орудиям «Гебена».

Следующее попадание вскрыло палубу линейного крейсера в районе полубака. А третьим снарядом вдребезги разнесло систему уборки противоторпедной сети.

Казалось бы – мелочь... Все равно на ходу в линейном бою противоторпедными сетями никто не пользуется. Но лоскутья крепкой стальной кольчуги вывесились за бортом в воду, и спутная волна при движении корабля могла легко увлечь их под корму. А там – винты... Остаться без хода как раз в тот момент, когда русской эскадре удалось сосредоточиться и пристреляться? Это слишком похоже на перспективу геройской, но совершенно бездарной гибели.

«Гебен» на мгновение сбросил скорость, чтобы успеть выбрать сеть. А потом выбросил из труб густой клуб дыма, форсируя котлы, и резко отвернув направо, скрылся за горизонтом.

В этом бою он выпустил по врагу 160 снарядов главного калибра. И не добился ни одного попадания – возможно, потому что русская эскадра просто не давала ему пристреляться и заставляла слишком часто изменять курс.

Подождав до трех часов пополудни и так и не дождавшись возвращения «Гебена», русские линкоры уползли в Севастополь. А дома адмирал Эбергард снова получил нарекания от своего высшего командования, поскольку в очередной раз не довел дело уничтожения турецкого флагмана до конца. Да и как бы мог довести, если даже после тяжелых повреждений зловредный «дядюшка» двигался в полтора раза быстрее, чем любой из севастопольских броненосцев?

Однажды, в начале 1916 года «Гебену» дали понять, что эпоха его почти безраздельной власти на Черном море подошла к концу. Преследуя русские эсминцы «Пронзительный» и «Пылкий», немец едва не угодил под залп притаившейся в дымке «Императрицы Екатерины Великой». Новейший русский линкор-дредноут, совсем недавно вступивший в строй, нес двенадцать тяжелых 305 мм орудий, мощнейших для своего калибра. И все эти страшные пушки, установленные в четырех башнях вдоль диаметральной плоскости корабля, могли участвовать в бортовом залпе.

До сих пор никто в этих водах не мог бы в одиночку повергнуть в бегство флагмана турецкого флота. Но на сей раз превосходство противника в силе артогня было настолько

очевидным, что «Гебен» не считал для себя позорным немедленно ретироваться.

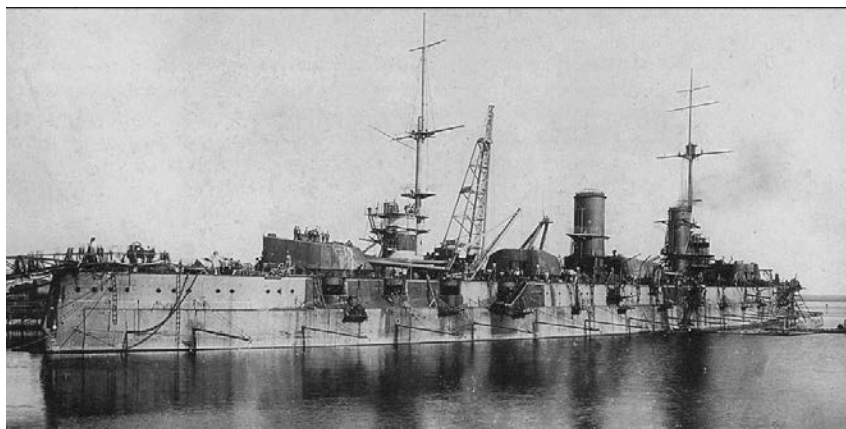


Фото 62. Линкор «Императрица Екатерина Великая»

Он отступал без боя впервые в жизни!..

Историки по сей день спорят: могла ли эта встреча завершиться решительной схваткой? Анализ схем движения кораблей показывает: да, вполне могла. Если бы только в самом начале погони русским линкором не была допущена тактическая ошибка. Вместо боя на преследовании «Екатерина» стремилась максимально использовать мощь своего бортового залпа и попыталась затеять перестрелку на параллельных курсах. Воспользовавшись медлительностью «русской леди-дредноута», «Гебен» решил не искушать судьбу и попросту сбежал, пользуясь превосходством в скорости. Впрочем, на то время, весьма незначительным.

Позже, уже вернувшись в Стамбул, немцы смогли оценить, какого риска избежали. Первый же залп русского линкора лег с очень небольшим недолетом, а осколки второго, разорвавшегося на воде, оставили несколько глубоких царапин на обшивке «Гебена». И гафельный флаг с турецким полумесяцем был наискось распорот горячим куском металла...

Больше «Гебен» не покидал Босфора для свободной охоты на черноморских просторах. Если выходил – то с конкретным заданием и только тогда, когда за «Екатериной» уже следили заблаговременно высланные в море подводные лодки.

8.

В 1918 году, после заключения Брестского перемирия с Советской Россией, «Гебен» вместе с «Бреслау» попытался совершить вылазку в Эгейское море, где еще продолжались боевые действия против держав Антанты.

Но для этого надо было пройти кишасшие минами Дарданеллы – так и не взятые англичанами, но прочно блокированные с моря.

Подготовка к операции была недолгой. Новый командующий германо-турецким флотом, вице-адмирал Ребейр-Пашвиц – приказал подводной лодке «UC-23» следить за обстановкой у острова Мудрос, поставил четыре эсминца у проливного створа и велел расширить проход в сетевых заграждениях с 75 до 200 метров. Тральщики проверили фарватер, ведущий из Мертвой бухты в открытое море, но мин там не обнаружили.

Операция началась глубокой ночью. Немецким кораблям удалось незамеченными миновать первую линию британских дозоров и охранных сил. Тихими тенями проскользнули мимо Сед-эль-Бара. Но под утро «Гебен» зацепил скуловым килем одну из мин.

Скрыть подрыв от напарника не удалось. «Бреслау» заметил взрыв у борта «Гебена» и предложил свернуть операцию. Но так как боевые свойства линейного крейсера практически не пострадали, решено было не отказываться от продолжения боевого выхода.

– **Не стоит вашего внимания!** – отсигналил своему верному адъютанту «Гебен».

Адмирал Ребейр-Пашвиц повел свой маленький отряд далее. У острова Имброс немцы обстреляли радиостанцию на мысе Кефалло, а также походя осыпали снарядами притаившийся в бухте старый пароход – допотопную калошу, которую «Гебен» даже не удосужился попытаться определить.

«Бреслау» в это время отогнал от бухты английские миноносцы «Лизард» и «Тайгресс». Англичане не рискнули предпринимать торпедную атаку в невыгодных для себя условиях. Получив легкие повреждения, они отошли под прикрытием дымзавесы.

Нагрянув в бухту Кефалло совершенно неожиданно, «Гебен» напал на ночевавшие там британские мониторы «Реглан» и «М-51», и в течение короткого, но жаркого шестиминутного боя утопил обоих. Потом подпалил выстрелом малокалиберной пушки нефтехранилище на берегу. И, освещаемый вставшим в полнеба дымным коптящим пламенем, с демонстративной неторопливостью удалился за горизонт, оставив английские портовые власти бороться с разрастающимся пожаром.

Разорив стоянку на острове Имброс, немцы направились к Лемносу – в полном соответствии с ранее намеченной программой набега. Но в половине девятого с северных румбов чиркнули по горизонту тонкие черные крылья – корабли были замечены парой британских аэропланов.

Если дать англичанам продолжить наблюдение, через час о дерзком набеге станет известно всему морю, несмотря на то, что радио на Имбросе было предусмотрительно разрушено...

Вознамерившись разделаться с летающими разведчиками на месте, «Гебен» сигналом попросил «Бреслау» перейти из кильватера вперед, чтобы дать возможность линейному крейсеру открыть огонь из кормовых зенитных орудий.

Самолеты же оказались не разведчиками, а бомбардировщиками, и натужно стрекоча моторами, ринулись в атаку.

«Бреслау», выполняя опрометчивый приказ флагмана, слегка увеличил ход и вышел на левый траверз флагмана. И первые разрывы авиационных бомб слились в едином звуке с глухим подводным ударом, взметнувшим из-под борта легкого крейсера многометровый фонтан водяных брызг...

Минное поле! Не указанное на картах, должно быть, поставленное совсем недавно... Первый подрыв пришелся по правому борту «Бреслау» на уровне турбинного отделения. Осколки мины перебили штаги управления рулем и разорвали валы винтов, правую турбину затопило, и парализованный крейсер завалился в крене на острые гребни зыби.

Течение увлекало «Бреслау», еще пытавшегося управляться машинами, дальше – в центр плотного минного заграждения. Но «Гебен» не оставил в этот миг своего верного разведчика. С немалым риском для себя он начал поворачивать вслед напарнику, чтобы попытаться вытащить его на буксире.

И тогда с дистанции всего около двух кабельтовых ветер донес голос одного из офицеров «Бреслау», сигналившего флагами и в мегафон:

– Оставьте нас! Здесь кругом мины!..

И действительно: в толще прозрачно-голубой предательской волны, отчетливо видимые с поверхности, качались на минрепах зловещие рогатые шары. Слева, справа, впереди по курсу и у самого борта... И казалось, не было им числа.

«Гебен» не остановился. Он лег в дрейф лишь тогда, когда приблизился на дистанцию подачи буксирного конца. Но к тому времени «Бреслау» уже ничто не могло спасти – мины рвались под его корпусом одна за другой. Под кормой и на уровне левой машины, у миделя и под самым центральным постом...

С треском разнесло от попадания забортной воды разгоряченные котлы легкого крейсера, черное облако дыма с белыми ключьями пара встало над накренившимися трубами – и это был конец. Жестокий и совершенно неотвратимый. Пять мин, каждая из которых в отдельности могла быть смертельной для корабля таких размеров, сделали свое страшное дело.

Нет на войне ничего страшнее собственного бессилия перед ситуацией. Так и не сумев подать погибающему «Бреслау» буксирный трос, «Гебен» вынужден был отойти. Пытаясь выручить сотоварища, он подорвался и сам, причем, в отличие от первого случая, довольно серьезно. О продолжении попыток спасти «Бреслау» или хотя бы снять его экипаж не могло быть и речи.

Задним ходом, отстреливаясь от обнаглевших бомбардировщиков, «Гебен» осторожно выбрался из минного поля. И погребальным салютом «Бреслау» стали только сухой треск зенитных выстрелов над волнами и пронзительная сирена водяной тревоги на борту его флагмана.

9.

Как только скрылся линейный крейсер, из-за горизонта снова выскочили британские эсминцы и стали брать с воды в плен уцелевших моряков «Бреслау», искавших спасения на шлюпках и плотках. Им удалось собрать около полутора сотен немцев, и среди спасенных был молодой офицер по имени

Карл Дениц – будущий германский главнокомандующий, позже, уже во вторую мировую, прославившийся своей жестокой доктриной подводной войны.

А «Гебен» отступил в Дарданеллы. И там, уже в самом проливном створе, подорвался на mine еще раз. Разрыв причинил новую рану в обшивке носовой части. Но, к счастью, противоторпедная переборка выдержала, и затопления были ограничены одним прибортовым отсеком. К этому времени над ним кружилось уже с десятков британских аэропланов.

– Они вились над кораблем, как вороны над умирающим хищником. – напишет впоследствии очевидец...

Кажется, именно из-за них, из-за самолетов, в 11 часов 30 минут 20 января у Нагары, перед самым сетевым заграждением дарданелльского створа, «Гебен» перепутал фарватерные буи и всей носовой частью с хода 15 узлов напоролся на мель. Глубина над банкой не превышала и пяти метров, а у линейного крейсера из-за минных подрывов еще и увеличилась осадка.

Самостоятельно сойти с мели он не смог бы при всем желании – и остался у края фарватера, за пределами сетевых бонов, доступный атаке и с моря, и с воздуха.

На этой мели «Гебен» просидел шесть дней. К счастью, донный грунт, из которого состояла злосчастная банка, состоял преимущественно из песка с небольшим вкраплением камней. Поэтому повреждений от посадки линейный крейсер не получил.

За это время английские корабли не раз обстреливали его перекидным огнем из Саросского залива. Счастье, что без надежной корректировки они так и не смогли попасть: снаряды ложились со значительными недолетами. Зато бомбардировщики успели совершить на неподвижный линейный крейсер 276 налетов и выбросили на него в сумме около пятнадцати тонн бомб. Это около 200 штук. Но точность бомбометания в те годы еще не была налажена, и результативными оказались всего два попадания – в основание второй дымовой трубы и в фальшборт слева у миделя.

Турецкие миноносцы круглосуточно дежурили у борта «Гебена», отгоняя британские подводные лодки. А в буксирные концы вместе с двумя чумазыми портовыми пароходами впрягался старый германский броненосец «Вайсенбург», известный в Турции под именем «Торгут Реис».

В конце концов, именно «Торгут Рейс» и освободил «Гебена». Подошел с правой стороны отмели, вцепился в грунт всеми якорями, и начал вращать своими огромными винтами, усердно размывая банку. Целые сутки без перерыва елозил по песку, и все-таки своего добился: ночью турецкие буксиры совместными усилиями стащили с изрядно уменьшившейся отмели своего несчастного флагмана.

27 января «Гебен» своим ходом приплелся в Константинополь и встал в ремонт у причальной стенки портовых мастерских. У него впереди была перспектива новой многонедельной возни с кессонами...

А когда Россию захлестнула гражданская война, смутные времена оставили потомкам любопытный фотоснимок. Севастополь, Южная бухта. Входные ворота дока Лазаревского Адмиралтейства. И из самого шлюза высовывается подозрительно знакомый резкий рубленый профиль.

Да! «Гебен» все-таки побывал в роли оккупанта Севастополя, когда политические бури открыли ему дорогу в главную базу русского Черноморского флота.



Фото 63. «Гебен» в роли оккупанта в городе Севастополе

Явившись сюда 2 мая 1918 года в сопровождении турецкого легкого крейсера «Гамидие», он, между прочим, нашел на стоянках в городе своих бывших противников – броненосцы Черноморского флота России. Они угрюмо возвышались у причалов, без топлива и боезапаса, и большая часть экипажей оставила их на произвол судьбы.

Тогда «Гебен» взял их в плен – формально, без какого-либо сопротивления. Малочисленные остатки русских команд сошли на берег. И на кормовых флагштоках «Пантелеймона», «Иоанна Златоуста», «Евстафия», «Ростислава» и прочих некогда грозных защитников города рукой офицера «Гебена», корветтен-капитана Книспеля, был поднят кайзеровский флаг...

Честно говоря, запущенные русские линкоры «Гебена» уже почти не интересовали. А вот ремонтные возможности великолепно оборудованных русских баз – другое дело. Линейный крейсер пятый год служил без докования, и, честно говоря, служил уже из последних сил: качество ремонта минных подрывов под кессонами не сопоставимо с правильной заделкой пробоин в доке...

В доковом бассейне Лазаревского Адмиралтейства «Гебен» прошел очистку корпуса от подводных обрастаний и подробный технический осмотр, выявивший как дефекты клепаных швов после минных подрывов, так и обильную вторичную коррозию. Однако полноценному ремонту вновь помешали обстоятельства: опытных мастеров, согласных обслуживать оккупанта добровольно, просто не нашлось в городе. А тот, кто работает из-под палки. Не может работать хорошо. Поэтому дело, по сути, свелось к устранению самых опасных фильтратий течей силами мастеров из собственного экипажа «Гебена».

После краткого пребывания в Севастополе 14 июня «Гебен» снова вышел в море. Он зашел в Одессу, где принял на борт германского фельдмаршала Эххорна, и позже, 27 июня, посетил Новороссийск, рассчитывая там взять под арест остатки практически утратившей боеспособность русской эскадры. Но опоздал: по приказу нового революционного правительства России эсминец «Керчь» уже расстрелял торпедами всех, кто, по мнению новой власти, мог иметь намерение сдаться немцам...



*Фото 64. Линейный крейсер «Гeben»
в Северном доке Севастополя. 14.06.1918 г.*

По возвращении в Константинополь «Гебен» снова угодил в ремонт, когда последствия одного из минных подрывов дали себя знать в полной мере: в носовой части с левого борта неплотный шов вскрылся, за противоторпедной переборкой постоянно скапливалась вода. Пришлось снова, в который уже раз за эту войну вставать под кессоны.

10.

В конце 1918 года война завершилась капитуляцией стран Континентального союза. И для обеспечения прекращения огня на морском театре Британия потребовала интернировать в Росайте лучшую часть Императорского Гохзеефлотте.

В списках интернированных были все германские линейные крейсера. Дипломаты держав-победительниц вспомнили и о «Гебене». Он ведь тоже – германский линейный крейсер. Пребывание на посту турецкого флагмана поставило его вне закона, и теперь англичане требовали прибытия недоремонтированного корабля на остров Мэй – присоединиться к интернируемому германскому отряду.

И вот тут обнаружилось, что хотя факт фиктивности передачи немецких кораблей туркам ни у кого сомнений не вызывает, подтвердить документально незаконность этой сделки практически невозможно. И где это вы, господа представители британского Адмиралтейства, увидели немцев в турецких водах?.. Конечно, говорят, был такой германский линейный крейсер «Гебен». Но чистопородный турок «Явуз Султан Селим», пребывающий в результате боевых повреждений в ремонте в порту Стении, никакого «Гебена» знать не знает! О чем господам британцам и сообщает письмом лично Кемаль-Паша...

...И в самом деле, что возьмешь с турецко-подданного!..

Тогда «Гебена» оставили в покое. Тем более, что военной разведке Антанты было известно, что в условиях необорудованной Константинопольской базы почти невозможно вернуть в строй линейный крейсер с тяжелыми повреждениями от мин, да к тому же с аварийным состоянием окончательно сдавших ходовых систем.

21 июня 1919 года закончилась его эпоха. Сверстники-соотечественники открыли кингстоны в шотландской бухте Скапа-Флоу, чтобы не служить бывшему неприятелю.

«Гебен» остался один.

Скептики говорили, что век его кончен, поскольку дока для такого корабля в Стамбуле нет, а полноценный ремонт без докования невозможен. Пока турецкая столица обзаведется достойными ремонтными средствами, пройдет слишком много времени, а средний срок службы паровых крейсеров обычно не превышает двух десятилетий...



Фото 65. Линейный крейсер «Гибен»

«Гебен» еще переживет этих скептиков. Всех до единого! И перекроет отпущенные сроки почти втрое. Хотя и простоит с 1919 по 1926 год в формальном резерве, прикрываящем фактическую полную небоеспособность флагмана турецкого флота.

Возможность полноценного восстановления появилась для него только к 1926 году. Турецкое правительство приобрело на германской верфи в Любеке огромный плавучий док грузоподъемностью более 25 тысяч тонн. Французские инженеры, нанятые на частных верфях в Сент-Назере, смонтировали его в Измите и под буксирами перевели туда «Гебена».

Док оказался немного маловат: при постановке в него линейный крейсер притопил правую секцию, и для продолжения работ пришлось подкреплять жесткие конструкции огромной «П»-образной рамы.

Ремонт осуществлялся под руководством специалистов с французских военных заводов и продлился почти четыре года. На корабле заменили изношенные механизмы, восстановили энергетику, еще сильнее увеличили амбразуры артиллерийских башен и угол возвышения орудий главного калибра. При модернизации артиллерии «Гебен» получил и новые системы управления огнем, по типу тех, что применяются во французском флоте.

В 1930 году флагман флота Турции вернулся к исполнению своих обязанностей. Причем, на ходовых испытаниях 17 марта крейсер показал неплохие скоростные данные: во время первого четырехчасового пробега предельная скорость составила 26,8 узла. На следующем пробеге – уже в течение шести часов – он выйдет и на 27-узловой рубеж.

Это притом, что еще в четырнадцатом, после замены котельных трубок в порту Полы, опытные инженеры предрекали, что вследствие неправильного парораспределения и слишком быстрого износа котлов вскоре ему станет недоступным даже двадцатиузловой ход!

У «Гебена» уже давно – с 1918 года, со дня перемирия, когда Ареф-Паша принял командование от адмирала Роббер-Пашвица – был полностью турецкий экипаж. Но в Черном море любому моряку было известно, что флагман флота Турции «Явуз» остался тем, чем когда-то был. Германским «линейным бароном», тенью эпохи последнего Гогенцоллерна...

Изменившийся мир продолжал с ним считаться. Например, Советская Россия перевела с Балтики на Черное море линкор «Парижская Коммуна», известный до революции как «Севастополь». Чтобы на случай военного конфликта иметь реальную возможность противопоставить турецкому флагману-ветерану дредноутский линкор.

В 1938 году «Гебен» встал на очередную модернизацию, получив 12 сорокамиллиметровых и 6 двадцатимиллиметровых зенитных орудий. Чтобы увеличить сектор обстрела зениток, демонтировали вторую мачту. Впрочем, испробовать новые пушки на «живой мишени» ему так и не пришлось. Приснопамятный налет британской авиации над банкой у Нагары – первая в мире атака самолетов на крупный боевой корабль – так и остался последним в биографии «Гебена».

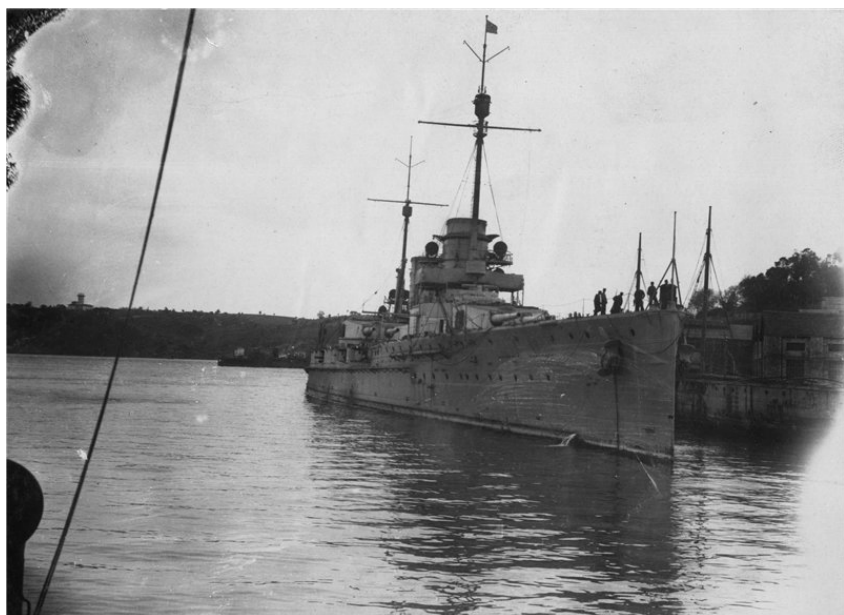


Фото 66. Линейный крейсер «Гебен» в 1923 году – небоеспособный флагман турецкого флота «Султан Явуз Селим»

...Он пережил и Вторую мировую войну – но она большей частью прошла мимо него. Турция намерена была поддержать

Германию в борьбе против Советского Союза только если русские не удержат Кавказ и проиграют великое противостояние под Сталинградом. И устранилась от поддержки проигрывающего одну военную операцию за другой традиционного союзника.

Новая война поделила мир новыми границами. После заключения Североатлантического военного союза «Гебен» на правах стационара в Измите возглавил одну из соединенных эскадр НАТО. Впрочем, это было хоть и почетное, но почти формальное назначение: послевоенный мир принадлежал кораблям новой эпохи.

С пятидесятых годов линейный крейсер уже не числился в активном составе, но продолжал исполнять обязанности стационара в Измите и учебного корабля. И по совместительству – парадного верховного флагмана, старшего на международном рейде, принимающего рапорты от командиров сводных соединений НАТО перед большими маневрами в Средиземном море. Сохранился даже фотоснимок: «Гебен» в окружении французских и турецких ракетных фрегатов, как почтенный патриарх среди молодежи...

Родина вспомнила о нем в середине шестидесятых годов. В случае возвращения в Германию ветерана ждала тихая служба на стоянке при Морском музее города Гамбурга. Но по какой-то причине переговоры о возвращении старого корабля на родину сорвались. Скорее всего, меркантильная власть новых времен сочла экономически нецелесообразным перевод старого корабля в Германию и последующий ремонт, который должен был привести облик «Гебена» в состояние, максимально приближенное к тому, которое было в 1915 году.

Примерно тогда же он окончательно перестал выходить в море, все еще оставаясь при этом на посту стационара в Измите.

...И все-таки он еще раз поднял немецкий военный флаг. 7 июня 1973 года, когда на борт прибыл с прощальной миссией военно-морской атташе ФРГ фрегаттен-капитан фон Робертус. В день окончательного исключения линейного крейсера «Гебен» из списков военного флота...

Судьба его завершилась в 1976 году, когда на морском заводе в Измите был окончательно разобран на металл длинный

корпус, уже лишенный орудий и надстроек. Осталось лишь несколько пушек малого и среднего калибра, отправленных в Морские музеи Стамбула, Мюнхена и Фленсбурга, да огромный сигнальный колокол, украшающий ныне один из залов Лондонской Военной Галереи.

На сегодняшний день «Гебену» принадлежит своеобразный рекорд продолжительности строевой службы среди линейных крейсеров.

Рекорд, который уже никогда не будет побит.

Глава 5 «Зейдлиц». ФЛАГМАН АВАНГАРДА

ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР SEYDLITZ

Водоизмещение:

Нормальное – **24 988** тонн (**24 594** – по данным Conway),
полное – **28 550** тонн (**28 510** – по данным Conway).

Размерения:

Длина – **200** м.

Ширина по миделю – **28,5** м.

Осадка носом – **9,3** м.

Осадка кормой – **9,1** м.

Высота борта в области миделя (общая) – **13,88** м.

Высота надводного борта в области миделя – **8,9** м.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **3,88** м.

4 турбины системы Парсонса в трех отделениях.

Внешние валопроводы (I пара винтов) – от турбин высокого давления в I и II машинных отделениях, внутренние (II пара винтов) – от турбин низкого давления в общем для двух установок III машинном отделении. **5** котельных отделений, разделенных продольно на **15** отсеков. В первых трех отсеках – по одному котлу, в остальных – по два.

Суммарное число котлов – **27**.

Система котлов – «Шульц – Торникрофт».

Номинал давления пара – **16** кгс/кв. см.

Площадь нагреваемой поверхности – **12 500** кв. м.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **63 000** л/с.

Удельная мощность – **2,21** л/с на 1 тонну водоизмещения.

Фактическая мощность на валах – **89 738** л/с.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **26,5** узлов.

Скорость испытательная – **28,13** узлов.

Личный рекорд скорости – **29,8** узлов (по показаниям тахометра) при форсированной мощности **104 000** л/с.

Расходный запас:

Запас топлива в норме водоизмещения – **984** тонны угля.

При полном водоизмещении – до **3 200** тонн угля.

Нефть для форсированного сгорания – **200** тонн.

Дальность плавания:

2 280 миль при скорости 23 узла,

4 200 миль при скорости 16 узлов.

Защита:

Главный броневой пояс по ватерлинии – **300** мм броневой цементированной стали, закаленной по методу Круппа. Протяженность главного пояса – по границам внешних стенок концевых барбетов.

Пояс в оконечностях –

Верхний броневой пояс – от **300** до **200** мм.

Траверзы: **200** мм носовой и **100** мм кормовой.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** мм на диаметральной переборке и **20** мм на щитках казематов и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбеты башен – от **230** до **200** мм на стенках обода, **30** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **250** мм.

Боковые стенки башен – **200** мм.

Задние отвесы башен – **210** мм.

Рикошетные пластины (наклонная крышка) – **100** мм.

Крыши башен – **70** мм.

Настилы подбашенного комплекса – от **100** до **50** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50** мм на носовом скосе, **80** мм на кормовом скосе, **50** мм на бортовых скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25** мм за пределами батареи, **55** мм – в зоне полубака.

Противоторпедная переборка – протяженностью по границам внешних ободов барбетов и толщиной **30** мм (по некоторым данным, в зоне артиллерийских погребов – свыше **50** мм). Переходит в противоосколочную подбортную переборку высотой до верхней палубы. Отстояние ПТП от борта (коффердам) – **4** метра.

Вооружение:

10 – 280 мм/**50** в пяти башнях. (**87** снарядов на ствол),

12 – 150 мм/**45** в бортовых казематах. (**160** на ствол),

12 – 88 мм/45 в палубных установках, в надстройках и казематах батарейной палубы.

4 торпедных аппарата **500 мм: 2** – бортовые, форштевневый и achterштевневый. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии.

Боезапас – **11** торпед.

Экипаж:

1 068 душ по штатам мирного времени. Из них **43** – офицеры.

В статусе флагмана + **75** душ по штабному штату.

Именослов:

Окрещен 30 марта 1912 года именем **Фридрих Вильгельм фон Зейдлиц-Курбах** – в честь знаменитого военачальника, командующего прусской кавалерией, сподвижника Императора Фридриха Великого.

*И вкусы, и запросы мои странны,
Я экзотичен, мягко говоря:
Могу, если угодно, грызть стаканы,
И Шиллера читать без словаря.*

В. Высоцкий

1.

Двадцатый век в его начале – жестокий век стремительного технического прогресса – умел производить на этот свет гениев. И не только среди людей. Одним из совершенных созданий этого странного времени был «Зейдлиц», 1912 года спуска, германский линейный крейсер...

На первый взгляд, он прост. Последовательное развитие идей, отработанных еще в проекте «Мольтке» и «Гебена» – не более... Но это, по большому счету, – лишь поверхностное впечатление не слишком внимательного наблюдателя.

Да, между «Зейдлицем» и более ранними проектами есть несомненные признаки родства. Только впервые в истории на воду был спущен линейный крейсер, у которого максимальная толщина главного броневое пояса – 300 миллиметров – превосходила по номиналу максимальный калибр устанавливаемых орудий. Улучшение защиты диктовалось необходимостью противостоять 343-миллиметровым орудиям новых британских линейных крейсеров – знаменитых «диких кошек Фишера».

Все остальные изменения в проекте были подчинены, по сути дела, одному требованию: увеличению скорости. С непременным условием для корабля быть способным поддерживать эту высокую скорость практически в любых условиях.

Корпус «Зейдлица» по сравнению с «Мольтке» стал длиннее и уже, что заметно увеличило относительное удлинение. Проектная мощность силовой установки возросла с 52 тысяч лошадиных сил до 63 тысяч. Это прирост мощности более чем на 20 %. Впоследствии при испытаниях было получено около 90 тысяч... Впрочем, у немцев как правило, ошибки в расчете мощности шли в сторону ее избытка.

От проекта «Мольтке» сохранилось 280-миллиметровое главное вооружение, установленное по той же схеме.



Фото 67. Линейный крейсер «Зейдлиц»

Впрочем, в журнале «Марине Рундшау» неоднократно проходила версия, что уже в 1909 году, на ранней стадии разработки чертежей, конструкторы завода «Блом унд Фосс» намеревались предложить для «Зейдлица» артиллерию калибром 12 дюймов (305 мм). Помешало этому предложению только то, что сама пушка существовала к тому времени лишь в ограниченном количестве экземпляров, уже предназначенных для линкоров типа «Остфрисланд». Орудия для «Зейдлица» могли быть изготовлены не ранее 1912 года. А к этому времени новый крейсер планировалось уже предварительно ввести в состав флота после первого круга испытательной программы.

Такой корабль мог появиться на свет только тогда, когда появился. Годом раньше в Германии это смотрелось бы слишком смело. Годом позже, вероятнее всего, многие инженерные решения уже получили бы совершенно иное развитие. Например, на смену асимметрии башен уже пришло их линейно-возвышенное расположение.

«Зейдлиц» – это само время. Материализованная концепция германского линейного крейсера в максимально приближенном к совершенству облике, как это представляли себе

инженеры гамбургской верфи завода «Блом унд Фосс» на 1911–12 годы. «Зейдлиц» был не просто плодом великодержавных амбиций страны, стремительно расширяющей сферу своих интересов на морях, но результатом почти тридцатилетнего развития идей адмирала Тирпица. Воплощенная мечта о превосходстве над британской военно-морской мощью... Иначе для чего эта слишком победительная осанка длинного стройного корпуса? Иначе зачем столько укрощенного порыва в каждом движении?..

Он был резок. Тяжел на маневре. Непропорционально сложен. Ни тени британского кошачьего изящества! Шутка ли сказать: флотоводцы-современники даже считали «Зейдлица» весьма некрасивым.

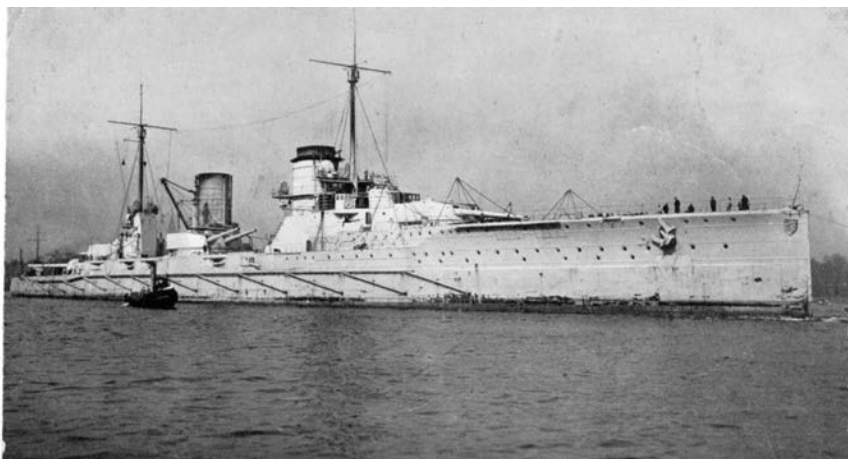


Фото 68. Линейный крейсер «Зейдлиц» считался самым некрасивым крейсером Гохзеефлотте

Его обводы грубы, почти квадратны. Полубак – ромбовидный в плане – чересчур высок и тяжел. Длинный тевтонский профиль очерчен прямым углом острого форштевня. Кстати, благодаря усилению бронирования носовой оконечности появился легкий дифферент на нос – в отличие от предыдущей серии, проседавшей на корму.

Контуры казематов среднего калибра словно вырублены из свинцово-серого гранитного монолита. Артиллерийские баш-

ни с длинноствольными пушками одиннадцатидюймового калибра приземисты и тяжелы, да к тому же и расположены асимметрично – по ставшей уже традицией для линейных крейсеров «Z-схеме».

Внешность обманчива. За этими острыми углами холодной брони скрывалась мощнейшая энергетика, выносливая и надежная. Крейсер был способен на почти тридцатиузловой ход. Причем, именно этот непропорциональный полубак как раз и обеспечивал поддержание высокой скорости на волнении. А некоторый избыток бронирования носовой оконечности позволял сохранять ход и под обстрелом.

При природной германской увальчивости на корму, «Зейдлиц» был удивительно спокоен в управлении, и при этом весьма подвижен на маневре. Великолепно слушался рулей даже на малых ходах по мелководью и при больших углах отклонения главного рулевого пера.

У британских крейсеров типа «Инвинсибл» и типа «Индефатигебл» тоже артиллерия расположена асимметрично. Но кто-нибудь хотя бы раз наблюдал англичанина этой серии, ведущего огонь по одной цели сразу из всех стволов?..

Индивидуальный экспериментальный проект линейного крейсера «типа J», как до крещения именовался «Зейдлиц» в министерских и штабных документах, был разработан Проектным Департаментом Морского министерства Германии в период с марта 1909 по январь 1910 года. Работы возглавлял главный конструктор флота Ф. Дитрих – ученик знаменитого Раухфуса, который долгое время был ведущим специалистом на кильских военных верфях. Для германской инженерной школы начала столетия вообще характерна большая смелость, обильное внедрение новых технологий и массовый изобретательский эксперимент, едва сдерживаемый требованиями унификации техники. Дитрих был один из тех, кого считали чересчур смелым даже для ученика Раухфуса...

В истории создания «Зейдлица» существует интересный эпизод, более похожий на детектив, нежели на начало карьеры военного корабля. Один из инженеров предприятия «Блом унд Фосс», имя которого у разных исследователей называется по-разному, вскоре после закладки «Зейдлица», состоявшейся

в феврале 1911 года, был подкуплен английскими шпионами и отдал резиденту проектные чертежи «крейсера типа J».

Когда эти документы попали на стол Первого Лорда Британского Адмиралтейства, принца Луи Баттенбергского, Его Превосходительство тщательно изучил их и ... не поверил своим разведчикам:

– Вас, несомненно, обманули, господа! Это – «Мольтке». Причем, неправильный «Мольтке», испорченный какой-то. Вероятнее всего, одна из отвергнутых версий проекта.

Как вышло, что за странной внешностью корабля опытный моряк и неплохой инженер не разглядел исключительности «Зейдлица» – одному Богу известно...

Странный внешний вид линейного крейсера не раз сбивал с толку и обескураживал даже знатоков. А ведь вся эта удивительная непропорциональность, в которой, кажется, утрирована каждая черта, по сути дела является лишь внешним свидетельством исключительных боевых данных. Производное его гордой уверенной силы – не более и не менее.

Исследователи до сих пор спорят, опережал ли «Зейдлиц» свою эпоху на добрый десяток лет, или являлся прямой данью неуместному консерватизму немецких штабных командиров, окружавших реформатора Тирпица и заставивших не торопиться с разработкой и выпуском новых пушек? Удивительно, но факт: обе позиции имеют право на существование и могут быть подкреплены весьма увесистыми аргументами.

Поклонники британской военно-морской школы вполне могут отрицать, что «Зейдлиц» являлся совершенной боевой машиной для своей эпохи. По году спуска он – ровесник знаменитому «Лайону», будущему флагману эскадры Битти, долгое время считавшемуся лучшим линейным крейсером мира и вооруженному артиллерией калибром 343 миллиметра. От этого проекта в Британии и пошли пресловутые «дикие кошки адмирала Фишера» – сильные, длинные, выносливые, высокобортные, с типично британской замечательной мореходностью.

Но эти прекрасные корабли не могли превзойти «Зейдлица» по боевой живучести, поскольку немец обладал и более мощной бронезащитой, и большей устойчивостью артиллерийской платформы, и более сбалансированным разделением

корпуса на водонепроницаемые отсеки. К тому же он использовал при стрельбе пирокolloидный порох в металлических гильзах, на котором, в отличие от британского кордита в шелковых картузах, труднее подорваться самому.

Германская одиннадцатидюймовая пушка по практической боевой эффективности фактически превосходит британскую двенадцатидюймовку, устанавливавшуюся на линейных крейсерах типов «Инвинсибл» и «Индефатигебл». У немцев вообще артиллерия обладает куда лучшей баллистикой, повышенной скорострельностью, большей живучестью ствола при высокой брзантной силе снаряда. Но при увеличении калибра с 305 до 343 миллиметров британцы смогли обеспечить своим орудиям характеристики, которые, по табличным данным, оставляют традиционные германские варианты морских орудий далеко позади. С фактом не поспоришь – «Лайон» без сомнения сильнее «Зейдлица» по вооружению.

И все же не только пушки делают корабль хорошей или плохой боевой машиной. Пройдет всего два-три года со времени спуска обоих линейных крейсеров – и судьба их сведет друг против друга на войне. Оба к тому моменту будут флагманами линейно-крейсерских отрядов, а значит, в бою совершенно естественно должны будут противостоять конкретно друг другу. И фактически окажутся равны.

4 февраля 1911 года на главном эллинге завода «Блом унд Фосс» в Гамбурге в торжественной обстановке состоялась закладка киля нового линейного крейсера, получившего в заводских документах построечный номер «209». До спуска корабля – официальной даты начала биографии по европейским традициям – оставался целый год и почти два месяца.

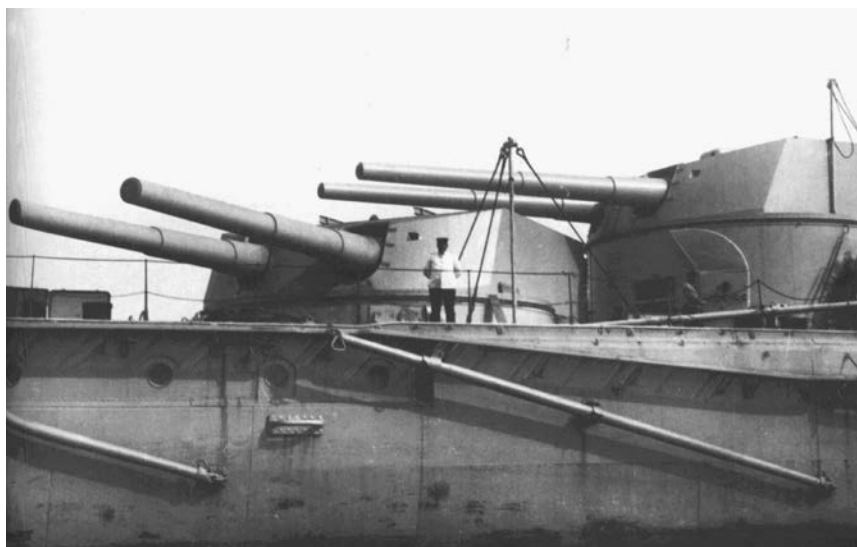
2.

...Изжелта-серый, грязный весенний лед, изломанный острыми хрусткими кусками. Ветер и волны гонят этот лед по замкнутому кругу в пустынном и стылом Гельголандском заливе. Северная ночь светла. И холодные звезды такими же острыми осколками льда висят на бледнеющем рассветном небе.

30 марта 1912 года над Гамбургом шел первый в этом сезоне дождь. Слоистые стеклянные небеса низко висели над шпагой

соборного шпиля и мелкими мутными каплями кропили высокие леса продуваемого всеми ветрами открытого эллинга на верфи «Блом унд Фосса». Неплотная толпа зевак зябко грудилась на мощеной набережной. У створа равнялись в колонне на якорях несколько линкоров, поставленных в парадный строй для будущего торжества, и их мокрые линияющие флаги расцвечивания читались на расстоянии сплошной синевато-серой зубчатой линией. А с высокого гостевого балкона открывался тусклый горизонт, теряющийся в пасмурной мути. И горбилась, уходя в туман, плавающая в соленых пластах ржавая короста мокрых городских крыш.

В этот день с одного из главных стапелей завода «Блом унд Фосс» был спущен на воду новый линейный крейсер построечным номером 209, окрещенный при спуске в честь Вильгельма фон Зейдлиц-Курбаха, сподвижника императора Фридриха Великого, монарха-завоевателя.



*Фото 69. Линейный крейсер «Зейдлиц»,
кормовой ретирадный артиллерийский комплекс*

Крестным отцом корабля был кавалерийский генерал Ф.фон Клейст. Он поднялся на гостевой балкон, произнес весьма короткую речь – напутствие крестнику – и разбил об

острый, невероятно высокий прямой форштевень темную бутыл старого рейнвейна. Густое старинное вино оставило на белоснежном борту красные потеки, чем-то напоминающие запекшуюся кровь. Это пятно и по сей день можно отчетливо видеть на спусковых фотографиях «Зейдлица».

Потом рабочие в эллинге разрезали толстые поперечные стальные брусья, удерживающие гигантский корпус линейного крейсера на спусковом стапеле. Плавно и медленно, словно нехотя, двухсотметровая громада двинулась – кормой вперед – к темной серой воде. Быстрее, быстрее...

Под широким днищем задымилась смазка на спусковых полозьях. Вздвигнув высокий всплеск, крейсер вылетел из эллинга на черно-свинцовую воду, просел носом на мгновение, потом выправился и длинной светлой тенью закачался на холодной зыби, отдав оба носовых спусковых «адмиралтейских» якоря. С берега грянул оркестр. Так под мерзким стылым гамбургским дождиком началась самая удивительная биография в кайзеровском флоте.

Прошло еще тринадцать месяцев, и по окончании периода достройки на плаву, в апреле 1913 года «Зейдлиц» под управлением заводской команды перешел каналом имени кайзера Вильгельма в Кильскую бухту. Здесь после монтажа тонкого электрооборудования и завершения отладки артиллерии ему уже со штатным экипажем предстояло выйти на испытания.

Полигоном для ходовых испытаний «предварительного круга» была выбрана все та же Нейкругская мерная миля. Всего за три месяца испытательной программы, включавшей в себя пробеги на мерной миле, а также походы вокруг Ютландского полуострова и строевые эволюции в составе смешанного соединения, корабль показал прекрасные для своего водоизмещения результаты по скорости, маневренности и мореходности. Командир крейсера – капитан-цур-зее Мориц фон Эгиди – получил за блестяще проведенный цикл благодарность штаба и карманные часы в подарок от самого морского министра.

Кстати, в отличие от других кораблей, составлявших впоследствии Первую разведывательную эскадру Гохзеефлотте, «Зейдлиц» оказался почему-то практически не подвержен частой ротации офицерских кадров. С мая 1913 года по осень

1917 года кораблем командовал Мориц фон Эгиди. В октябре семнадцатого на короткое время его подменяет капитан-цур-зее Тагерт, старший офицер. Затем Эгиди возвращается на мостик «Зейдлица», а когда штаб все же отправляет его на повышение, командиром флагмана разведки Гохзеефлотте вновь становится Тагерт. Только во время интернирования в Скапа-Флоу «Зейдлиц» получил другого командира – капитан-лейтенанта В. Брауэра – да и то из числа офицеров собственной кают-компании...

Практическое отсутствие смены высшего комсостава – ситуация для германского флота совершенно нехарактерная. Для сравнения: пока «Зейдлицем» командовал Мориц фон Эгиди, «Дерфлингер» сменил троих командиров. «Мольтке» – четверых, легкий крейсер «Грауденц» – шестерых. А эскадренный броненосец «Эльзас» – даже семерых!

22 мая 1913 года кайзер Вильгельм II подписал приказ о зачислении линейного крейсера «Зейдлиц» в состав действующего флота. Подписал, не дожидаясь завершения кораблем последнего цикла испытаний на Нейкругской мерной линии. Так в официальных определителях и списках появилась у «Зейдлица» в графе «скорость» цифра 28,1 узла. Знал бы достойный Кайзер, что пройдет чуть более двух лет – и со штатным, а не испытательным заводским экипажем, в боевой обстановке, во время сражения у Доггер-Банки, «Зейдлиц» выйдет на тридцатиузловой рубеж – и только поэтому останется в живых.

29 июня в Киле Император посетил учебный отряд. И, как позже вспоминали очевидцы, испытал почти мистическое восхищение «Зейдлицем».

...По пасмурному зеркалу заштилевшей Кильской бухты медленно и спокойно шествовал, стелясь по легкой зыби плоским корпусом, огромный хищный корабль. Широкий в миделе, длинный, с узким, высоченным прямым носом. Легко шел, словно все его 26 тысяч тонн водоизмещения были вовсе невесомы. Над двумя широкими белыми трубами, обведенными по верхнему срезу темным контуром, почти не клубился дым. Лишь легко подрагивал, искажая стеклянную линию горизонта, нагретый воздух. Длинные тонкие стволы орудий главного калибра, мгновение назад почти безвольно лежавшие в диа-

метральной плоскости, тихо и плавно повернулись на тяжких барбетах и устались черными жерлами на влекомый буксиром артиллерийский щит...

И в этом откровенно подкрадывающемся движении таилась угроза.

Сдержанная ярость.

Берсерк на отдыхе...

На якоре – непропорциональный, тяжелый крейсер-дредноут. На ходу – воплощенная в металле квинтэссенция неудержимой, почти дикой воли к жизни и победе. Было от чего прийти в восторг впечатлительному Императору!

3 августа 1913 года кайзер Вильгельм привез в Киль своего злополучного коллегу – итальянского короля Виктора-Эммануила III, прибывшего в Германию с официальным визитом. Одной из целей приезда двух монархов было познакомить потенциального военного союзника с новейшими линейными крейсерами – и в их числе, разумеется, с «Зейдлицем».

Но Виктор-Эммануил, очевидно, привык судить о боевых кораблях исключительно поверхностно. Его отзыв о «Зейдлице» был фразой утонченного эстета, но не монарха, и уж тем более – не флотоводца:

– Редкостно некрасивый крейсер.

Зимой тринадцатого года контр-адмирал Хиппер забрал «Зейдлица» под свою руку – в Вильгельмсхафен, где уже было сформировано ядро будущей Первой разведывательной Линейно-крейсерской эскадры. Той самой, что в военных сводках будет называться исчерпывающе коротко – авангард. Идея элитного крейсерского соединения, непобедимой императорской морской гвардии, уже владела умами будущих героев войны.

Поначалу «Зейдлиц» вошел в состав эскадры на правах рядового – вторым в строю после «Мольтке». Но буквально через несколько дней подменил флагмана в процессе учений. Во время маневров разыгрывалась ситуация с атакой флагманского линейного крейсера подводной лодкой «противника». «Мольтке» заработал свою «условную торпеду», и по приказу посредника маневров вынужден был, перевернув вымпел на грот-мачте, прервать поход и отправиться вон из колонны. Эскадру возглавил «Зейдлиц» – правда, до следующей «условной торпеды»...

К слову, противниками линейно-крейсерского отряда на этих маневрах выступали подводники Куксхафенского отряда. И флагман, и заменивший его ближайший соратник были условно атакованы лодкой «U-9» под командованием лейтенанта Веддигена. Той самой лодкой, которая впоследствии стала одной из знаменитостей великой войны, потопив как-то три британских броненосных крейсера за один час.

23 июня 1914 года Главный Штаб утвердил приказом по флоту назначение в Первой Разведывательной группе нового флагмана. Утвердил – задним числом. К этому времени «Зейдлиц» уже полгода успешно возглавлял свое соединение на всех маневрах и эскадренных учениях. И адмирал Хиппер давно знал, что не ошибся в выборе.

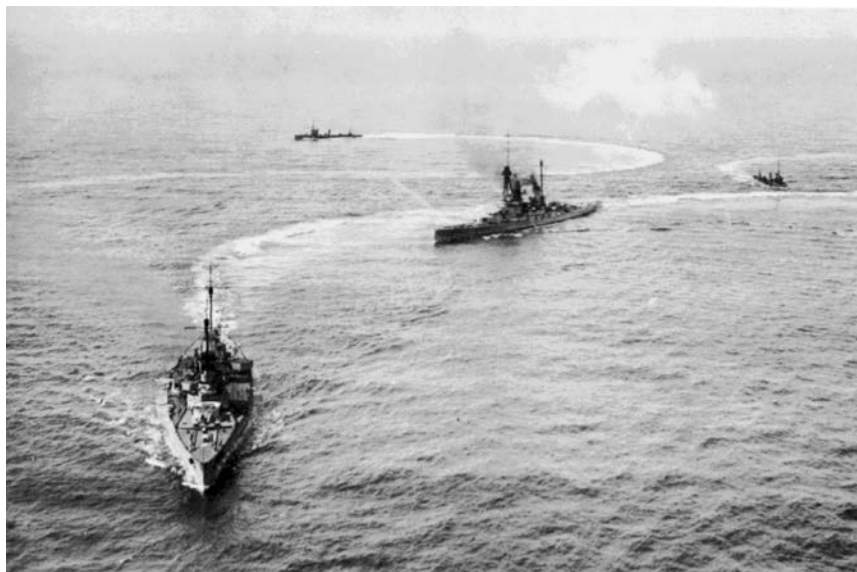


Фото 70. Линейный крейсер «Зейдлиц». Маневры эскадры

Летом четырнадцатого, после убийства в Сараево австрийского эрцгерцога Франца-Фердинанда, большие маневры германского флота были внезапно прерваны. Как писали газеты – «в связи с обострением политической обстановки». В воздухе пахло близкой войной. Накатывал сезон не перевернутых выпелов на учениях – смертей всерьез...

3.

Гельголандская битва 28 августа 1914 года была для Первой разведывательной группы настоящим испытанием на прочность. Несмотря на то, что фактически эскадра Хиппера никакого участия в бою не приняла. Или даже, скорей, именно поэтому.

Противник давно, с самого начала этой войны, намеревался учинить нападение на Гельголандскую бухту. Целей у такой локальной операции могло быть несколько, и достижение любой из них принесло бы англичанам немалые военные и политические дивиденды. Проникнув почти к самым стенам неприятельской главной морской базы можно выяснить уязвимые места германской береговой обороны, попробовать «на зуб» укрепления Гельголандской крепости, вынудить противника к бою в сложных навигационных условиях – на акватории, изобилующей отмелями и собственными оборонными минными полями.

Но налет на Гельголанд нужен был британцам не только для этого. Дело в том, что в конце августа 1914 года срочно потребовалось отвлечь внимание германских военно-морских сил от развертывания британского флота в районе Остенде, где повышенная активность противника на море сочеталась с масштабной операцией германских сухопутных войск.

Английский набег на Гельголандскую бухту начался ранним утром, когда надо всей акваторией горизонт был плотно затянут влажным, дымчатым туманом. Периодически проносились дождевые заряды, но в среднем видимость над районом боя в тот день не превышала двадцати кабельтовых. И пока под обстрелом британских крейсеров металась германские тральщики и кордонные эсминцы, отлив не давал более сильным кораблям покинуть свои якорные стоянки в устьях Яде и Эмса...

Адмирал Хиппер объявил по своему отряду готовность номер один. Но точно знал при этом, что примерно до десяти утра отдать приказ сниматься с якоря будет невозможно. И причиной тому – даже не распоряжение командующего Гохзеефлотте адмирала Ингенюля – «линейным крейсерам на поле боя не «светиться»!», а в большей степени – простые, глупые, но непреодолимые природные обстоятельства.

Пока не кончится этот проклятый отлив, британские крейсера «Ноттингем» и «Лоустофт» расстреляют эсминец «V-187». Старый легкий крейсер «Фрауэнлоб» сцепится в стремительном нервном поединке с англичанкой «Аретьюсой» и тоже понесет потери, хотя причинит немало зла и врагу. «Штеттин» упустит верную возможность прикончить английскую субмарину. От торпедного удара и поражения тяжелыми снарядами британских «кошек» погибнет легкий крейсер «Майнц». Потом настанет очередь «Кельна» – флагмана контр-адмирала Л. Мааса, и однотипного с «Фрауэнлоб» легкого крейсера «Ариадне»...

И все время, пока вне досягаемости гельголандских береговых батарей будет бушевать это сражение, авангард Гохзеефлотте будет находиться на своих стоянках – в изматывающем нервы экипажей тревожном ожидании.

«Добро» на выход будет получено только около десяти часов – с началом прилива, но еще по малой воде. Причем, выходящая на внешний рейд эскадра будет еще и задержана не к месту перекрывшим створ линкором... Англичане к этому времени уже начнут отходить в сторону своих баз, и погоня за ними будет безрезультатной. Ждать и не иметь возможности дожждаться. Слышать гул канонады и не иметь возможности участвовать в бою, где терпят поражение твои товарищи – есть ли на войне более нелепое и жестокое состояние?.. Подобные уроки, даже преподанные врагом, даром не проходят.

Ответную акцию – налет на британское побережье в районе города Ярмут – Гохзеефлотте предпринял по мокрому, ледяному предзимью, в начале ноября 1914 года. Главный удар – обстрел английского побережья – должны были совершить линейные крейсера Хиппера, и «Зейдлиц» с адмиралом на борту возглавил эту операцию.

Первый блин вышел традиционным комом. Обстрел города оказался практически безрезультатным. «Зейдлиц» не рискнул подводить свой отряд к британскому побережью ближе, нежели на 80 кабельтовых, поскольку согласно данным разведки, под Ярмутом должны были находиться многочисленные позиции береговых батарей. А туман над морем стоял не хуже, чем в день Гельголандского боя – белесый, плотный, слоистый. Такой туман – замечательная помеха стрельбе, поскольку в нем

затруднено и определение дистанций до цели, и, кроме того, почти невозможно отчетливо видеть места падения снарядов, выпущенных в предыдущем залпе.

Но туман принес эскадре Хиппера и некоторую пользу. В частности, появление неприятельских линейных крейсеров оказалось полнейшей неожиданностью для английских комендоров на береговых батареях. Просто на рассвете 3 ноября артиллеристы были буквально разбужены разрывами тяжелых снарядов, градом сыплющихся на позиции батарей.

К великому сожалению Хиппера, прямых попаданий по батареям ни одному кораблю добиться так и не удалось, вся артиллерийская позиция врага сохранила полную боеспособность.

Перед тем, как обрушить залпы на территорию порта Ярмут, немцы несколькими выстрелами прогнали в туман британскую патрульную торпедную канонерку «Хэлсион». Адмирал Хиппер, получив доклад о том, что за линейными крейсерами наблюдает из полосы тумана маломерный военный корабль, отдал приказ уничтожить соглядатая. И вот здесь артрасчеты «Зейдлица» смогли воочию убедиться в том, что с третьего залпа вдребезги разносить щит на Кильском полигоне в погожий день – это одно дело. А гоняться по прибрежным водам Британии в крошечных ноябрьских туманах за местной канонеркой, хотя и старой, но мелкой и юркой и к тому же яростно огрызающейся в ответ из своих пушек – совсем другое...

Отделавшись несколькими нетяжелыми попаданиями и понеся потери ранеными в экипаже, «Хэлсион» растворился в дыму завесы, несмотря на то, что по нему вел огонь еще и «Мольтке»...

С 8 часов 30 минут до 9 часов крейсера обстреливали город. Определить по береговым ориентирам местонахождение на территории Ярмута стратегических объектов никто из немецких наблюдателей так и не смог. Снаряды упали на жилые кварталы и пляжи близлежащего дачного поселка, среди мирных жителей были потери... Даже приближение стреляющей колонны к портовому маяку на дистанцию 70 кабельтовых не улучшило результатов немецкой стрельбы.

Не добились успеха и ярмутские береговые артиллеристы: ни один германский корабль повреждений также не получил.

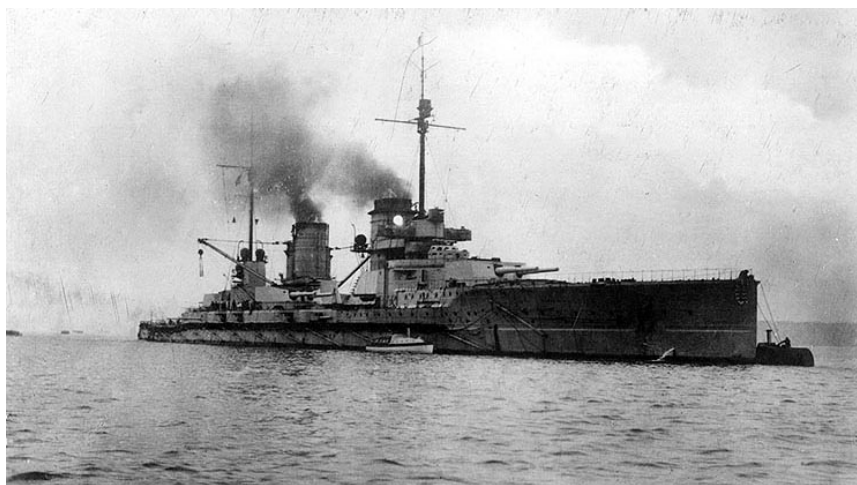


Фото 71. Линейный крейсер «Зейдлиц» сигналил ратьером

Зато операция имела шумный резонанс в газетах, прежде всего – в британских. Журналисты громогласно возмущались действиями Хиппера, атаковавшего, по сути дела, только курортные предместья города, где военных объектов нет, но зато тесно поселены совершенно мирные люди. Фото «Зейдлица», сделанное еще до войны, на параде Кильской недели, газеты поместили на первых полосах с подписью – «немецкий флагман-убийца»...

Но не меньшую негативную реакцию у прессы вызвало и фактическое бездействие высшего командования Гранд-Флита. Германский налет не был предсказан разведкой, не было и попыток как-то противодействовать Хипперу и по факту состоявшегося обстрела. Разве что вышли к Ярмуту британские подлодки, да и то ничего сделать не смогли, а одна из них даже ухитрилась погибнуть на минах, поставленных германскими легкими крейсерами перед отходом.

А ведь до этого похода на территорию Британских островов чужие корабли покушались целых двести пятьдесят лет назад – когда Лондон был сожжен десантом голландского адмирала де Рейтера... С тех пор система обороны Метрополии считалась в глазах англичан незыблемой. Да, от стрельбы линейных крейсеров 3 ноября не погиб, если верить газетам, ни

один неприятельский военный. Но сам факт возможности такого обстрела уже подрывал безмятежное спокойствие стареющей державы, долго мнившей себя в чине абсолютного мирового лидера...

А война продолжалась. И через полтора месяца, в декабре 1914 года, «Зейдлиц» снова повел свою эскадру к британским берегам.

Был шторм. Обычный для зимнего времени в этих водах ледяной шторм с силой волнения около шести баллов. Адмиралу Хипперу даже пришлось отослать обратно в Вильгельмсхафен все 17 участвовавших в набеге эскадренных миноносцев. Вместе с миноносцами отправились пережить непогоду на стоянках три легких крейсера – «Страсбург», «Штральзунд» и «Грауденц». При линейных крейсерах остался лишь «Кольберг» – не столько в качестве разведчика, сколько потому, что нес сотню мин для постановки на английских каботажных путях.

Первая разведывательная эскадра шла в этот поход при поддержке почти всего состава главных сил Гохзеефлотте. Впрочем, линкорам было приказано не входить в британскую прибрежную зону, а держаться ближе к центральной части Северного моря. В районе мелей пресловутой Доггер-Банки. Примерно в тех местах, где десять лет назад идущая на Дальний Восток русская балтийская эскадра под флагом вице-адмирала З. П. Рожественского по ошибке разогнала целую флотилию английских рыболовных траулеров. Были среди рыбаков и погибшие под огнем... С тех пор эти плоские отмели посреди холодного моря прочно приобрели почти у всех моряков окрестных стран репутацию хотя и рыбного, но «проклятого» места. И новая война впоследствии только укрепила своих участников в этом суеверии.

На подходах к британским берегам Хиппер разделил эскадру. «Кольберг» должен был отправиться к каботажным фарватерам недавно разведанного юго-восточного прохода в оборонительных заграждениях города Скарборо и выставить там свою минную банку, попутно ведя наблюдение за горизонтом на случай появления каких-либо кораблей противника и приузя встреченные английские транспорта, буде таковые попадутся.

«Зейдлиц» вместе с «Мольтке» и «Блюхером» отправлялись громить порт Хартлпул. А младший флагман эскадры «Фон дер Танн» (под флагом контр-адмирала Тапкена) при поддержке «Дерфлингера» шел обстреливать побережье от Скарборо до Уитби.

Примерно к 8 часам 10 минутам утра «Зейдлиц» вывел свою часть отряда на траверз маяков Хартлпула. Артиллерия германских линейных крейсеров была уже расчехлена, готовые к бою расчеты замерли у орудий в ожидании приказа открыть огонь. И стрельба началась. Но почти одновременно с первым залпом флагмана на берегу вспыхнули оранжевые сполохи ответного огня. Это повела неравный бой с заведомо превосходящим противником одинокая английская шестидюймовая батарея, состоявшая всего из трех орудий, спрятанных в бетонном капонири над белой прибрежной скалой.

По данным наблюдательной вахты «Зейдлица», батарея сделала 123 выстрела. Из них 8 снарядов легли попаданиями по германским кораблям, причем, «Блюхер», подхитивший к пушкам ближе других, был поражен шестикратно и даже вынужден был некоторое время тушить на палубе пожар. Тогда «Зейдлиц», уже сам получивший один шестидюймовый полубронебойный английский снаряд в надстройку, спокойно приблизился к едва заметному на фоне берега серому пятнышку капонира и буквально за несколько минут разнес батарею вдребезги.

Немцы отделались малыми потерями. Кроме флагмана, еще одно попадание, впрочем, совершенно не опасное, получил «Мольтке».

Ремонт «Зейдлица» был недолгим и буквально через неделю линейный крейсер, принявший на борт дополнительный боезапас, был готов к новому боевому выходу. Но его не последовало. Оперативным планам командования обоих воюющих флотов помешала зимняя непогода, на несколько недель прервавшая всякую активность противников на морском театре.

Следующий поход начался только 23 января 1915 года – тот самый злополучный разведывательно-демонстративный выход эскадры Хиппера на Доггер-Банку, где германские линейные крейсера оказались против численно превосходящего врага и без поддержки своих главных сил.

Ошибка «Магдебурга» дорого обошлась Германии. Гораздо дороже, нежели может стоить создание легкого крейсера и обучение его экипажа... Радиокоды с борта погибшего «Магдебурга», полученные Британским Адмиралтейством от русских контрразведчиков, помогли Антанте одержать на море целую серию крупных побед.

«Зейдлиц» еще только выводил свою эскадру за отмели Амрума, а в туманном стылом Мэри-Ферте Битти уже поднимал по тревоге своих «диких кошек».

Для пущей секретности немецкие корабли порой использовали вместо собственных позывных литеры вильгельмсхафенских портовых буксиров. И даже «расколов» шифровку противника, сотрудники «Сорокового кабинета» Британского адмиралтейства не всегда могли сказать, кому конкретно было адресовано сообщение. Им удалось понять, как зашифровывается в эфире хипперовская эскадра, когда из-за атмосферных помех «Зейдлиц» однажды остался непонятым штабом на берегу и повторил депешу, подписавшись подлинным именем...

Германское командование, разумеется, обратило внимание на то, что как только эскадра Хиппера отправлялась в набег, в море тотчас же оказывались и линейные крейсера Битти – в неслучайном сопровождении Гарвичских легких сил. Всякий раз, когда германские корабли выходили на обстрел британского побережья или на разведку центральных районов Северного моря, им удавалось буквально чудом разминуться с неприятелем. Один раз это может быть простым совпадением. Дважды – скорее всего, уже закономерность. Трижды... Традиция, наверное! И основанием для ее возникновения могла быть только утечка информации из штабного отдела оперативного планирования.

Но на перехват врагом собственного радио адмиралы грешить не стали – занялись безрезультатным поиском шпионов среди своих адъютантов и штабных писарей.

А тем временем четыре германских крейсера – «Зейдлиц», «Мольтке», «Дерфлингер» и «Блюхер» – в сопровождении своей разведки шли сквозь ледяной туман по острым гребням серой четырехбалльной зыби. Шли – к Доггер-Банке. К своему первому большому бою.



Фото 72. Линейный крейсер «Зейдлиц» при Доггер-Банке

Первый залп в этом сражении «Зейдлиц» сделал в 10 часов 19 минут по германскому времени. Снаряды с легким недолетом упали у высокого борта английского флагмана «Лайона», форсирующего машины на погоне. К этому времени уже вела огонь на отходе вся германская эскадра, а «Блюхер» подвергался обстрелу со стороны как минимум трех линейных крейсеров противника.

Первое попадание «Зейдлиц» получил примерно в 10 часов 25 минут. По всей видимости – от «Тайгера», хотя британские источники называют и другие имена. Самый молодой по времени спуска британский линейный крейсер, идущий третьим в британской колонне, имел еще недостаточно опытные артиллерийские расчеты, чтобы удержать пристрелку. После этого выстрела более от него попаданий не было. Но этот первый 343-миллиметровый снаряд пронзил обшивку полубака «Зейдлица» и вызвал кратковременный пожар в межпалубном пространстве. Клубы дыма вырвались через иллюминаторы и люки.

Пожар был потушен буквально через несколько мгновений. Но этого времени хватило, чтобы английские наблюдатели

с дистанции более восьмидесяти кабельтовых заметили удачное попадание и «Лайон» сигналом поблагодарил «Тайгера» за хороший выстрел.

Следующий полубронебойный 343-миллиметровый снаряд, выпущенный «Лайоном», поразил германского флагмана в палубу юта. Пройдя навылет сквозь две-три офицерские каюты, он разорвался на 230-миллиметровой броне подпалубного кольца барбета, практически разрушив прилегающий отсек. Но хуже всего было то, что головная часть этого снаряда, не разрушившаяся при попадании, проникла под броню и увлекла докрасна раскаленный смерч осколков в рабочее отделение кормовой артиллерийской установки.

В подачной трубе кормовой башни «Зейдлица» воспламенилась беседка с несколькими готовыми к передаче на орудия пороховыми полузарядами. Пироксилин начал медленно тлеть, распространяя по окрестным отсекам удушливый запах дыма. Потом вспыхнул и по подачной трубе через перегрузочное отделение пожар распространился ниже – в погреб боезапаса. Команда в перегрузочном отделении пыталась спастись от жара и дыма, эвакуируясь в соседнее помещение – аналогичный отсек возвышенно расположенной второй кормовой башни. Открытые двери и люки увеличили приток воздуха к очагу возгорания, и пожар забушевал с новой силой.

Через несколько мгновений заряды полыхали уже в подачных системах обеих кормовых башен «Зейдлица». Горело, в общей сложности 64 полных комплекта зарядов к 280-миллиметровому калибру. Это примерно семь с половиной тонн пироксилинового пороха. В огне почти мгновенно погибли 165 душ экипажа. Трюмный старшина Вильгельм Хайдкамп, почувствовав, что сейчас в любую секунду может грянуть взрыв, без приказа кинулся откручивать вентили кингстонов, чтобы подтопить подбашенные отсеки холодной забортной водой и не дать сдетонировать боеприпасам в горящих бункерах. Рукояти вентиля были уже раскалены почти докрасна. Остается лишь восхищаться стойкостью мужественного унтер-офицера, который все-таки смог пустить воду под обе башни и тем самым, фактически, спас корабль, хотя сам при этом получил тяжелые ожоги. «Зейдлиц» принял через кингстоны на кормовые отсеки почти 600 тонн воды.

Со стороны соседей по строю пожар кормовых башен на «Зейдлици» выглядел почти ирреальным зрелищем. Над широкой плоской кормой идущего полным ходом флагмана черным непроницаемым шлейфом клубился густой дым. В этом дыму то и дело высоко взлетали оранжевые искры огненных выбросов, кувыркались какие-то обломки. Раскаленный воздух струями дрожал над кормовой надстройкой, причудливо изламывая далекую линию горизонта.

Все – и свои, и враги, – с минуты на минуту ожидали взрыва. Вот сейчас оглушительный раскат на мгновение перекроет грохот битвы, из-под барбетов кормового плутонга выбьет в небеса длинную острую огненную струю, дым сгустится, поднимется над морем бурым бесформенным грибом, и в темно-красном зареве «Зейдлици» навсегда исчезнет с водной поверхности...

Но этого не случилось. Более того, именно в этот момент английские наблюдатели отмечают небывалую скорость и точность стрельбы трех оставшихся в строю артиллерийских башен германского флагмана.

Знаменитый историк Х. Вильсон со слов офицеров «Лайона» утверждал, что в момент поражения кормовых башен «Зейдлици» давал залп каждые 10 секунд. Но ведь это – за пределами технической скорострельности немецких 280-миллиметровых орудий.

Что это было? Ошибка наблюдателей, у которых сместился во время жаркого боя временной отсчет? Или отчаяние обреченного экипажа, решившегося подороже продать свою жизнь и рискнувшего «выжать» из своих артустановок запрещенные техникой безопасности скорости?.. Нет! Человек, поднатужась, может работать с рекордной быстротой. Но затвор пушки не заставишь закрываться быстрее, чем его клин может двигаться в своих пазах...

И все же Вильсон не врал. Версия, объясняющая феноменальную скорострельность «Зейдлици», существует.

Залповая, то есть синхронная стрельба из нескольких орудий функционально выгодна при наличии централизованного управления огнем. Например, при восьми орудиях главного калибра в четырех башнях, как у «Фон дер Танна», рационально делать одновременный выстрел сначала из четырех пушек.

Например, из левых. А дождавшись падения снарядов первого залпа, скорректировать наводку и выстрелить из правых. Менее четырех снарядов в залпе не дают возможность отследить «эллипс падения» – зону, которую залп накрывает.

После возгорания двух башен из пяти «Зейдлиц», оставшись с шестью уцелевшими 280-миллиметровыми стволами и продолжая для сохранения темпа стрельбы работать то левыми, то правыми орудиями, должен был, чтобы не потерять пристрелку, перейти на беглый огонь не с центральным, а с побашенным управлением.

Пушки действительно стреляли с близкой к предельной скоростью. Примерно через 23–25 секунд каждая. Но не синхронно, а последовательно. Благодаря этому для подвергающихся этому ураганному огню англичан создавалось отчетливое впечатление непрерывного, необыкновенно быстрого залпирования. И это не был огонь наобум Господа Бога: именно в этот период боя получают несколько попаданий 280-миллиметровыми снарядами «Лайон» и «Принцесс Ройял». Возможно, часть попаданий по второму британскому крейсеру принадлежит «Мольтке». Но «Зейдлиц» уже оправдал бы себя, если бы в этих условиях попал по врагу даже всего один раз.

За пару секунд до вероятной гибели, лишившись более трети активной артиллерии, действовать решительно и спокойно. Выбрать для себя оптимальный режим рекордной скорости стрельбы и при этом еще и сохранить время на выцеливание, чтобы гарантированно поразить врага – это ли не подлинный профессионализм?..

Между тем, сражение продолжалось. Англичанам ценой настоящего подвига машинных команд удалось несколько сократить расстояние на погоне. А в погребах «Зейдлица», утратившего в результате пожара треть боезапаса к главному калибру, оставалось снарядов всего на две сотни выстрелов.

Уже начал отставать, теряя скорость, жестоко изувеченный «Блюхер». А обещанное Хипперу Ингенелем содействие линкоров еще никак себя не проявило. В 11 часов 25 минут еще один британский 343-миллиметровый полуфугас ударил в броневой пояс «Зейдлица» в районе ватерлинии у миделя. И брони не взял. Тяжелая плита крупновской стали толщиной около 300 миллиметров только прогнулась от мощной силы удара,

вжалась в тиковую подбронную прокладку и по углам и стыкам с соседними плитами дала легкую фильтрацию воды. Последствия этой раны будут обнаружены только после битвы – уже в вильгельмсхафенских доках.

Это попадание стало для флагмана Хиппера последним. Через двадцать-двадцать пять минут погони выкатился из строя, заваливаясь в крене, британский флагман «Лайон». Остальные англичане во главе с «Принцесс Ройял», желая получить от этого боя хотя бы один гарантированный результат, буквально набросились на погибающего «Блюхера».

Еще полчаса такого боя – и у германских линейных крейсеров не останется боеприпасов. А «Блюхер» последним сигналом предупредил флагмана, что позади погони наблюдает еще восемь дымов, принадлежащих, по всей видимости, крупным кораблям противника. «Лайон» мог получить поддержку своих линкоров практически в любой момент. А дредноуты Гохзее-флотте только покинули свои якорные места на рейде Вильгельмсхафена...

Этот бой был проигран. Теперь следовало подумать о том, чтобы избежать потерь более массовых, нежели уже понесены.

Было около полудня по германскому исчислению времени. Для адмирала Хиппера настал момент принятия решения. Дилемма была проста и жестока, как это часто бывает на войне. Пойти прикрывать избитого «Блюхера» и ввязаться в продолжение перестрелки – только еще и на коротких дистанциях, когда и попадания станут чаще, и больше вероятность пробития брони? Или отступить, пожертвовав безнадежно поврежденным «Блюхером», у которого, наверное, уже нет шансов продержаться долго, но тем самым сохранить для державы три более сильных боевых корабля? Третьего было не дано.

Товарищество по оружию диктовало первый вариант действий. Государственные интересы – второй... Франц Хиппер смог не дать воли эмоциям и поступить в соответствии с государственными интересами.

В 12 часов 12 минут пополудни «Зейдлиц» флажным сигналом скомандовал поворот на юг. Авангард ушел с линии погони – в спасительные туманы над южными румбами горизонта, через две минуты разорвав огневой контакт с противником. Три линейных крейсера, выжимая из перегретых турбин

предельную скорость хода, покидали место неравного сражения. И еще долго, безмерно долго вслед им грохотала канонада. «Блюхер», оставшись один против всей эскадры врага, продолжал сражаться.

Сполохи выстрелов на горизонте взлетали еще полтора часа. Одному Богу известно, что все это время творилось в душах моряков на уходящих на юг кораблях, и могла ли после этого боя по-иному сложиться судьба Императорского Авангарда и его флагмана?..

В ночь после возвращения эскадры офицеры кают-компаний «Зейдлица» встретились с вице-адмиралом Ингенолем. Разговор был резким. Да, честно говоря, и не мог быть другим. И в ходе этого разговора капитан-цур-зее Мориц фон Эгиди, как пишут в штабных рапортах, «грубо нарушил субординацию по отношению к старшему по званию»... Без подробностей! Но назначить взыскание тому, кто только что возвратился из боя, не поднялась рука ни у одного начальника.

А после боя, пока еще «Зейдлиц» стоял в длительном ремонте, был военный совет в Главном Штабе. И адмирал фон Ингеноль отправился в отставку. Высшие чины немецкого флотского командования, по сути дела, оправдали действия Хиппера, констатируя факт, что при том составе, в котором эскадра вышла в море, итог боя не мог быть иным. Без поддержки линкоров концевому крейсеру, уступающему остальным и в скорости, и в мощи главного калибра, суждена была гибель. И решение спасти оставшихся было признано правильным. Но... За проигранный бой отвечает командующий. За потери в эскадре несет ответственность ее флагман. Германия простила Хиппера и «Зейдлицу» гибель «Блюхера». Но простили ли ее себе те, кто уцелел в этом бою?..

4.

Весной 1915 года, когда по балтийским заливам еще дышали горбами грязно-зеленого льда холодные волны, германский флот повел наступление на Або-Аландский оперативный район. Создание в тамошних шхерах маневренной стоянки для немецких миноносцев должно было открыть немцам дорогу на Либаву. сухопутная армия врага, направляемая железной

волей маршала Гинденбурга, к тому времени уже вышла к побережью Рижского залива. В Ирбенах шныряли германские тральщики...

Чтобы попасть на Або-Аландские позиции, русский линкор-додредноут «Слава», – последний из броненосцев Балтийского флота, спущенный на воду еще накануне Цусимы, – должен был пройти через довольно мелководный Моонзундский пролив. Это, конечно, было чревато посадкой на мель. Но в Ирбенах – еще опаснее. Тральные работы прикрывают германские тяжелые корабли.

Как ни удивительно, «Слава» пошел именно через Ирбены. И уклонился от боя с превосходящими силами противника благодаря содействию... подводной лодки. Это была английская субмарина «Е-9», которая распугала своим появлением германские патрули и позволила «Славе» пробраться на Або-Аланд незамеченным. Переход линкора прикрывала и целая крейсерская бригада во главе с «Рюриком»-Вторым.

Маяк Михайловский уже был захвачен неприятелем. И однажды поутру, совершенно неожиданно, глазам германских наблюдателей, сидевших на облизанной ветрами маячной вышке, предстала страшная картина: по заштилевшей акватории, буквально в нескольких кабельтовых от уже занятого немцами берега, неспешно и уверенно, словно по Маркизовой Луже в Кронштадте, полз русский броненосец. И его двенадцатидюймовые орудия уже качались в повернувшихся башнях, нащупывая цель...

Германское командование отдало приказ уничтожить «Славу». Чем быстрее – тем лучше. Расправиться с одиночным русским броненосцем должны были семь кораблей аналогичного класса – линкоры типа «Виттельсбах» и «Брауншвейг». Такой силой одного противника можно буквально «затоптать».

26 июля 1915 года группа германских тральщиков снова вышла работать в Ирбены. Было раннее утро – 3 часа 50 минут. Тральщиков прикрывали два легких крейсера – «Бремен» и «Тетис». Скажем прямо – не самые сильные крейсера в своем подразделении. Их главный калибр – 105-миллиметровая артиллерия, которой, зачастую, было недостаточно даже для борьбы с русскими легкими крейсерами. А для «Славы» попадание таким снарядом вообще малочувствительно.

Но за передовыми отрядами следовали два броненосца – «Брауншвейг» и «Эльзас». Да и остальные пятеро были недалеко от места будущего боя – стояли в охране эсминцев у входа в пролив. Тральщики занимались своим делом – волокли тяжелые тралы, подрезая минрепы. Всплывшие мины обезвреживала расстрельная партия – колола смертоносные шары винтовочными пулями. Один из крейсеров вел наблюдение на уже протраленном фарватере. Второй держался на фланге, у границ минного поля. И в этот момент из-за низкого свинцового облака выскочил легкий разведывательный аэроплан. «Привет» от русского гидроавиатранспорта «Орлица»!.. А уж если тральная партия обнаружена – жди беды. Вслед за самолетами появились русские канонерки...

Читатель поймет, что значит тралить мины под обстрелом!

К началу шестого часа был готов только узенький проход в первом заграждении. Попытка перейти к следующей линии мин закончилась почти мгновенной гибелью тральщика «Т-52» – со всем экипажем. А в 5 часов 38 минут «Тетис» тоже зацепила мину.

Крейсер дернулся всем корпусом и завалился в крене. Пришлось срочно выводить его из зоны боя и отправлять на ремонт в Мемель в сопровождении одного из эсминцев. Через полтора часа та же участь постигла эскадренный миноносец «S-144». Но самое страшное для немцев было еще впереди...

К десяти часам утра со стороны Аренсбурга появился на горизонте густой дым. И вырывался этот дым тяжелыми клубами из двух высоких жарких труб русского броненосца... Только этого тральщикам и не хватало!

Линкоры «Брауншвейг» и «Эльзас» вступили в перестрелку со «Славой». Предельная дальность германских одиннадцатидюймовых орудий составляла около 110 кабельтовых. Русский линкор-ветеран был способен стрелять только на 80, и, казалось бы, неизбежно должен был потерпеть поражение. Но хитроумный «Слава» вывернулся. Он принял 300 тонн забортной воды на угольные ямы, подмочив часть топлива, но обеспечив себе несколько градусов крена в противоположную от противника сторону. От этого пушки задрались вверх и дальность увеличилась. Зато маневренность стала отвратительной, и заряжать орудия стало, мягко скажем, несколько неудобно.

Подрыв на минах еще одного тральщика и решительное поведение «Славы» поколебали уверенность неприятеля в успехе операции, и в два часа пополудни немцы отступили.

Неделю по ночам над заливом ползали тусклые огни – русский минный заградитель «Амур» восстанавливал попорченные тральщиками поля. В придачу к минам буксиры выставили в проливе противолодочный бон. Было ясно: немцы вернутся. И вернутся, по возможности, с такими подкреплениями, что и «Славе» против них будет не устоять.

...Они пришли 3 августа.

Отряд прорыва, идущий сразу за тральной партией, составляли линкоры-дредноуты – «Нассау» и «Позен», Разведку обеспечивали крейсера «Грауденц» и «Пиллау» – быстроходные современные корабли, из числа лучших в Гохзеефлотте. Из «старого» состава балтийской эскадры присутствовал легкий крейсер «Бремен» – в роли проводника по недавно протраленным фарватерам в русских минных полях. Поддерживал разведку «Аугсбург», бывший второй флагман Кильского учебного отряда, легкий крейсер со «снайперскими» артиллерийскими расчетами. Лучшего стрелка на свой 105-миллиметровый калибр в этих водах надо еще поискать!..

По флангам эскадры в качестве защиты от подлодок носилось около трех десятков эсминцев. У входа в пролив стоял отряд содействия в составе шести линкоров-дредноутов типа «Рейнланд» и «Гельголанд». С ними – на всякий случай – явились и два додредноута, все те же «Эльзас» и «Брауншвейг». А через Кильский канал из Северного моря пришли линейные крейсера Первой Разведывательной группы – «Зейдлиц», «Мольтке» и «Фон дер Танн». Пришли со своими легкими крейсерами и эсминцами противолодочного прикрытия, имея задачей обеспечить очистку Або-Аландского региона от неприятельских сил и обеспечение глубокой авангардной разведки для линкоров типа «Нассау»...

При этом штабная инструкция, выданная перед походом Хипперу, только что произведенному в вице-адмиралы, гласила недвусмысленно: **«Линейными крейсерами не рисковать!»**

Адмирал Э. Шмидт рассчитывал на то, что под угрозой столь мощного «железного кулака», направленного в стратеги-

чески важную точку боевого взаимодействия – в Рижский залив – русский император, наконец, отменит свой приказ, из-за которого линкоры типа «Севастополь» не могли действовать за пределами стомильной зоны от Гельсингфорса. Фактически, немцы намеревались навязать русской эскадре генеральный бой. Но приказ остался в силе...

Путь германскому соединению преградил только «Слава».

Свинцово-серая тень медлительного одинокого броненосца возникла из утренней полумглы почти неожиданно. Грохотнул выстрел. И впереди головного тральщика в серую воду тяжело рухнул, вздымая высокий белый фонтан, первый двенадцатидюймовый снаряд...

«Нассау» и «Позен» не спеша развернулись для бортового залпа. Германским дредноутам некуда было спешить: по существовавшему до войны тактическим предположениям, корабль предыдущего линейного поколения не мог продержаться против них более нескольких минут. Или погибнет – или отступит. Если успеет, конечно...

«Славе» некуда было отступать.

Перестрелка шла вяло, на очень больших дистанциях. Противники изучали друг друга, и через полчаса немцы были уверены, что «Слава» выжидает подхода подкреплений, действуя в качестве оборонительной силы, «живого» элемента минно-артиллерийской позиции.

Кого ждет? Не дредноутов ли из Гельсингфорса?..

К 18 часам «Нассау» и «Позен» отошли, не добившись практически никакого результата. Прямых попаданий по врагу им сделать не удалось...

Нетрудно представить себе гнев Кайзера по поводу этой неудачи! Еще бы – едва ли не впервые в истории войн на море двум великолепно подготовленным мощным линкорам не удалось одолеть одного – слабее каждого из них в отдельности... Командиры «Нассау» и «Позена» вынуждены были оправдываться перед своим командованием.

Погода благоприятствовала наступающим. Из проливного створа в сторону обороняемой «Славой» минно-артиллерийской позиции полз утренний туман тусклого, молочного цвета. В этом тумане, двигаясь малыми ходами и стараясь меньше

дымить, «Нассау» и «Позен» неслышно подползли к позиции. И «Слава» на этот раз проспал опасность...

...Одиннадцатидюймовый бронебойный снаряд с германского линкора пропорол 152-миллиметровую броню верхнего пояса «Славы». Провалился в низы сквозь проломленную палубу. Разорвался в полупустой угольной яме, запалив топливо, и разрушил прибортовой коридор. В нескольких отсеках, расположенных поблизости от района попадания, погасло освещение, затруднив работу ремонтно-спасательной партии. В корабельный лазарет поступили первые раненые. Но никакие жизненно важные системы линкора повреждений еще не получили, и первая кровь не могла деморализовать экипажа.

Перестрелка устаревшего броненосца с двумя дредноутами продолжалась. «Зейдлиц» не спешил в нее ввязываться, ожидая более удобного момента. В конце концов, ведь не может же быть так, что сильные и неплохо подготовленные линкоры с этим отважным одиночкой просто не справятся?

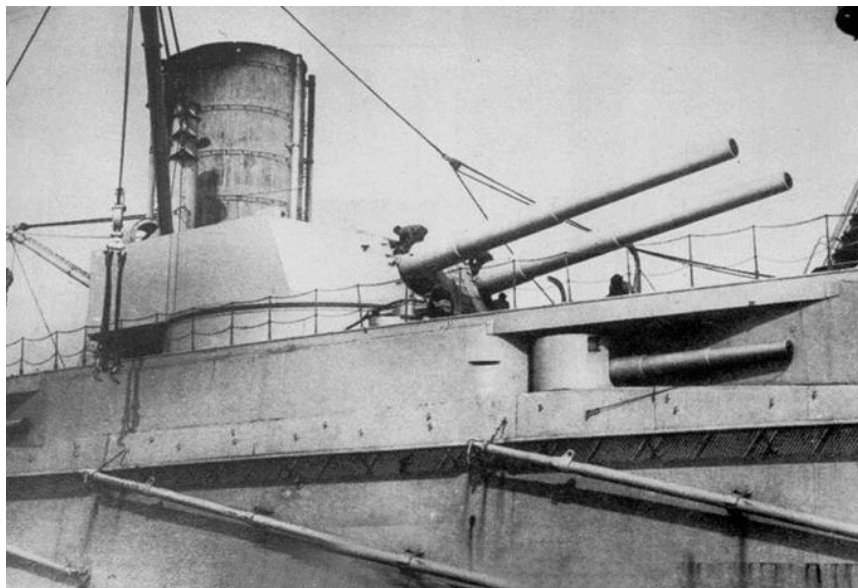


Фото 73. Линейный крейсер «Зейдлиц». Чистка прицельной оптики

А «Слава» тем временем получил еще два попадания – оба с большой дистанции, через палубу. Один из снарядов перебил подпалубный бимс и деформировал барбет бортовой шестидюймовой башни, дугой разорвался возле ростров и выбросил за борт несколько шлюпок.

Германские линкоры пристрелялись, и стоило им попытаться сократить дистанцию – «Слава» не устоял бы. Но в это утро действующая в Балтике британская подлодка торпедировала «Мольтке». Попадание торпеды было довольно опасным, и немцам пришлось организовывать целую спасательную операцию по доставке поврежденного линейного крейсера в док. В результате «отряд содействия» почти полным составом, оставив в зоне боя лишь легкие крейсера для обороны тральщиков, оттянулся к Данцигу.

...Той же ночью германские линейные силы расправятся с двумя русскими канонерками. «Сивуч» будет потоплен. А его напарник, «Кореец» (II), под огнем линкоров выбросится на скалы. И в штаб германских военно-морских сил на Балтике уйдет более чем странное донесение – о том, что будто бы в этом ночном бою погиб и «Слава»...

Не приняли же, в самом деле, немцы в ночи «Сивуча» за броненосец?

Оказывается, ухитрились принять!

«Слава» числился в погибших почти неделю. Кайзер успел даже подписать представления к наградам для отличившихся артиллеристов в экипажах «Нассау» и «Позена» – **«за потопление линейного корабля неприятеля»...**

Ордена уже покоились в бархатных коробочках, готовые к торжественному вручению, когда разведка донесла в ставку Вильгельма, что двухтрубный русский броненосец снова обстреливает флотилию тральщиков под Моонзундом...

– **Утопили, значит?** – рассвирепел Император, – **А теперь ступайте и утопите его по-настоящему!!!**

Выполнить приказ своего монарха немецким морякам удалось только в 1917 году. Но Первая Разведывательная эскадра не участвовала в этой операции. «Зейдлиц» со своим отрядом более не бывал на Балтике. И это было правильно, поскольку, откровенно говоря, линейным крейсерам нечего делать на одном сплошном минном поле. Разве что – погибать без пользы для Отечества.

5.

В конце марта 1915 года Первая Разведывательная эскадра получила долгожданное пополнение. В эскадру из Киля пришел «Лютцов» – однотипный «Дерфлингеру» новый линейный крейсер. Появление в составе отряда еще одного мощного корабля, вооруженного 305-миллиметровым главным калибром, несколько поломало для остальных привычную тактику боя. Это стало ясно на первых же совместных учениях.

Новый командующий Гохзеефлотте – вице-адмирал Р. Шеер – не повторял ошибок Ингеноля и старался не оставлять авангард без поддержки главных сил. Но зато при наличии у Хиппера двух кораблей с 305-миллиметровой артиллерией он не мог отказаться от использования линейных крейсеров в бою в качестве дополнительной тяжеловооруженной эскадры.

Набеговая крейсерская группа по стилю действий стала все более приближаться к мобильному отряду быстроходных линкоров, действующему совместно с остальной дредноутской колонной.

Для «Зейдлица» это могло означать конец флагманской карьеры. Тем более, что беспокойный Мориц фон Эгиди давно находился в конфликте со штабом флота, и если бы не считался незаменимым как командир флагманского корабля и хороший специалист своего дела, его давно бы постарались «подвинуть с занимаемой должности».

К тому же сам Тирпиц в день прихода «Лютцова» в эскадру ненавязчиво намекнул Хипперу, что был бы рад вскоре увидеть на фок-флагштоке новичка адмиральский флаг.

В конце марта адмирал Хиппер из-за болезни был вынужден покинуть свою эскадру и съехать в береговой госпиталь. Временным командующим Первой Разведывательной группой Гохзеефлотте стал его ближайший заместитель контр-адмирал Бедикер. Он оставил «Зейдлица» головным в колонне, когда 24 апреля 1916 года повел линейные крейсера на новый обстрел британской территории. На сей раз атаке были должны подвергнуться города Ярмут и Лоустофт. Со времени боя при Доггер-Банке прошло уже достаточно времени, чтобы попробовать возобновить подобные походы. Но в штабе флота у многих офицеров уже сложилось впечатление, что тактика изматывания противника рейдами к его берегам уже исчерпала себя.

Гохзеефлотте готовился навязать противнику генеральный бой. А учитывая то обстоятельство, что во время аналогичной предыдущей операции вместо этого генерального боя произошла только схватка двух авангардов, проигранная немцами и закончившаяся гибелью «Блюхера», командование Первой Разведывательной фактически теряло право на ошибку.

Успех любой военной операции на море обеспечивается рациональным подбором сил, хорошим их снабжением, конкретной формулировкой задач для каждого подразделения, точным расчетом всех контактов по времени, выучкой экипажей, состоянием техники... Факторов много. Но если, казалось бы, учтены все, это еще не значит, что победа тебе гарантирована. Судьба войны в какой-то мере всегда остается в руке Божьей, и даже гению иногда может просто не повезти.

27 марта 1915 года «Зейдлицу» не повезло. На пути к Лостофту ему попала под левый борт одинокая «бродячая» мина, очевидно, сорванная с минрепа и унесенная с одного из оборонных британских заграждений недавним штормом. 120 килограммов влажного пироксилина, взорвавшись на три-четыре метра ниже ватерлинии у отсека бортовых торпедных аппаратов, выдрали клоч обшивки общей площадью около 95 квадратных метров. Броня была пробита – с полным разрушением двух плит и частичным – еще двух. Крупными осколками и частями покоренной собственной защиты перебило несколько шпангоутов.

Противоторпедная переборка крейсера получила множественные деформации и разрывы на длине без малого 16 метров. Разорваны были и две продольные переборки в ближайших отсеках. В отделении хранения боезапаса бортового торпедного аппарата едва не сдетонировали на стеллажах несколько поврежденных головных частей от торпед. Корабль получил полторы тысячи тонн затоплений, в том числе – и за пределами отсеков противоторпедной защиты, поскольку через осколочные пробоины и деформационные разрывы в противоторпедной переборке вода проникла во внутренние отделения.

Просто удивительно, как это один небольшой боезаряд, который весит меньше, чем многие типы снарядов крупных калибров, смог наделать столько вреда...

При таких подрывах по инструкции полагается немедленно отправить пострадавший корабль на базу в Вильгельмсхафен. В ремонт, в док как можно скорее! Перед Бедикером встал вопрос о возможном сворачивании операции, так как эвакуация «Зейдлица» из британской зоны влияния предполагала необходимость его охраны. Но Мориц фон Эгиди сообщил адмиралу, что флагман способен еще держать скорость около пятнадцати узлов, и вполне может попытаться добраться до дома и один. Остальной эскадре нет смысла уходить с боевого курса, а надо попытаться все-таки выполнить задание.

Временный командующий Перовой Разведывательной эскадрой рисковать не хотел и колебался довольно долго. Подрыв «Зейдлица» произошел примерно в четыре часа пополудни, но до семи вечера линейные крейсера продолжали продвигаться к британским берегам, равняя свою скорость в режиме, наиболее удобном поврежденному флагману. Наконец, в 19 часов 25 минут Бедикер отдал приказ снимать штаб на борт «V-28», одного из своих эскадренных миноносцев, а «Зейдлица» отпустить домой.

Решение о назначении временного флагмана было несколько неожиданным. Юркий миноносец около 20 часов подошел к борту следовавшего в строю вторым «Лютцова», который шел теперь во главе колонны линейных крейсеров, и флажным сигналом потребовал принять на борт адмирала со штабом.

Почему был выбран именно «Лютцов» – едва вступивший в строй, с только что закончившей испытания своего корабля молодой командой? Ведь в составе отряда шел «Дерфлингер» – однотипный с «Лютцовом», так же вооруженный, но уже имеющий опыт участия в боевых действиях и даже однажды лидировавший колонну... Как бы то ни было, решение адмирала Бедикера оказалось в данных условиях верным, и с обязанностями флагмана «Лютцов» вполне справился.

Пока Первая Разведывательная эскадра обстреливала Лоустофт, «Зейдлиц», чья осадка увеличилась от принятой воды на полтора метра, осторожно прополз через отмели Хорнс-Рифа и вернулся в город. Бедикер все-таки не рискнул отпустить его совсем одного и дал в сопровождение два эсминца для противолодочной охраны.

В следующую ночь для поврежденного крейсера подготовили док. В ремонте «Зейдлицу» пришлось провести более месяца, и в его отсутствие эскадра не совершила ни одного боевого выхода, ожидая возвращения своего товарища. За это время вернулся из госпиталя Хиппер и несколько неожиданно оставил флаг за «Лютцовом». Очевидно, сыграла роль рекомендация гросс-адмирала Тирпица испытать в качестве лидера ударной линейно-крейсерской группы корабль с 305-миллиметровым вооружением.

2 мая 1916 года инженеры с верфи доложили штабу флота о завершении ремонта «Зейдлица». Но крейсер провел в доке еще несколько дней, так как при попытке испытаний на водонепроницаемость отремонтированных отсеков обнаружились вторичные деформации продольного набора в зоне бортового торпедного аппарата. Причем, деформации достаточно сильные: из-за них продольная переборка даже не держала воду. Кроме того, обнаружилась активная фильтрация воды через остаточные неплотности обшивки в зоне левого бортового торпедного аппарата. Только к 25 мая удалось окончательно ликвидировать последствия злосчастного минного подрыва. Из-за задержки с ремонтом «Зейдлица» Гохзеефлотте был вынужден на несколько дней отложить выход в море – на генеральный бой.

6.

Великое сражение за обладание Северным морем состоялось только 31 мая 1916 года. И «Зейдлиц» шел в нем третьим в строю своей эскадры – в кильватер «Дерфлингеру». Бывший флагман, без которого штаб был не согласен проводить давно запланированную крупномасштабную операцию, занял место рядового в своей группе. А возглавлял колонну «Лютцов» – новый фаворит Тирпица.

Для «Зейдлица» битва при Скагерраке началась примерно в 16 часов 30 минут, через час после того, как эсминцы и легкие крейсера германского флота доложили о том, что наблюдают «значительные силы противника». Это момент начала визуального, а затем и огневого контакта с линейными крейсерами адмирала Битти, согласно данным германского времяисчисления.

При выполнении приказа «разделить цели слева» «Зейдлицу» досталась в качестве противника красавица «Куин Мэри» – линейный крейсер из числа знаменитых «кошек Фишера», вооруженный артиллерией 343-миллиметрового калибра.

Англичане, распределяя цели, решили воспользоваться численным преимуществом и сосредоточить огонь двух линейных крейсеров на флагманском «Лютцове». Таким образом, третья в британском строю «Куин Мэри» должна была стрелять по «Дерфлингеру», но из-за ошибки в приказах принялась пристреливаться по «Зейдлицу», уже успевшему добиться по ней накрытия.

Оставшийся вообще без противника «Дерфлингер» вел огонь, фактически, «в льготных условиях» – как на полигонных стрельбах...

Он и прикончил «Куин Мэри» через некоторое время после начала обстрела – примерно в 17 часов 26 минут... Гордость британского флота почти мгновенно исчезла с поверхности моря в адском пламени внутреннего взрыва, после того, как 305-миллиметровый бронебойный снаряд разорвался у нее в системе подачи боезапаса. Но прежде, чем погибнуть, британский линейный крейсер успел неоднократно добиться успеха, стреляя по «Зейдлицу».

Насколько эффективной оказалась ответная стрельба «Зейдлица» по «Куин Мэри» – не вполне понятно, поскольку после начала пожара задымления мешали наблюдать даже высокие всплески от падающих снарядов, и различить накрытия противника 280-миллиметровым и 305-миллиметровым калибром было практически невозможно. Согласно Гренеру, победа над «Куин Мэри» приписывается двум германским линейным крейсерам совместно. По британским данным предполагается, что до рокового попадания с «Дерфлингера» «Куин Мэри» получила от «Зейдлица» не менее 4 попаданий.

Впрочем, подтвердить или опровергнуть эту версию некому. «Зейдлиц» перенес огонь на следующий в британском строю линейный крейсер – «Тайгер».

Потом экс-флагману Первой разведывательной пришлось вести огонь и по британским дредноутам, спешившим к месту разгорающейся схватки. За время этого боя «Зейдлицем» было истрачено 376 снарядов главного калибра. Из них поврежде-

ния противнику нанесли десять: четыре снаряда досталось «Куин Мэри», два – «Тайгеру» и еще по два – линкорам «Уорспайт» и «Колоссус»... Это неплохой процент попаданий для дистанций боя в среднем от 60 до 100 кабельтовых.

Кроме главного калибра, линейный крейсер использовал и средний – причем, пожалуй, чаще и активней, нежели все остальные корабли эскадры Хиппера, израсходовав 450 снарядов. Средний калибр применялся для отражения минных атак и для обстрела английского броненосного крейсера «Дифенс». Процент попаданий по миноносцам и «Дифенсу» точно не определен, так как при отражении минных атак стреляла вся германская эскадра и накрытия не дифференцировались, а броненосный крейсер, так же, как и «Куин Мэри», погиб от внутреннего взрыва слишком быстро, чтобы наблюдатели успели оценить эффективность огня.

«Зейдлицу» и самому досталось страшно. За этот бой он получил от 22 до 24 снарядов крупного калибра от разных кораблей противника. Первый снаряд – полубронебойный от «Куин Мэри» – примерно в 16 часов 55 минут поразил линейный крейсер в борт выше ватерлинии примерно на уровне фок-мачты. Бортовая броня была пробита, 25-миллиметровая броневая палуба – тоже, смерч осколков вместе с оторванными элементами собственного набора проник в электрораспределительный отсек и вывел из строя почти все находившееся там оборудование. Кроме того, взрыв расшатал силовой набор, и содрогающийся при каждом собственном залпе линейный крейсер начал принимать воду через мелкие разрывы обшивки на ватерлинии. Вода постепенно, но неумолимо скапливалась в снарядных погребах носовой башни главного калибра, а определить локализацию пробоин, через которые она прибывает, до конца боя было совершенно невозможно.

Этот же снаряд походя разворотил уже готовый к приему раненых носовой лазарет «Зейдлица». К счастью, находившиеся там врач, его помощник – исполнявший обязанности санитары корабельный цирюльник, и священник уцелели. И даже успели спастись от пожара в соседнем отсеке. Погибло несколько санитаров, а для помощи многочисленным раненым остался пригодным только главный перевязочный пункт.

Буквально через три минуты после первого попадания по «Зейдлицу» «Куин Мэри» снова добилась успеха. На сей раз ее

343-миллиметровый полуфугас, прилетевший с дистанции 74 кабельтовых, взорвался на броне под левой бортовой башней ее противника. Взрыв расколол 230-миллиметровую броневую плиту, огненная струя газов и металла прорвалась под барбет, пронзила стенку подачного канала, состоящую из 30-миллиметровой крупновской стали, и вновь, как в бою при Доггер-Банке, воспламенила заряды на подаче. Расчет мгновенно погиб в пламени, а сама башня потеряла подвижность из-за разрушения барбета и сильных температурных деформаций подшипникового кольца. Забушевал пожар, но наученный ранее горьким опытом проигранного боя «дивизион живучести» уже знал, что делать, и от взрыва боеприпасов корабль был спасен своевременным подтоплением подбашенных отсеков через кингстоны. Кроме того, в предотвращении взрыва сыграла роль и модернизация системы пожарной безопасности, проведенная во время ремонта после боя у Доггер-Банки.

Около 17 часов еще один снаряд от «Куин Мэри» цапнул обшивку «Зейдлица» ниже ватерлинии у левого борта и разорвался в воде, повредив борт на протяжении 11 метров. Ранение было касательным, но гидродинамический удар довершил дело: клепанные швы, оставшиеся после старого минного подрыва, все-таки разошлись, герметичность сразу нескольких отсеков по левому борту была потеряна, в корпус стала довольно обильно поступать вода.

У кораблей, использующих в качестве топлива для котлов обычный каменный уголь, есть одно преимущество перед «жидкостниками» – если бортовую броню берет вражеский снаряд, энергии взрыва не дает распространиться угольная яма – забитая топливом полость у борта, играющая в этом случае роль противоосколочного коффердама. К семнадцати часам 31 мая 1916 года передние наружные угольные ямы «Зейдлица» были по левому борту единственным препятствием для распространения затоплений. Вода уже разбегалась по палубам ниже ватерлинии и в дополнительных угольных ямах, и на уровне погребов боезапаса, и в торпедно-зарядном отсеке. Затоплены были даже креновые цистерны – активные успокоители качки.

Крейсер получил крен на левый борт. Казалось бы, с изменившейся центровкой корпуса и с выхождением из строя одной

башни, «Зейдлиц» должен был начать хуже стрелять. Но, как ни странно, ближе ко второй фазе боя процент попаданий по врагу у него увеличивается до 5,3 при дистанции около 70 кабельтовых. И это – несмотря на то, что в этот момент немецкая эскадра ведет огонь в невыгодных для себя условиях освещения.

...Положение эскадры Хиппера и вместе с ней – «Зейдлица» стало еще опаснее, когда около 17 часов 5 минут с северо-западных румбов в зону боя на полном ходу влетела опоздавшая к завязке сражения Пятая эскадра Гранд-Флита под флагом адмирала Эван-Томаса. Четыре крупных, сильных, новейших британских сверхдредноута, вооруженных артиллерией калибром 381 мм. К счастью для авангарда Гохзеефлотте, эти бронированные монстры не проявили в момент боя никаких снайперских талантов, их снаряды ложились накрытиями слишком редко. По сути дела, серьезно пострадал от стрельбы кораблей Эван-Томаса только «Фон дер Танн».

За мгновение до гибели «Куин Мэри» тяжелый снаряд калибром 381 миллиметр, вероятнее всего, выпущенный линкором «Уорспайт», вонзился в полубак «Зейдлица» и произвел обширные разрушения палубы и переборок в жилых кубриках. Надводная пробоина, хотя и крупная, поначалу была сочтена не слишком опасной – воды от нее в корпус не поступило, пожар был недолгим и вскоре был благополучно ликвидирован, население пробитого кубрика пребывало на боевых постах и никто из моряков, как это ни удивительно, даже не был ранен. Но бой продолжался, и последствия этого попадания сказались позже – когда из-за многочисленных поражений полубака снарядами крупных калибров «Зейдлиц» просел в дифференте на нос...

Через десять минут после того, как эскадра Битти, потевшая к тому времени уже два корабля, переменяла курс и начала двигаться на соединение со своими линкорами, 9 и 13 флотилии британских эскадренных миноносцев, прикрывавших этот маневр, прорвались в торпедную атаку к строю авангарда Гохзеефлотте. И тотчас борта линейных крейсеров Хиппера окутались дымом, окрасились оранжевыми сполохами беглого огня – быстро и часто заработали казематные плутонги среднего калибра... Атака захлебнулась, эсминцы в горячке выбросили свои торпеды наобум и, прикрывая поврежденных

сотоварищей, откатились под огнем шестидюймовой артиллерии, преследуемые легкими силами германского флота. Но одному отважному маленькому кораблю повезло.

Эсминец «Петард» вышел в атаку на германский строй с носовых курсовых углов. Его целью, вне сомнения, был «Лютцов» – уже серьезно израненный, но по-прежнему ведущий интенсивный огонь по английскому флагману «Лайону». Над полем боя клочьями плыли дымы, ограничивающие видимость, и с одним таким густым дымовым клубом «Петард» смог подобраться к увлечшемуся стрельбой «Лютцову» достаточно близко – на дистанцию около двадцати кабельтовых. Три торпеды вылетели из аппаратов...

«Лютцов» заметил опасность слишком поздно. Эскадра, отстреливаясь, слегка изменила курс, ложась в координат, но одна из выпущенных «Петардом» торпед все-таки нашла свою жертву – правда, не ту, в которую эсминец целил.

Смертоносная «сигара» с боезарядом весом 234 килограмма ударила ниже бронирования под полубак третьего в строю германского крейсера. «Зейдлиц» вздрогнул от взрыва всем корпусом – грохот и вибрация попадания ощущались как тугая ударная волна даже в удаленных от места поражения отсеках. Торпеда разорвалась по правому борту на уровне подбашенных отсеков носовой артиллерийской установки. На три метра ниже ватерлинии в обшивке образовалась огромная продолговатая дыра длиной 12 метров и шириной около четырех. Вода хлынула внутрь корпуса, круша и выдавливая посеченные переборки. Клепанные швы на обшивке разошлись на протяжении 28–30 метров, и вокруг пробоины началась активная фильтрация даже в неповрежденные отсеки. Противоминная защитная переборка толщиной 50 миллиметров не прорвалась, но тоже дала течь по стыкам с броневого палубой. А выданный взрывом клоч обшивки весом около 70 килограммов вместе с фрагментами перебитого шпангоута, на котором он некогда крепился, влетел с ударной волной внутрь корпуса, и, сокрушая переборки, проник едва ли не до диаметральной плоскости.

Носовой электротехнический отсек – ближайший к месту торпедного попадания – был разрушен полностью. Электростанция, состоявшая из двух паровых динамо-машин и не-

скольких трансформаторов, совершенно разворочена. Команда там погибла, захлебнувшись забортной водой, но успев задрать и переходные, и вентиляционные люки, чтобы не пустить предательские затопления дальше по корпусу. Вся передняя половина корпуса корабля осталась без электричества, и для восстановления освещения и ввода в действие многочисленных электромеханических систем их пришлось запитать от кормовой станции. Взрыв вздыбил у борта высокий плотный водяной фонтан такой силы, что его всплеском повредило первое 150-миллиметровое орудие, как раз ведущее огонь по врагу. Расчет не пострадал, но пушка, деформированная и сбита с шестерен механизма наведения, умолкла до конца боя.

Попадание торпеды отразилось и на состоянии ходовых систем. От мощного волнового сотрясения корпуса при разрыве заклинило в раскрытом положении предохранительные клапана одной из четырех турбин и, кроме того, возникла трещина в ее прочном корпусе. Турбинное отделение в одночасье заполнилось перегретым паром, и там, в невыносимой жаре, почти ничего не видя, механики на ощупь отыскивали место повреждения, чтобы произвести ремонт.

Торпеда увеличила затопления под полубаком корабля до 2000 тонн. «Зейдлиц» сильно просел, так что появившийся теперь крен уже на правый борт и дифферент на нос уже отчетливо наблюдались соседями по строю. Тем не менее, линейный крейсер еще был в состоянии поддерживать эскадренный ход и активно вел огонь по врагу из уцелевшей артиллерии. На запрос, сделанный флагманом по поводу состояния корабля, капитан-цур-зее фон Эгиди доложил, что повреждения турбины ликвидированы за 15 минут, прошедшие после попадания торпеды.

Да, турбина уже была вновь введена в действие, электрообеспечение в помещениях носовой части восстановлено за счет резервной электrorаспределительной станции, более сорока раненых и обожженных паром моряков эвакуированы на перевязочный пункт. Но в условиях продолжающегося боя было совершенно нереально остановить постепенное наступление воды, которая, несмотря на заdraивание всех переходных люков и дверей, продолжала распространяться по носовым отсекам через мелкие коммуникационные отверстия и осколочные

повреждения в переборках. Она сочилась через побитые сальники электропроводов и расшатанные клепаные соединения, проникала сквозь переговорные и вентиляционные трубы, разбегалась струями под палубными настилами, исподволь, постепенно завоевывая все новое и новое пространство внутри корпуса линейного крейсера.

Через полчаса после злосчастного торпедного выстрела «Петарда» отсеки «Зейдлица» на протяжении 19 метров от первого торпедного аппарата до барбета башни были уже залиты в той или иной мере. Значительно ухудшилась управляемость.

А бой продолжался. Около шести часов вечера новый 381-миллиметровый снаряд с линкора «Бархэм» разворотил обшивку «Зейдлица» в 20 метрах от форштевня. Эта огромная дыра в обычных условиях считалась бы «косметическим дефектом», так как никакое внутреннее оборудование от взрыва не пострадало. Но при дифференте на нос надводные пробойны очень быстро становятся подводными, а тяжелые снаряды британского производства, даже если рвутся на броне, не пробивая ее, или вовсе переламываются во время удара, причиняют множественные деформации обшивки и расшатывают элементы основного набора. Тем более, что вслед за этим «Зейдлиц» получил еще два или три таких же снаряда.

Неприятель пристрелялся. За время боя с линкорами Эван-Томаса «Зейдлиц» получил не менее семи тяжелых повреждений – в основном в зону полубака и батарейной палубы, где располагались 150-миллиметровые орудия. А к месту боя продолжали пошелонно прибывать британские отряды...

В 19 часов 20 минут, когда во главе германского авангарда был уже близок к выходу из строя совершенно избитый «Лютцов», «Зейдлиц» подвергся обстрелу со стороны Третьей линейно-крейсерской эскадры адмирала Горацио Худа. 305-миллиметровый снаряд, – по всей видимости, от «Индомителла» – со средней дистанции около 55–60 кабельтовых ударил в борт в кормовой части германского крейсера. Трехсотмиллиметровая броня главного пояса выдержала взрыв, но от сотрясения произошло разобщение муфты верхнего рулевого привода, и покуда ремонтная партия искала и воссоединяла разошедшуюся муфту, «Зейдлиц» управлялся непосредственно из помещения над рулевыми отделениями.

Уже после того, как покинул колонну совершенно утративший боеспособность «Лютцов», адмирал Хиппер со штабом перешел на борт эскадренного миноносца и под обстрелом отправился вдоль колонны линейных крейсеров, чтобы найти наименее избитый корабль и перенести на него флаг. «Дерфлингер» в качестве резервного флагмана не подошел – у него уже были сбиты все антенны и сигнальные флажтоки, а без исправных средств связи эффективно не покомандуешь.

Следующий в строю – «Зейдлиц» – держался с видимым дифферентом, и принять под трап катер со штабными офицерами отказался. Да Хиппер и сам видел, что его бывшему флагманскому кораблю приходится слишком туго для того, чтобы возглавить вновь свою эскадру. Убедившись в том, что «Зейдлиц» также не сможет выполнять функции лидера колонны, Хиппер перешел на борт «Мольтке», оказавшегося избитым менее всех. Но прежде, чем адмиралу удалось вновь оказаться во главе своего отряда, прошло полтора часа: эсминец не мог приблизиться к трапам «Мольтке» из-за обстрела.

Все это время эскадру возглавлял «Дерфлингер» – в самоубийственной контратаке авангарда на британскую колонну главных сил. Четыре избитых линейных крейсера против еще не участвовавшей в бою дредноутской эскадры Гранд-Флита... Контратака нужна была для прикрытия маневра линкоров Гохзеефлотте – и линейные крейсера дали возможность совершить этот маневр. Но сами понесли новые потери.

В период с восьми часов пополудни до без четверти девять «Зейдлиц» был под обстрелом британских дредноутов. За это время не менее пяти или шести снарядов калибром от 305 до 381 миллиметров изрешетили его борт по всей длине корпуса. Были выведены из строя обе кормовые артиллерийские башни. Верхняя выгорела от снаряда с «Сент-Винсента», а в нижней – системы вертикального наведения были сбиты попаданием, полученным от новейшего линкора «Ройял Оук». Кроме того, была повреждена система крепления противоторпедных сетей, разрушена обшивка корпуса ниже бронирования по правому борту на протяжении 12 метров, перебиты электроприводы кормовых башенных плутонгов, искорежены ходовой мостик и прожекторная площадка на фор-марсе.

Последней яростной вспышкой сражения линейных сил была схватка с линейными крейсерами Битти, начавшаяся примерно в 21 час 20 минут. Эскадра Хиппера прикрывала отход главных сил, а «кошки» и потерявшие своего предводителя линейные крейсера «Инфлексибл» и «Индомитебл» пытались связать немцев боем. «Зейдлиц» сцепился в артиллерийском поединке с «Принцесс Ройял», и буквально через несколько минут после начала дуэли британский крейсер добился первого успеха. Его снаряд вырвал клоч из борта «Зейдлица» на уровне середины 150-миллиметровой батареи и повредил орудие номер четыре. Осколки этого снаряда частично разрушили радиорубку. Впрочем, дальней связью «Зейдлиц» в течение боя не пользовался, и повреждение радио было ликвидировано еще до наступления темноты.

В 21 час 26 минут «Зейдлиц» едва не лишился своего бесшменного командира и понес потери в офицерском составе. «Принцесс Ройял» подбила мостик и боевую рубку своего противника, почти все командование корабля получило ранения, а находившиеся на мостике вахтенный лейтенант и офицер-сигнальщик погибли. Мориц фон Эгиди, который только перед этим поднимался на мостик, так как из задымленной рубки, утратившей визирные перископы, был ограничен обзор, отделался несерьезной контузией. Командиру несказанно повезло, что к моменту взрыва снаряда он уже начал спускаться под броню.

В результате этого попадания «Зейдлиц» не только едва не утратил командование, но и лишился полного комплекта штурманских карт, которые частью сгорели или были порваны осколками, частью промокли от крови раненых офицеров. К тому же вышли из строя оба гирокомпас. Но куда крейсер шел с эскадрой, потеря ориентировки ему не грозила.

Пока «Зейдлиц» перестреливался с «Принцесс Ройял», с северных румбов к нему подобрался еще один враг – «Нью-Зилэнд», представитель «колониальной» серии линейных крейсеров типа «Индефатигебл» с 305-миллиметровым вооружением. Он и нанес бывшему флагману германского авангарда последние в этом бою четыре попадания – в крышу уже не действующей кормовой башни, в главный пояс на уровне угольных ям первого котельного отделения, в казематы 150-милли-

метровых орудий и в кормовую надстройку. Один из снарядов, разрушив борт, разорвался в небольшом «предбаннике» у главного перевязочного пункта. В этом отсеке во время боя санитары зашивали в парусину моряков «Зейдлица», погибших и умерших от ран. Осколки снаряда проникли и в сам перевязочный пункт. Было добито несколько раненых, а медики, работавшие уже несколько часов не покладая рук, получили контузию.

Другой снаряд из этой серии подбил 150-миллиметровое орудие № 4 по левому борту и разорвался одновременно с приготовленным на подаче собственным снарядом. От двойного взрыва произошел небольшой пожар – воспламенился один подготовленный к выстрелу заряд. Пожар был оперативно ликвидирован уцелевшими артиллеристами, но осколки этого британского снаряда и собственной расколовшейся брони прошли в нижележащий отсек и повредили электрические кабели. В казематах погасло освещение и прекратилось энерго-снабжение систем управления всей средней артиллерией левого борта. Впрочем, вскоре удалось восстановить работу этих орудий, кроме четвертого, у которого осколками был разбит накатник.

Тот снаряд, что угодил в крышу кормовой башни, отскочил рикошетом в воздух и разорвался над палубой, умножив потери среди моряков «дивизиона живучести», пытающихся погасить пожар в кормовой надстройке.

«Нью-Зилэнд» стрелял по «Зейдлицу» с дистанции, не превышающей 45–50 кабельтовых. Поэтому ему удалось дважды пробить даже 300-миллиметровый главный пояс германского крейсера. Первым из этих попаданий была разрушена бортовая броневая плита и причинены значительные затопления в угольных ямах левого борта, а вторым нанесена довольно широкая рана выше ватерлинии – со смещением пробитой плиты, разрывом снаряда в межпалубном пространстве и серьезными деформациями основного набора.

Вероятнее всего, именно «Нью-Зилэнд» отработался по «Зейдлицу» и средним калибром. Уже дома, на Вильгельмсхафенской ремонтной верфи, специалисты обнаружат при осмотре корабля две глубокие овальные вмятины на броне главного пояса – по всей видимости, от снарядов калибром 102 миллиметра.

Потери экипажа линейного крейсера «Зейдлиц» составили в этом бою 98 убитых и 55 раненых. Но статистика в отношении раненых не может считаться точной, так как в этот список попали только те, кто обратился за помощью или был доставлен в лазарет во время сражения. Очень многие легкораненые до последнего момента оставались на своих местах и обратились за медицинской помощью только по прибытии в базу – уже в береговом госпитале.

Плоское небо – в серых и чернильных кляксах вечерних облаков – сменило цвет на багрово-красный, а потом начало медленно гаснуть в вечерних сумерках. Дымный горизонт прояснился, приблизившись с наступлением темноты. Генеральный бой еще тлел отдельными очагами, но две линейные колонны больше не сходились в решительной схватке. Сражение угасало так же, как этот день – последний день затяжной северной весны 1916 года.

За час до полуночи вице-адмирал Шеер потребовал от Первой Разведывательной группы сообщить местонахождение противника. Авангард в это время не находился в контакте с врагом, о чем адмиралу и было доложено. Ответ главнокомандующего был конкретен и даже не слишком краток:

– Найдите англичан и сообщите нам курс и скорость их отступления!

«Мольтке», на борту которого в это время находился адмирал Хиппер, возглавил этот поиск. Несколько легких крейсеров, которых флагману удалось собрать, вызвав по радио, должны были искать неприятеля при поддержке только двух линейных крейсеров. «Дерфлингер» и «Фон дер Танн» прикрывали отход с места боя дредноутской колонны Гохзеефлотте, а следить за противником отправились «Мольтке» и «Зейдлиц» с легкими крейсерами и миноносцами.

Откровенно говоря, от «Зейдлица» в этой вылазке было слишком мало толка. Он едва двигался, и случись встреча с противником, вряд ли смог бы стрелять. Осадка носом составляла почти тринадцать метров. Полубак был полностью залит, так, что даже личная эмблема корабля – дворянский герб рода Зейдлицев фон Курбах – на треть ушла под воду. В норме этот герб крепится у форштевня рядом с якорным клюзом, на высоте шести метров от ватерлинии.

От обильных затоплений остойчивость корабля ухудшилась настолько, что любой более-менее резкий маневр мог привести к почти мгновенной гибели. Если бы Мориц фон Эгиди доложил об этом Хипперу, можно практически не сомневаться, что линейный крейсер был бы отстранен от дальнейшего участия в операции и выведен из зоны боя – вероятно, даже с сопровождением.

Но подробного доклада о повреждениях Хиппер не получил. «Зейдлиц» просто встал в кильватер «Мольтке» и пошел за ним в ночь, выжимая эскадренный ход из последних сил... По показаниям тахометра, обороты турбин в этот момент соответствовали скорости 22 узла. Однако по данным «Мольтке», сводной флотилии пришлось уменьшить ход до 18–19 узлов, чтобы избитый «Зейдлиц» не отставал.

В этот момент в носовых отсеках крейсера находилось около трех тысяч тонн воды, и затопления продолжали нарастать. Вскоре они достигнут почти пятой части от водоизмещения.

Читатель, если не верите, спросите любого профессионального инженера-кораблестроителя, и вам скажут, что при локализации таких больших масс воды в периферических отсеках корпуса – довольно далеко от естественного центра тяжести конструкции – шансы на выживание корабля крайне низки. И продолжать участие в бою – разновидность самоубийства.

К счастью, германские линейные крейсера не встретили врага этой ночью. Уже в полной темноте, когда великое сражение фактически было кончено, и оба противостоящих флота разрозненными группами отходили к своим базам, «Зейдлиц» тихо отстал от эскадры, не будучи более в силах следовать за сотоварищами. А сдерживать скорость всей колонны – это не в правилах хороших бойцов.

Если в начале ночи линейный крейсер еще был способен на скорость около 9 узлов, то к рассвету из-за засоления котлов и критического дифферента скорость упала до 7 узлов. Крен на правый борт продолжал нарастать, и достиг около 3 градусов, что не могло не сказаться отрицательно на остатках маневренных качеств. Если следовать классическим стереотипам, это состояние корабля принято считать критическим, и в таких случаях отдается приказ о подготовке к эвакуации экипажа.

Вместо этого капитан-цур-зее фон Эгиди отдал распоряжение откачивать воду даже вручную – малыми насосами, бочками и ведрами. А также попробовать перепустить часть воды из-под полубака ближе к естественному центру тяжести корпуса – в котельное отделение № 3, чтобы потом удалить через сохранившуюся в действии систему водоотлива. Последнее просто не удалось – повышенное давление воздуха не пустило воду через патрубки клапанов водоотливной системы, а открытие люков и водонепроницаемых дверей означало бы слишком большой риск.

К полудню 1 июня все уцелевшие в этом бою корабли – и британские, и германские – уже возвратились в свои порты. В Вильгельмсхафене у причальных стенок ремонтной верфи «Дерфлингер» и «Фон дер Танн» сдавали на берег многочисленных раненых. «Мольтке» держался на внутреннем рейде, ожидая своей очереди на осмотр специалистами верфи. Не было «Лютцова» и «Зейдлица», причем, если о судьбе первого, погибшего этой ночью, Хипперу было уже все известно, то участь «Зейдлица» была еще не ясна.

7.

Чересчур расторопные журналисты за ночь уже заготовили для «Марине Рундшау» хорошее довоенное Фото «Зейдлица» – в ослепительно-белой окраске и при флагах расцвечивания. Обвели траурной рамкой. Снабдили виньеткой с приспущенным флагом и летящей надписью острым готическим шрифтом – «геройски погиб за Отечество в бою при Скагерраке»...

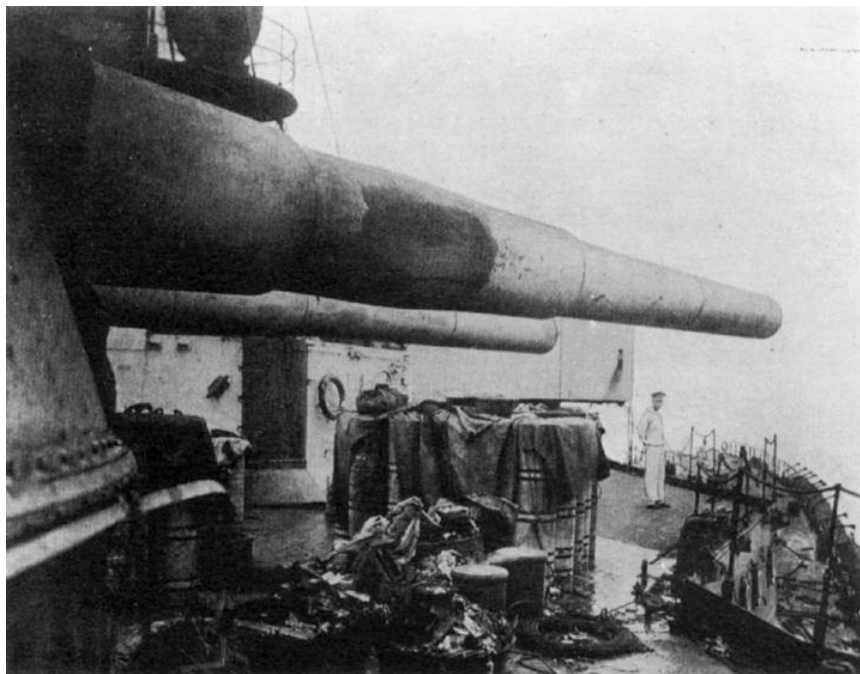
К счастью, Хиппер в береговом штабе вовремя заметил принесенное командующему на утверждение «художество» прессы. И сообщил журналистам, что оригинал злосчастной фотокарточки недавно связался с Вильгельмсхафеном по радио.

– Из-за увеличившейся осадки не могу быстро преодолеть отмели Хорнс-Рифа. Буду с приливом.

Вот так. Коротко и ясно. Без подробных рапортов, без суетливых призывов и требований помощи. Единственная просьба прозвучала позже – прислать с каким-нибудь из легких крейсеров карту банки Амрум, чтобы не сидеть на мели еще и там, или не нарваться, подобно несчастному «Йорку», погибшему

здесь в начале войны, на германские же оборонные минные заграждения.

То, что бывший флагман авангарда делал глубокой ночью, заслуживает отдельного описания.



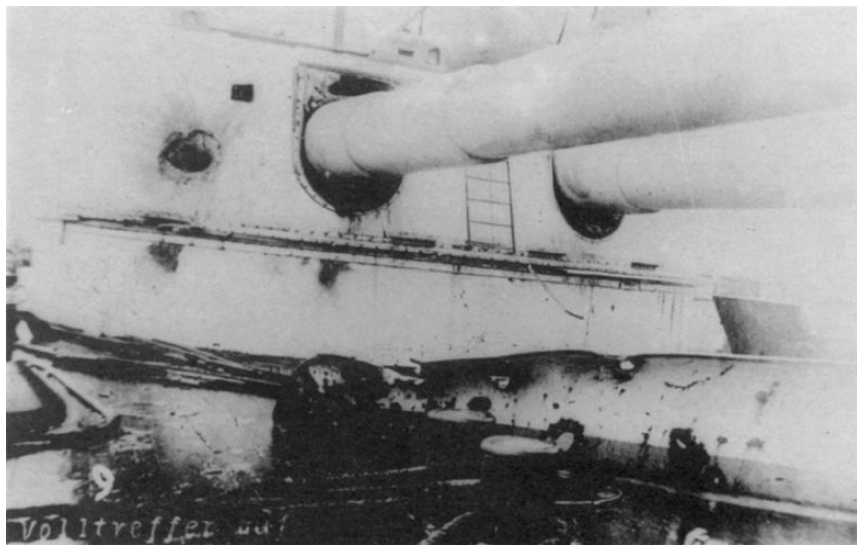
*Фото 74. Линейный крейсер «Зейдлиц».
Повреждения в бою при Скагерраке 1*

Около четырех часов пополудни «Зейдлиц» сидел на песчаной отмели у Хорнс-Рифа. Осадка носом в это время была у него примерно 13,5 метров, и борьба за живучесть заключалась в перепускании воды из-под полубака в креновые цистерны левого борта. Этим экипаж достиг уменьшения крена на правый борт, и ... еще более серьезных проблем с остойчивостью.

Едва начался прилив, фон Эгиди приказал усилить кочегарную вахту за счет моряков, отдохавших всего 2 часа, и передал на ходовые приказ увеличить обороты турбин. Полузатопленный крейсер, царапая днищем длинную отмель и взбаламучивая винтами донный ил, медленно потащился

прямо по песку. На короткое время число оборотов по показаниям тахометра достигло значения, соответствующего 15 узлам. В реальности было узлов 7–10, не больше. Но в данных условиях хоть ползком, а надо двигаться.

...Примерно без четверти шесть он заметил впереди на горизонте несколько смутных теней под расплывающимися дымовыми шлейфами. Это могли быть свои. Или англичане, если бы они ночью преследовали отступающий германский флот, и как-то в темноте разминулись с «Зейдлицем». И колокола громкого боя возвестили новую тревогу. К нескольким уцелевшим орудиям, несмотря на протесты военврача Амелунга, поднялись даже легкораненые...



*Фото 75. Линейный крейсер «Зейдлиц».
Повреждения в бою при Скагерраке 4*

К счастью для «Зейдлица», замеченные им дымы принадлежали медленно уходящим к Амруму германским броненосцам. Когда это удалось выяснить, он некоторое время шел за ними, но утром отстал, не в силах поддерживать даже десяти-узловой ход. К тому же около 8 утра не выдержала давления воды выгнутая переборка на 114 шпангоуте, и был затоплен еще один отсек. Команда эвакуировалась оттуда уже по пояс в

воде и практически вслепую: из-за разрыва паропровода везде, где не проникла вода, стоял густой удушливый пар.

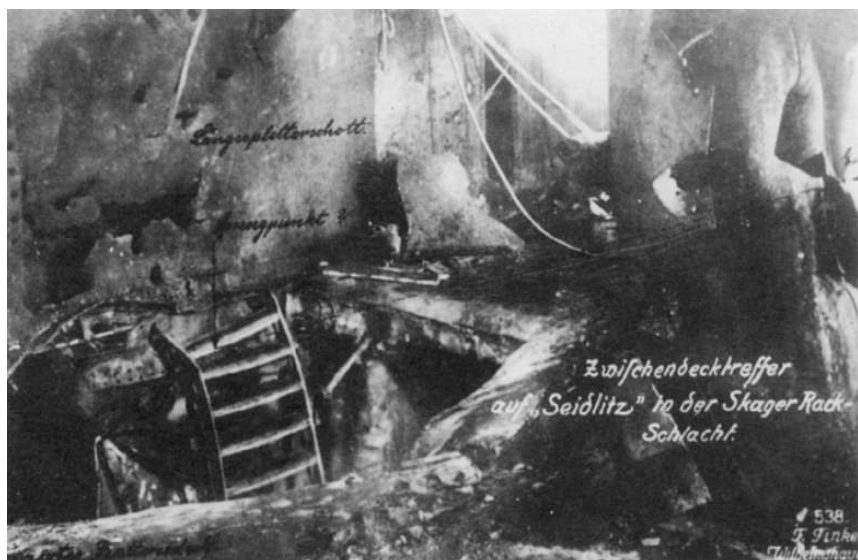
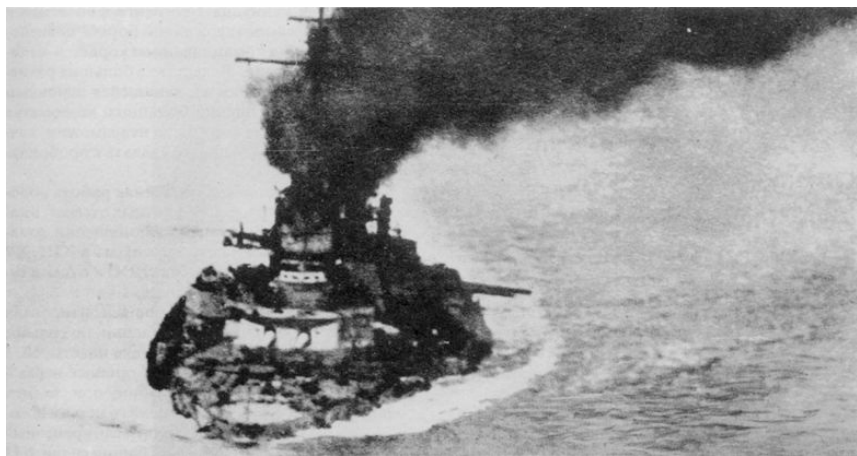


Фото 76. Линейный крейсер Зейдлиц.
Повреждения в бою при Скагерраке 4

Ход упал до 4–5 узлов. Причем лучше было бы двигаться исключительно по прямой: надводная пробоина под казематами левого борта сделалась полуподводной, и через нее вода залила левые угольные ямы, отчего появился крен теперь уже на левый борт. А любая попытка пошевелить рулем приводила к стремительному нарастанию этого крена.

В 9 часов 45 минут 1 июня «Зейдлиц» был найден у Амрума легким крейсером «Пиллау», доставившим нужные карты. В первую минуту наблюдатели «Пиллау» подумали, что помощь пришла слишком поздно, и состояние «Зейдлица» следует рассматривать как критическое. Но приближаясь, разведчик заметил, что линейный крейсер пытается двигаться...

Да! «Зейдлиц» шел четырехузловой скоростью, завалившись в почти 8-градусном крене, не удерживая курса, но шел!



*Фото 77. Линейный крейсер «Зейдлиц».
Повреждения в бою при Скагерраке 4*

«Пиллау» попытался его буксировать в сторону базы, развернув кормой вперед – очевидно, чтобы уменьшить давление на выгнутые давлением воды переборки в носовой части. Но буксировка не удалась. Тросы рвались. У «Пиллау» не хватало мощности. А любой резкий рывок мог попросту добить израненного «Зейдлица».

Разведчик сбегал к Арнумскому проходу, привел оттуда пару тральщиков и подпряг их к буксирным концам. Но у них и втроем ничего не вышло...

В десять часов утра «Зейдлиц» снова приткнулся к отмели – на сей раз уже на траверзе Хорнума. То, что в обычных условиях считалось бы серьезной навигационной аварией, стало для него короткой передышкой на этом адском пути домой.

Меж тем ветер крепчал и достиг уже 8 баллов. Мориц фон Эгиди, наконец, согласился считать положение своего корабля близким к гибели и приказал готовить к эвакуации всех раненых из основного и резервного перевязочных пунктов. Раненых вынесли на верхнюю палубу и через шлюпки передали на «Пиллау». И в этот момент, в самый страшный миг потери надежды, со стороны уже близкой базы на горизонте вспух широкий бурый шлейф дыма.

Два спасательных транспорта – «Крафт» и «Бореас», присланные Хиппером из Вильгельмсхафена, осторожно разверну-

ли линейный крейсер в перпендикулярное волне положение, иначе бортовая качка могла покончить с израненным кораблем в любую минуту. Запустили шланги в затопленные отсеки и стали интенсивно откачивать воду. Первым делом они постарались справиться с креном, но больше чем на полградуса уменьшить его не смогли.

Фактически их насосы гнали воду из моря в море, поскольку подведение пластырей на ходу и при волнении было невозможным. Водоотливники могли лишь некоторое время поддерживать количество воды на постоянном уровне. Дальнейшую буксировку «Зейдлица» осуществлял крупный вильгельмсхафенский буксир, присланный командованием флота.

К 17 часам 1 июня даже капитаны спасателей поверили, что все кончено. Водоотлив оказался неэффективен, снова начали сдавать переборки. Количество воды в отсеках «Зейдлица» составляло уже 5 329 тонн. Пятая часть водоизмещения!..

Визуально наблюдался дифферент на нос, увеличение осадки носом на 14,2 метра, кормой – на 7,4 метра. Плюс крен на левый борт 8 градусов. С такими затоплениями не выживают, и уж тем более – не пытаются двигаться самостоятельно. Тем более – в шторм.

С целью выравнивания крена была предпринята попытка заполнить креновые цистерны правого борта. Результат этой акции едва не спровадил крейсер на тот свет: он завалился теперь уже направо, и держался исключительно благодаря «Бореасу», который зашел справа под борт и фактически, работал большим понтоном.

Это кажется невероятным. Но факт остается фактом: в 4 часа 25 минут «Зейдлиц» бросил якорь на внешнем рейде Вильгельмсхафена, в глубокой акватории залива Яде под боновым заграждением. Находившиеся при нем спасатели продолжали посменно активный водоотлив. Сразу же началась эвакуация раненых в береговой госпиталь. Миноносец с приспущенным вымпелом принял зашитые в парусину тела 98 убитых.

...Это было возвращение триумфатора!

По прибытии в порт линейный крейсер первым делом связался со ставкой Императора, чтобы поздравить Его Величество с крупной морской победой... Пусть историки позднейших времен совершенно иначе оценили результаты великой битвы,

«Зейдлиц» был победителем в ней – хотя бы уже потому, что выжил.

Специальная комиссия в составе ведущих инженеров завода «Блом унд Фосс» в течение нескольких дней провела осмотр «Зейдлица» и составила ремонтную ведомость, тщательно спланировав последовательность работ. Пожалуй, это была самая длинная немецкая ремонтная ведомость за всю войну. Но в докладе флагманского механика Хипперу выражалась уверенность, что при тщательном соблюдении технологии ремонта вернуть линейный крейсер в строй вполне возможно. Конечно, придется повозиться и потратиться. Конечно, возможны всяческие «вторичные последствия». Но в течение от четырех месяцев до полугода боеспособность корабля может быть восстановлена.

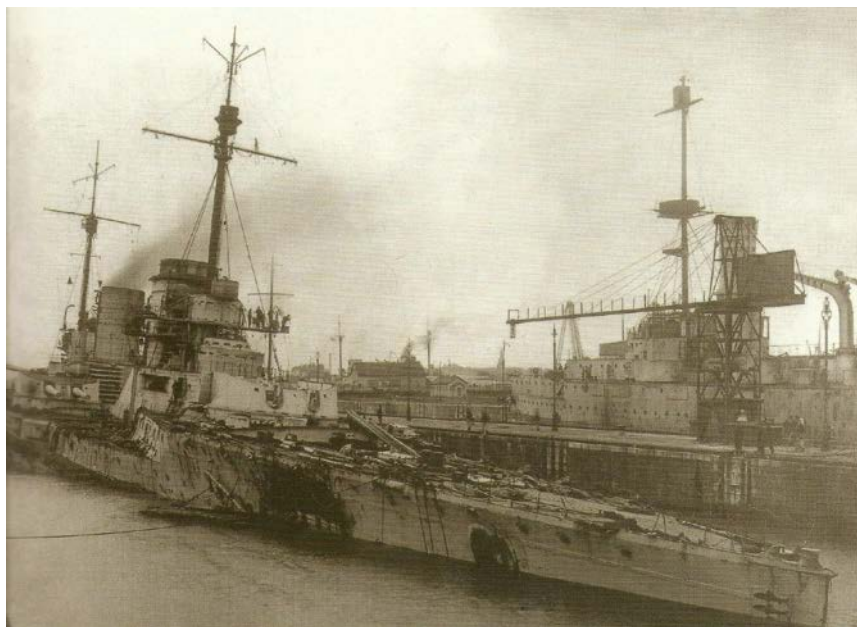
Узнав об этом факте от британских агентов в Германии, создатель концепции линейных крейсеров Джон Фишер выругался. Но в брани старого адмирала отчетливо сквозило восхищение:

– Вот же проклятый тевтонский волк! Похоже, он покинет сей мир только тогда, когда сам этого захочет!

Знал бы тогда сэр Джон Фишер, что его слова звучали почти пророчеством!..

Только 6 июня во время прилива разгруженный крейсер с демонтированными башенными орудиями главного калибра удалось на понтонах втащить на внутренний рейд и поместить у причальной стенки. 15 июня после тщательной подготовки главного дока казенной верфи «Зейдлиц» встал на капитальный ремонт.

В первый дни даже мастеровым казалось, что ремонтным работам не будет ни конца, ни края. Но для приведения находившегося на краю гибели линейного крейсера в боеспособное состояние ремонтным рабочим верфи понадобилось всего 107 дней. По прошествии этого срока «Зейдлиц» не только вернулся в эскадру, но и вновь возглавил ее – уже до конца, лишь на время подменяемый то новичком «Гинденбургом», то верным товарищем по оружию – «Дерфлингером», то, во время учений и на стоянках – старым легким крейсером «Ниобэ».



*Фото 78. Линейный крейсер «Зейдлиц».
Повреждения в бою при Скагерраке 5*

После ремонта осталось немало вторичных дефектов, выявлявшихся постепенно в течение целого года, и эти последствия тяжелых ран еще не единожды отправляли крейсер в заводскую акваторию.

4 ноября 1916 года Первая Разведывательная эскадра вышла в новый поход. На сей раз с линейными крейсерами шли два линкора – «Рейнланд» и «Нассау». А в задачи эскадры входила эвакуация с отмели близ Ютландского полуострова двух германских подводных лодок, потерпевших аварию в условиях плохой видимости.

Одну из несчастных субмарин удалось спасти. Но вышедшая в море на поддержку эскадры Хиппера сводная группа линкоров Гохзеефлотте сама нарвалась на завесу лодок – английских, разумеется, и два дредноута попали в ремонт с повреждениями от торпед. На том дело и кончилось.

Семнадцатый год в войне на море принес длительные перерывы в операциях надводного флота. Инициатива в морской войне давно и прочно ушла в руки подводников. И все же

авангард еще раз вышел в море – в конце июля – начале августа восемнадцатого. Это была операция по прикрытию выходящего на так называемый «путь 500» отряда подлодок. И встречи с врагом не случилось...



Фото 79. Линейный крейсер «Зейдлиц»

8.

Эта война так никогда и не закончилась для «Зейдлица». Подобно другим уцелевшим кораблям своего соединения, во время интернирования в Скапа-Флоу он открыл кингстоны 21 июня 1919 года. За несколько часов до подписания мира...

Английская охрана базы пыталась не дать ему погибнуть. Согласно британской официальной версии, «Зейдлиц» – последний корабль «капитального класса» в мире, который единожды в своей недолгой судьбе подвергся настоящей абордажной атаке.

Трудно ли взять десантом морской пехоты разоруженный и неподвижный линейный крейсер, имеющий на борту от силы треть штатной команды, среди которых нет ни одного человека с оружием?..

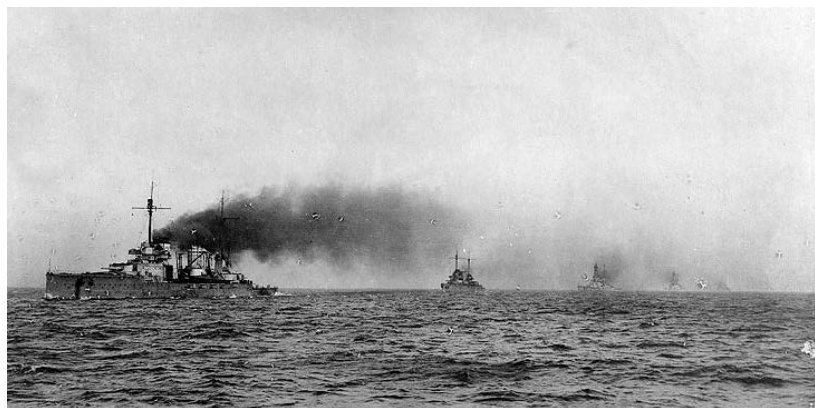


Фото 80. Линейный крейсер «Зейдлиц»

Но судьба была милосердна к флагману Авангарда Гохзее-флотте – это последнее унижение противнику не удалось. Вспомните слова Фишера!

«Он покинет сей мир тогда, когда этого захочет...»

Два десятка лет спустя после подписания кабального для Германии Версальского мирного договора молодой английский инженер Э. Кокс вытащил понтонами из воды черный обожженный корпус мертвого корабля.



Фото 81. Линейный крейсер «Зейдлиц». Подъемные работы

И сдал на росайтскую верфь для ликвидации. Когда буксиры проводили крейсер вверх килем мимо набережной в Лайнесе, смотритель маяка, стоя навывтяжку, отдал честь.

– ***Что это вы так приветствуете эту ржавую развалину, милейший?*** – поинтересовался Кокс.

– ***Двадцать лет назад он едва меня не прикончил.*** – Ответил старый моряк – бывший старшина подачного расчета с «Тайгера». – ***Славный был враг, дерзкий и опасный... А ведь нам так и не удалось, по большому счету, его победить!..***

Глава 6 «Дерфлингер». ВУЛКАН ПОД ПЕПЛОМ

ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР DERFFLINGER

Водоизмещение:

Нормальное – **26 600** тонн (**26 180** – по данным Conway),
полное – **31 200** тонн (**30 700** – по данным Conway)

Размерения:

Длина – **210,4** м.

Ширина по миделю – **29** м.

Осадка носом – **9,2** м.

Осадка кормой – **9,56** м.

Высота борта в области миделя (общая) – **14,75** м.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **3,9** м. **4** турбины системы Парсонса в **4** индивидуальных отделениях. Внешние валопроводы (I пара винтов) – от турбин высокого давления в I и II машинных отделениях, внутренние (II пара винтов) – от турбин низкого давления в III и IV машинных отделениях. **6** котельных отделений, **18** спаренных котлов системы «Шульц – Торникрофт». **4** спаренных котла с нефтяным отоплением, остальные – с угольным.

Номинал давления пара – **16–18** кгс/кв. см.

Площадь нагреваемой поверхности – **12 300** кв. м.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **63 000** л/с.

Фактическая мощность на валах – **76 734** л/с.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **26,5** узлов.

Скорость испытательная – **28,0** узлов.

Расходный запас:

Запас топлива в норме водоизмещения – **985** тонны, из них: угля – **739** тонн, нефти – **246** тонн. При полном водоизмещении – до **3 640** тонн угля и **985** – нефти.

Дальность плавания:

3 100 миль при скорости 24 узла,
5 400 миль при скорости 16 узлов,
5 600 миль при скорости 14 узлов.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **300** мм броневой цементированной стали. Протяженность главного пояса – по границам внешних стенок барбета.

Верхний броневой пояс – от **300** до **230** мм.

Траверзы: **250** мм носовой и **200** мм кормовой.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** на диаметральной переборке и **20** мм – на орудийных щитах и меж-казематных противоосколочных траверзах.

Барбеты башен – от **260** до **100** мм на стенках обода, **60** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **270** мм.

Боковые стенки башен – **220** мм.

Задние отвесы башен – **270** мм.

Рикошетные пластины (наклонная крышка) – **110** мм.

Крыши башен – **80** мм.

Настилы подбашенного комплекса – от **100** до **50** мм.

Межорудийные противоосколочные щиты – **25** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50** мм на носовом скосе, **80** мм на кормовом скосе, **50** мм на бортовых скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25** мм за пределами батареи, **55** мм – в зоне полубака.

Противоторпедная переборка – протяженностью по границам внешних ободов барбетов и толщиной **45** мм (по некоторым данным, в зоне артиллерийских погребов – свыше **50** мм), переходит в противоосколочную подбортную переборку толщиной **30** мм и высотой до верхней палубы.

Отстояние ПТЗ от борта (коффердам) – **4** метра.

Вооружение:

8 – 305 мм/**50** в четырех башнях (**90** снарядов на ствол),

12 – 150 мм/**45** в бортовых казематах (**160** снарядов на ствол),

12 – 88 мм/**45** в палубных установках, в надстройках и казематах батарейной палубы. Из них **8** – зенитные.

4 торпедных аппарата калибром **500** мм: **2** – бортовые, форштевеньный и ахтерштевеньный. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии. Боезапас – **12** торпед.

Экипаж:

1 112 душ по штатам мирного времени. Из них **41** – офицеры. Во время боя при Скагерраке – **1 391**.

Именослов:

Окрещен 14 июня 1913 года именем *Георг фон Дерфлингер* – в честь знаменитого военачальника земли Бранденбург, победителя в битве при Фербеллине в 1675 году.

...Он начал свою жизнь с того, что посрамил лучший в Германии морской завод, поставил в дурацкое положение Императора со всей свитой и едва ли не до полусмерти испугал собственного создателя. После такого спуска у него просто не могло быть спокойной биографии.

В. Ф. Ставинский, капитан 1 ранга

1.

...Этот июньский день в 1913 году выдался в Гамбурге неожиданно прохладным. В дымчато-серых небесах, подернутых тонкой пеленой слабой летней облачности, стояло тусклое солнце. Ветер с моря, почти неощутимый внизу, на городских улицах, суматошно кружил флюгера над крышами старых домов и беспечно трепал разноцветные вымпела над главным эллингом верфи «Блом унд Фосс». Под этим беспечным влажным ветром легко трепетали флаги расцветивания немногочисленных военных кораблей, тесно вставших на якоря в неширокой мелководной бухте.



Фото 82. Линейный крейсер «Дерффлингер»

Набережная у морского завода была украшена цветами и запружена любопытствующим людом.

В городе был праздник – спуск на воду нового корабля.

Так бывает всегда – в любой стране, под любыми флагами. Появление на свет грозной новейшей боевой единицы воспринимается как торжество и констатируется перед всем миром красивой традиционной церемонией крещения. Крестят в разных местах по-разному. В Америке дама из числа почетных гостей, нарекая имя, еще на стапеле разбивает о форштевень корабля бутылку шампанского. В России – приглашают православного священника, который кропит палубу святой водой. В славной морскими традициями Англии часто обходятся без служителя культа непосредственно при спуске, но относят в храм и посвящают Святому Георгию флаг, который вскоре будет поднят на гафеле новорожденной гордости державы.

В Германии традиции предписывают крестить корабли, разбивая о форштевень бутылку темного рейнвейна, а в крестные зовут прославленных военачальников или родичей той знаменитой персоны, в честь которой корабль назван. Причем, если спускают линкор или «большой крейсер» – иными словами, корабль капитального класса – в дореволюционные годы почти непременно на церемонию приезжал сам Император.

14 июня 1913 года Гамбург праздновал день рождения линейного крейсера проекта «К» построечным номером 213. Вознесенный над толпой зевак на специально выстроенной вышке, представлявшей собой нечто среднее между украшенным гирляндами цветом балконом смотровой площадки и кафедрой для оратора, к гордому прямому форштевню замершего на стапеле гиганта приблизился невысокий седоватый военный – генерал Август фон Макензен.

Он принял из рук адъютанта пузатую темную бутылку, обвязанную у горлышка тонким прочным тросом. Второй конец троса резко уходил ввысь – к острой игле короткого гюйсштока на носу крейсера. Генерал отдал честь Кайзеру, вместе с семьей и свитой взиравшему на все происходящее с высокого гостевого балкона. Потом прочел короткую, но эмоциональную речь – напутствие своему «крестнику» и пожелание удачи в будущих войнах. Тяжело размахнулся бутылкою:

– Нарекаю тебя именем «Дерфлингер» – в честь славного бранденбургского маршала Георга фон Дерфлингера, чья конница принесла нам победу при Фербеллине в 1675 году!

Бутыль звонко ударила в корпус, брызнула осколками старинного темного стекла. Красное вино заструилось по форштевню под огромным дворянским гербом рода Дерфлингеров, с которого юнги только что сдернули брезентовый чехол.

Над толпой взлетели в воздух фуражки и шляпы. Заглушая восторженные возгласы зевак, грянул бравурную мелодию военный оркестр. В серую воду к отверстым железным воротам эллинга полетели пестрые букеты цветов. Тысячи глаз ждали зрелища, которое бывает нередким в крупных портовых городах, но никогда не становится обычным. Вот сейчас, когда специальный резак в руках самого старшего заводского мастера вскрыет в ворохе искр последнюю широкую стальную ленту задержника, когда будет перепилен последний тяжелый брус, фиксирующий корпус огромного корабля на стапеле, это гигантское – за 200 метров длиной – стройное тело медленно и торжественно сдвинется с места. По дымящимся разогретой смазкой длинным полозьям соскользнет, убыстряя бег, к серовато-прозрачной спокойной воде. Взрежет зеркало бухты крупными сильными винтами. Качнется, выравниваясь. Отдаст якоря... Сейчас, сейчас!..

Визг механических пил прекратился. Оркестр доиграл марш и уже начал другой. Стихли положенные по церемониалу залпы салюта и громовое «Ура!» почетного караула. Радостные крики толпы еще немного полетали над площадью и тоже угасли. А крейсер как стоял величественным светло-серым монолитом среди железного кружева построечных лесов на эллинге, так и продолжал стоять.

Его величество Император Вильгельм II, недоумевая, что могло произойти, обратился к инженеру Проектного департамента Военно-морского ведомства Дитриху с довольно резким вопросом:

– А дальше что?..

И Дитриху нечего было ответить. Разве что – позже, когда стихнет суматоха внезапно прервавшегося праздника, разойдется толпа, уедут журналисты и иностранные гости. Тогда можно будет в спокойной обстановке осмотреть корпус корабля на стапеле, проверить расчеты, вычислить неполадки.

Попытка спуска линейного крейсера «Дерфлингер» была повторена при ближайшем приливе. Корпус продвинулся на

стапеле всего на каких-то сорок-сорок пять сантиметров и снова встал, словно какая-то неведомая сила всерьез вознамерилась помешать этому совершенному творению человеческих рук оказаться в стихии, которой оно было предназначено.

Император был взбешен:

– Какой нечистый дух держит за киль этот чертов крейсер?!

Если верить легенде, которая по сей день бытует среди гамбургских моряков, разгневанному кайзеру ответил гросс-адмирал Тирпиц. Ответил очень спокойно и даже слегка улыбаясь, хотя в этот момент одному Богу было известно, что творилось в его душе:

– Вы совершенно правы, Ваше Величество. Действительно, держит. И, кажется, если не за киль, то за весьма близкие к нему части. Только не нечистый дух, а обычная сила трения. Похоже, мы здорово просчитались, когда собрали спусковое устройство по тому же типу, что и для «Зейдлица». Этот корабль слишком крупный, он слегка просел на полозьях и выдавил их смазку. Чтобы его спустить, надо снова закрепить корпус, потом снять центральный из трех спусковых полозов и вместо него смонтировать два. Давление и уменьшится.

Старый адмирал, как всегда, оказался прав. После демонтажа центральных салазок спускового устройства и увеличения числа полозов линейный крейсер благополучно сошел на воду почти месяц спустя официальной даты своего крещения – 12 июля 1913 года. На сей раз спуск обставили без пышных торжеств, церемонию провели подчеркнуто краткую. Но сделать день рождения корабля обычным будничным днем никому не дано. Тем более, что речь идет о создании уникальном и удивительном.

2.

За богатую открытиями дредноутскую эпоху развития мирового военного флота, продлившуюся до первой большой войны всего около восьми лет, мир уже успел привыкнуть к такому грозному явлению, как германские линейные крейсера. Во время дипломатических визитов и международных парадов признанным специалистам и интересующимся наблюдателям

не раз представляли плоские, приземистые, широкие в миделе корабли двухтрубного силуэта, с выраженным полубаком, внешне медлительные и тяжкие на ходу, но на поверку оказывающиеся выносливыми и быстрыми.

Глазам флотоводцев примелькались асимметрично расположенные башни 280-миллиметровых орудий в центре корпуса, тонкие стрельчатые стены, рубленые форштевни резкого профиля и длинные ряды казематированной средней артиллерии. Но если бы в самом начале мировой войны кто-либо из иностранных адмиралов мог чудесным образом присутствовать на Бельтском испытательном полигоне германского флота, он, наверное, с первого взгляда усомнился бы в немецком происхождении «Дерфлингера».

Для начала при взгляде на него бросается в глаза сходство планировки корпуса с... заложенным на год ранее на верфях английской фирмы «Виккерс» линейным крейсером «Конго», строившимся для японского флота. Точно так же, как у японца, у «Дерфлингера» вся артиллерия главного калибра расположена в диаметральной плоскости – по линейно-возвышенной схеме. Однако между башнями кормового сектора обстрела наблюдается значительное расстояние – около двух десятков метров. Секрет прост: между двумя подбашенными бункерами боезапаса и у германского, и у японского корабля находятся турбинные отделения. Схема редкая: за пределами Германии, кроме как у японцев и британского «Тайгера», она больше нигде не применялась.

У подобной планировки есть и свои плюсы, и свои минусы. Плюсов, скажем откровенно, меньше. Кормовая возвышенная башня, расположенная ближе к центру корпуса, позволяет более равномерно распределить весовую нагрузку по длине. Но размещение подбашенного комплекса промеж котельными и турбинными отделениями бывает чревато перегревом боезапаса. Да и паропроводы получаются чересчур длинными, что в бою тоже бывает небезопасно.

«Дерфлингер» был даже на вид значительно крупнее того же «Зейдлица», хотя по водоизмещению превосходил, вроде бы, и ненамного. Очевидно, дело в дополнительных десяти метрах длины корпуса, которые подчас невооруженным глазом и не заметишь... А вот по ширине на уровне миделя «Дерфлингер» превосходил «Зейдлица» всего на полметра, отчего казал-

ся значительно стройнее и легче на ходу, нежели старший товарищ.



Фото 83. Линейный крейсер «Дерфлингер» в достройке

Огромный полубак, придававший «Зейдлицу» его экзотическую непропорциональность, применения в новом проекте не нашел. Зато, вместо компактных надстроек предшественника, у «Дерфлингера» более трети длины корпуса в центре занимает довольно высокий, почти ромбовидный в плане надстроечный комплекс с 12 казематами артиллерии среднего калибра. По первоначальному проекту планировалось установить 14 штук 150-миллиметровых пушек. Но в последствии инженеры приняли решение не ставить по одному из орудий на каждом борту в центре длинного ряда казематов. Вместо отсутствующих орудийных установок в прибортовых отсеках поместили противокреновые цистерны Фрама.

Корпус нового крейсера был более килеват, что и создало дополнительные сложности при спуске. Но зато в его прочных структурах преобладал продольный, а не классический сетчатый набор. Это в корне изменило и форму изящных обводов, а следовательно – общую гидродинамику корабля, и характеристики его нагрузки, и всю его внешнюю и внутреннюю архитектуру в целом.

«Зейдлица» современники считали чуть ли не страшным на внешний вид. «Дерфлингер» по признанию британского офицера Эрнела Четфилда был «чересчур красив для тевтона». Классическим для инженерной школы «Блом унд Фосса» остался довольно приземистый двухтрубный силуэт. Но резкая, – подчас до непропорциональности – загадочная асимметрия, традиционная для германских линейных крейсеров, исчезла вместе с асимметричным расположением башен главного калибра.

Вместо привычных длинноствольных 280-миллиметровых орудий в новых линейно-возвышенных башнях «Дерфлингера» стояли спаренные двенадцатидюймовые пушки – той самой модификации, какую некогда планировалось установить на «Зейдлице», но которые так ему и не достались. Длина каждого 305-миллиметрового ствола, установленного на «Дерфлингере» достигала 50 калибров, что должно было обеспечить хорошую устойчивость снарядов в полете, и, как следствие – высокую точность и кучность стрельбы. Снаряд весил 405 килограммов. И надо отметить, что, будучи номинально легче британских снарядов калибром 343 миллиметра, какие по-

ставлялись в качестве боеприпаса к артиллерии «Лайона», германские снаряды оказались не менее эффективны в бою с примерно равным по классу неприятелем.

Бронированные башни с 305-миллиметровыми пушками весят почти на четверть больше, нежели артустановки «Зейдлица». Поэтому сохранить прежнюю схему их расположения на новом корабле конструкторам не удалось – надо ведь было еще и «вписаться» в установленный Парламентом размер финансируемого водоизмещения около 30 000 тонн.

К тому же, благодаря большому объему подбашенных отсеков, располагать эти установки близко к борту просто неудобно: это хорошо видно на примере развития дредноутского класса в Германии. Например – при сравнении расположения бортовых башен главного калибра у «Нассау» и «Острфрисланда».

Несмотря на отказ от установки пятой башни главного калибра, бортовой залп «Дерфлингера» оказался больше, нежели у «Зейдлица» – 3 220 килограммов против 3 000. Принято считать: чем больше калибр артиллерии, тем труднее обеспечить пушке достойную скорострельность. Стереотипы, как правило, неверны, и этот – не исключение. Практическая скорострельность немецких двенадцатидюймовых орудий оказалась не только не меньше, а, пожалуй, даже больше, чем у применявшихся ранее одиннадцатидюймовых.

Предельная дальность стрельбы «Дерфлингера» составляла при угле возвышения орудий в 13,5 градусов примерно 100 кабельтовых. В официальных таблицах и определителях, особенно тех, что в большом количестве издаются в нынешнее время, нередко утверждается, что «Дерфлингер» стрелял на 110 кабельтовых. Это несколько некорректно для начального периода его службы, поскольку угол возвышения артиллерии крейсера был увеличен до 16 градусов, необходимых для достижения такой дальности, только во время восстановительного ремонта после Ютландской битвы. В обоих крупных линейных сражениях этой войны – и при Доггер-Банке, и при Скагерраке, – дальность стрельбы «Дерфлингера» не могла составлять более 101 кабельтова. Впрочем, и этого, как известно, некоторым англичанам вполне хватило...

Для того чтобы оценить рациональность размещения орудий на корабле, у морских артиллеристов тех лет бытовало

правило вычислять средний сектор обстрела всех установок корабля и измерять его в обычных градусах горизонта. Для линейного крейсера «Дерфлингер» такой «средний угол обстрела» составлял 305 градусов. Для сравнения скажем, что считавшийся до спуска «Дерфлингера» эталоном классического германского линейного крейсера «Мольтке» имел «средний угол» примерно 290 градусов, а «Зейдлиц», признанный почти совершенством среди кораблей с асимметрией главного калибра – 298 градусов. Впрочем, простой арифметический подсчет «среднего угла» практически ничего не дает для оценки эффективности корабля в бою. Гораздо важнее, чтобы меньше различались условия ведения огня для разных башен одного корабля. И чтобы в «мертвой зоне» пушки при стрельбе оказывались реже. Кстати, при асимметричности расположения артиллерии «мертвых зон», как правило, больше...

Перенос главной артиллерии в диаметральную плоскость изменил и внутреннюю анатомию корабля. Близко поставленные носовые линейно-возвышенные башни при пробитии брони неприятельским снарядом могли бы стать источником повышенной опасности из-за устроенных вплотную друг к другу погребов боезапаса. Чтобы этого избежать, инженер Дитрих применил на «Дерфлингере» оригинальное расположение снарядного и зарядного отделения обеих установок. На нижней палубе он поместил снарядный погреб, а заряды в специальных ящиках-кранцах поместил еще ниже, в защищенном броней трюмном отсеке. А для того, чтобы, не дай Бог, при детонации неприятельского снаряда не произошло распространение энергии взрыва по подачному каналу, «Дерфлингер» получил так называемую «прерванную подачу» – ступенеобразное размыкание подачной трубы на уровне перегрузочного отделения.

Помимо первой и второй башни аналогичную систему подачи и подобное расположение погребов сделали и под третьей установкой главного калибра. А вот четвертая башня, установленная на длинном низком юте, где корпус корабля уже сужается в корме, сохранила классическую архитектуру погребов, при которой снарядный бункер располагается ниже зарядного, а подачный канал не имеет разрыва в перегрузочном отделении. Кстати, боезапаса кораблю полагалось

по 90 выстрелов на ствол. В комплект одного выстрела входит снаряд – бронебойный или фугасный с донным взрывателем, основной заряд в укороченной металлической гильзе и дополнительный шелковый картуз с порохом, который хранится в металлическом футляре-кокоре, но перед заряданием в пушку из него вынимается. По режиму военного времени фугасов считалось достаточно иметь немного более четверти от всего боекомплекта – по 25 штук на ствол.

При проектировании кораблей «капитальных классов» существует правило: артиллерия должна располагаться не только максимально удобно для стрельбы, но и так, чтобы при попадании вражеского снаряда не выводилась из строя одним ударом более чем одна установка. У «Дерфлингера» носовые башни сближены, но надежно защищены броней и имеют разделенные погреба боезапаса.

Управлять стрельбой этих роскошных пушек старший артиллерийский офицер корабля мог из специального поста, оснащенного самыми передовыми на год спуска корабля приборами. Таковых постов было два – для главного и для среднего калибра. По сигналу боевой тревоги на визирные прорези рубок опускались броневые пластинки, и офицеры могли наблюдать окружающую обстановку только через выведенную на крышу поста оптику – на манер перископов у подводных лодок. Только видеть через такой бинокулярный перископ можно было куда как дальше, нежели через лодочный. Конечно, подчас это бывает не слишком удобным способом обозревать окрестности, но обычай устанавливать броневые жалюзи на боевых рубках и артиллерийских постах возникло как нелишняя мера предосторожности для офицеров еще после русско-японской войны.

Под Цусимой, например, не раз бывало, что вполне боеспособный корабль при уцелевшей артиллерии начинал стрелять, куда Бог на душу положит, поскольку его дальномеры сбиты, вычислительные приборы попорчены взрывами, а офицеры, управляющие огнем, получили ранения от залетевших через рубочные визиры осколков...

«Дерфлингер» получал данные об окружающей ситуации от семи дальномерных постов, расположенных по всей длине

корпуса на надстройках и рангоуте. При каждом дальномере находилось по два дежурных наблюдателя. Разнесение оптических станций не только исключало их одновременное поражение вражеским снарядом, но и повышало точность определения дистанций. По сути дела, все окружающее пространство радиусом за сотню кабельтовых имело для корабля объем, восприятие которого было подобно тому, какое бывает у живых существ с бинокулярным зрением... Семь пар сложных бинокулярных глаз, способных хорошо улавливать изменение расстояния до жертвы – да такому любой хищник позавидует!

Данные от всех семи дальномерных постов направлялись к старшему артиллеристу, который при помощи простого в обращении прибора – сумматора – определял среднее значение дистанции до врага. Оно и передавалось комендорам в качестве начальной цифры для установки угла возвышения орудия. При залпе включался другой прибор – указатель времени падения снарядов. Момент падения вычислялся прибором по известной дистанции и скорости полета снаряда, и вот одновременно слыша щелчки в наушниках своего прибора офицер наблюдал в перископ всплески у мишени или взрывы от попаданий. Имелись в вычислительном арсенале «Дерфлингера» и измерители ВИР, изобретенные артиллерийским офицером фон Пашеном – тем самым, что сохранил для нас в мемуарах описание последних часов биографии «Лютцова». Эти чем-то похожие на простой арифмометр машинки могли по данным о курсе и скорости стреляющего корабля и его противника вывести величину изменения расстояния и показать, какое нужно брать упреждение при стрельбе. Правда, они не учитывали скорости и направления ветра на поле боя, так что поправку на ветер приходилось давать по счислению.

Примерно так же была устроена система управления стрельбой для среднего калибра. Весь этот многокомпонентный комплект приборов полностью сформировался уже во время войны – к началу 1915 года. Немало интересных технических решений досталось «Дерфлингеру» в наследство от «Блюхера», на борту которого все эти системы испытывались и проходили «обкатку» перед массовым производством.



Фото 84. Линейный крейсер «Дерфлингер», вид с цеппелина

Мы остановились здесь на столь подробном описании артиллерийского комплекса «Дерфлингера» не только потому, что старший артиллерист линейного крейсера Хельмут фон Хазе подробно рассказал о нем в своих знаменитых мемуарах. Но и отчасти для того, чтобы можно было понять, как мог корабль, к началу боевых действий даже еще не завершивший полного круга испытаний, в первых же боях показать настоящему снайперские результаты.

Но «Дерфлингер» отличался от предыдущих проектов не только своей артиллерией. Линейно-возвышенные башни неизбежно должны были сместить центр тяжести всей корабельной конструкции немного выше, чем у других линейных крейсеров. Однако изменение всей архитектуры корпуса на ранней стадии проектирования избавило новый крейсер от снижения остойчивости – даже после того, как с целью улучшения обзора рубка и командирский мостик были значительно приподняты над палубой. Для германских кораблей главных сил флота наблюдаемый горизонт из рубки считался достаточным, если через командирский визир нормально видится собственный форштевень, и никакая артиллерия его не заслоняет. У «Дерфлингера» это правило соблюдалось, что, кстати, не скажешь о многих представителях более поздних проектов.

С целью улучшения остойчивости и перенесения центра тяжести конструкции ближе к ватерлинии, конструкторы Проектного Департамента пошли на достаточно радикальное решение – понизили высоту корпуса корабля не только в кормовой и центральной части, но и в носу. В результате высота ведения артогня из первой башни составляла у «Дерфлингера» всего 8,2 метра – гораздо меньше, нежели, скажем, у «Зейдлица» с его огромным полубаком. Для сравнения: английский ровесник и будущий неприятель «Дерфлингера» – линейный крейсер «Тайгер» – имел высоту ведения огня почти 12 метров, причем, если заглянуть в таблицы, обнаружится, что «Тайгер» ненамного крупнее водоизмещением, но зато значительно высокортнее.

Парадоксально, но факт: из-за своего невысокого борта «Дерфлингер» по первому впечатлению казался еще крупнее, чем был на самом деле. Плоский шельтер зрительно подчеркивал невероятную длину стройного корпуса. Плавный прогиб палубы на уровне 150-миллиметровых батарей не только весьма положительно влиял на мореходность, но и создавал внешний эффект легкого, стремительного «стелющегося» движения. Как ни странно было бы это слышать, линейный крейсер «Дерфлингер», – самый крупный из построенных к началу войны германских «больших крейсеров», – был чем-то похож в движении на самые скоростные из легких крейсеров типа «Магдебург». Причем, одной внешностью это сходство отнюдь не исчерпывалось.

Проект «Дерфлингера» роднила с легкими крейсерами заводская программа экономии средств. Как при меньшем расходе металла обеспечить прочность и надежность конструкции? – Такую задачу поставило Военно-морское ведомство Германии перед специалистами завода «Блом унд Фосс». И эта задача была выполнена весьма оригинальным путем, смелым даже для экспериментального корабля. Если на предыдущих линейных крейсерах система связей прочного набора была собрана с преобладанием «бракетного», сетчатого типа, когда частота шпангоутов и стрингеров на единицу площади борта примерно одинакова, то у «Дерфлингера» основную прочность корпуса обеспечивали именно продольные стрингера, а шпангоуты были легче и установлены несколько реже.

Если корпуса построенных ранее «Мольтке» и «Зейдлица» были внутри разделены двумя прочными водонепроницаемыми переборками, параллельными диаметральной плоскости, то «Дерфлингер» такую переборку имел только одну. Так собираются корпуса не линкоров, а легких, подвижных и мореходных кораблей. Не случайно уже во время войны, получив от разведки данные об особенностях «Дерфлингера», прославленный автор новой концепции развития линейного флота Дж. Фишер не преминул отметить:

– Ну вот, теперь среди германских крейсеров-дредноутов завелся, наконец, один, который и в полной мере дредноут, и в не меньшей степени крейсер!

3.

Он начал свою боевую службу несколько ранее, нежели был к ней готов.

Такова судьба кораблей, спущенных на воду в последний предвоенный год – на страх врагу их заносят в списки действующего флота раньше, чем будет завершена испытательная программа. В мае 1914 года «Дерфлингер» под управлением заводской команды перешел проливами Скагеррак и Каттегат в Киль, где крейсер ожидала уже сформированная молодая команда. В Киле он встал к заводской стенке для окончательного монтажа среднего и легкого вооружения.

Работы были едва-едва завершены, когда в конце тусклого, дождливого балтийского июля по флоту была объявлена готовность к боевым действиям. И в достроечную акваторию приехал из Главного Штаба курьер – офицер в чинах капитан-цур-зее – и передал командиру «Дерфлингера» Людвигу фон Ройтеру письменный приказ о зачислении его корабля в состав сил обороны Кильской бухты.

Первого сентября 1914 года, через месяц после начала боевых действий великой войны, линейный крейсер «Дерфлингер» вышел на ходовые испытания. Нейкругская мерная миля, где традиционно испытывались германские тяжелые корабли, теперь считалась районом повышенной опасности – там, по мнению вице-адмирала Ф. фон Ингеноля, запросто могли появиться подводные лодки противника. поэтому в качестве

испытательного полигона была выбрана Бельтская мерная миля, которая вовремя пробегов «Дерфлингера» охранялась патрулями эсминцев.

Программа прогрессивных испытаний для германских быстроходных и линейных крейсеров была похожа на аналогичные программы в других странах, и даже военные условия пока не могли ее изменить. Традиционно она состояла из четырех циклов галсов по 10 миль каждый:

Первый цикл – освоение дистанции и приработка механизмов. На скорости около 16–18 узлов последовательно делается три галса – один против ветра, второй – по ветру, третий – снова против ветра. На этом этапе выясняется качество регулировки механизмов и проводится их разогрев для увеличения скорости. Замеряется по тахометру число оборотов винтов и выясняется соответствие этого числа скоростному режиму на лаге.

Далее – практический тест на управляемость. Два галса – по ветру и против ветра не менее чем на 20-узловом ходу. Замеряются углы отклонения рулей при удерживании корабля на прямом курсе, число оборотов винтов и усилие на рулевой машине.

Третий цикл – проверка высокооборотных механизмов. Два галса по ветру и против ветра на скорости не менее 24 узлов. Замеряется число оборотов винтов, а также проверяется уровень давления пара на входе в турбины и температура нагрева трущихся частей механизмов. Фаза считается тренировочной перед пробегом на полный ход.

И наконец, главный цикл – выяснение фактического скоростного предела. Галс по ветру на скорости не ниже контрактной, предусмотренной по проекту, с замерами всех показателей состояния механизмов. Далее – галс против ветра с выходом на предельно возможную в данных условиях скорость без ущерба для ходовых систем.

«Дерфлингер» вышел на главный пробег, имея осадку почти на метр выше естественной ватерлинии. К сожалению, глубины на Бельтской мерной миле составляют всего 35 метров, и так же, как на Нейкругском полигоне, не позволяют получить «чистый» результат. Номинальная мощность на валах, согласно проекту, должна была составлять для «Дерфлингера»

не менее 63 000 л/с. Он достиг 76 734 л/с при форсировании. Если в условиях мелководья это дало скорость хода примерно 25,5 узлов, значит, при движении в открытом море на более глубокой воде будет не меньше 28 узлов. Приемная комиссия, состоявшая из офицеров Штаба, представителей завода «Блом унд Фосс» и лично адмирала Хиппера, в чьем соединении в дальнейшем предстояло служить кораблю, сочла достигнутые на испытаниях результаты достаточными для того, чтобы ходатайствовать перед Императором и Главнокомандующим о быстрейшем зачислении линейного крейсера в состав Первой разведывательной эскадры. Впрочем, никакое другое соединение на новичка не претендовало и претендовать не могло.



Фото 85. Линейный крейсер «Дерфлингер» на испытаниях

Приказ об этом зачислении пришел в Киль в конце октября 1914 года. Германский флот, уже понеся первые потери в бою при Гельголанде, готовился к набеговым операциям на британское побережье. Но прежде, чем принять участие в своей первой боевой операции, «Дерфлингер» был вынужден ненадолго задержаться при заводе – для окончательной регулировки турбин. Из-за этой двухнедельной задержки среди экипажей Гохзеефлотте быстро распространился странный

слух, что новейший грозный корабль «надорвался на испытаниях», тем более, что флоту было известно о неполадках ходовых систем у «Фон дер Танна» и «Гебена». Впрочем, разные сплетни о возможных неудачах «Дерфлингера» продолжались недолго: 19 ноября линейный крейсер явился в Вильгельмсхафен и занял свое место на стояночной бочке подле флагманского «Зейдлица».

Во время испытательных пробегов на Бельтской мерной линии были проведен также и тест на определение фактических характеристик маневренности и мореходности нового корабля. Капитан-цур-зее фон Ройтер отозвался о мореходных данных «Дерфлингера» как о великолепных, лучших из тех, что ему доводилось видеть. Правда, присущая всем германским линейным крейсерам манера слегка заваливаться в крене в наветренную сторону сохранилась. А при движении корабля полным ходом вздыбленная прямым форштевнем волна достигала передних казематов.

Параметры маневренности «Дерфлингера» оказались несколько хуже, чем у «Зейдлица». В частности, поворачивал новый крейсер хотя и довольно легко, но, пожалуй, с излишним спокойствием, на грани медлительности. Потеря управляемости наступала при повороте обоих рулей на угол за пределами 65 градусов. Предельный крен на циркуляции доходил до 11 градусов, исключая на несколько минут использование артиллерии в процессе резкого поворота.

По окончании испытательной программы «Дерфлингер» еще несколько дней провел в заводской акватории на окончательной регулировке механизмов. Памятуя о случае с «Фон дер Танном», когда недостаточное внимание к состоянию турбин после испытаний привело к тяжелой аварии вскоре после первого же дальнего похода, правление завода «выбило» у штаба неделю на полное обследование ходовых систем нового крейсера. Впрочем, этот осмотр никаких отрицательных последствий высоких испытательных нагрузок не выявил.

Наутро 20 ноября, по затянутой туманами серо-свинцовой осенней зыби Северного моря, «Дерфлингер» отправился на первое в своей жизни боевое задание. Легкие крейсера «Штральзунд» и «Страсбург» в сопровождении флотилии эсминцев вышли на патрулирование Гельголандской бухты.

А в качестве артподдержки им дали новейший линейный крейсер – первый из серии с двенадцатидюймовым вооружением. Правда, полюбоваться на такой роскошный залп главного калибра легким силам не удалось. В этом походе германские корабли не встретили неприятеля, и использовали выход как учебный – для отработки взаимодействия в составе разнотипной группы и тренировок в сигналопроизводстве.

4.

В ноябре 1914 года главнокомандующий германским флотом Открытого моря адмирал фон Ингеноль представил в генеральный штаб проект крупномасштабной боевой операции, предусматривающей налет линейными крейсерами на британские города Хартлпул, Скарборо и Уитби. Крейсерскую эскадру, в задачи которой входило обстрелять портовые территории и наставить на подходах к этим пунктам мин, должны были прикрывать германские дредноуты.

Правда, линкоры планировали прикрывать свой авангард не ближе, чем в 130 милях от британского побережья.

Одновременно Ингеноль планировал выставить на подходах к Гарвичу и Хамберу патрули подводных лодок. Тирпиц одобрил план, внеся в него некоторые незначительные коррективы. И после четырех недель подготовки операция началась...

Утром 16 декабря 1914 года мокрый серый горизонт слоился над свинцовым морем. Несильный ветер рвал этот туман на сизые клубящиеся клочья и медленно отволакивал к британскому берегу в районе старого городка Скарборо – тихого, почти курортного в довоенное время...

Около семи часов пополудни, когда поздний рассвет предзимья еще только начал заливать тусклым светом белые холмы над берегом, на траверзе портового маяка Скарборо туман потемнел. Бурое пятно дыма начало медленно разрастаться, близиться.

Корабль?..

Местные власти в лице коменданта порта поначалу совершенно не обеспокоились. По общему мнению, несмотря на то, что война шла уже пятый месяц, оборона вод Британии была

настолько надежна, что вероятность появления здесь каких-либо военно-морских сил неприятеля почти исключалась.

Почти!..

Из седого тумана внезапно сооткался плоский светло-серый силуэт большого двухтрубного корабля с выраженным полубаком, восемью 280-миллиметровыми орудиями и с флагом контр-адмирала на фок-флагштоке. Впрочем, его башни главного калибра оставались пока неподвижными. Зато 150-миллиметровые плутонги в казематах были уже расчехлены и шевелились в амбразурах, отыскивая цель.

Береговые наблюдатели опознали в этом гордом и грозном пришельце «Фон дер Танна» – недавнего гостя Британии во время парада в Спитхэде. Теперь он снова пришел к английским берегам. Только на этот раз – убивать. И кажется, пришел не один.

Из дымного бурого шлейфа позади «Фон дер Танна» стремительно вынырнул плоский, невероятно длинный контур второго линейного крейсера. Таких немцев эта береговая наблюдательная вахта еще не видела! Две трубы – первая чуть пошире второй. А дальше классика германской кораблестроительной архитектуры заканчивается...

Изящный прогиб корпуса вдоль батарейной палубы. Тяжелые длинные пушки в многотонных бронированных башнях, расположенных по линейно-возвышенной схеме. Тонкие острые стены стального рангоута, царапающие низкие северные небеса. И красноречивое свидетельство быстрого хода – высокий белый бурун у острого прямого форштевня, широкими усами белой пены обрамляющий нос корабля. На какое-то время вид новичка германской эскадры буквально заморозил резервистов наблюдательного поста в Скарборо. Его движение – неуправляемое, плавное, словно стелющееся по воде, было совершенно спокойным. словно в визирах великолепной цейсовской оптики – не почти тыловой неприятельский город, а рыбацкий поселок на Гельголанде.

Наблюдатели связались со своим штабом, доложив о присутствии неприятеля. И офицеры британской разведки по описанию опознали, что вместе с хорошо известным им «Фон дер Танном» попробовать на зуб местную береговую оборону явился «Дерфлингер», самый опасный на данный момент крейсер Авангарда Гохзеефлотте. Воплощение последних достижений германской военной техники. Молодой, красивый хищник...

Два германских линейных крейсера, сбросив ход, приблизились к самому Скарборо – небольшому городку, раскрошенному белыми, будто сахарными, домиками у самого берега. Подползли, развернулись бортом, и с дистанции немногим больше десяти кабельтовых начали стрельбу средним калибром. Такое поведение неприятеля окончательно убедило англичан на берегу в том, что операции предшествовала хорошо проведенная разведка – оба немецких корабля, очевидно, знали, что в системе обороны города нет ни крупных береговых орудий, ни обширных минных полей.

Адмирал Хиппер впоследствии объяснял, что его подчиненные имели целью только разрушить стратегически важные объекты на берегу. Но на деле обстрел затронул в большей мере городские жилые кварталы. Среди мирного населения города было 18 убитых и около сотни раненых.

Ориентируясь на высокий шпиль портовой радиостанции, «Дерфлингер» и «Фон дер Танн» выпустили по городу около 700 снарядов. «Дерфлингер» за 30 минут обстрела истратил 188 шестидюймовых и даже несколько 88-миллиметровых. После чего немцы, сочтя свое задание выполненным, отошли к югу, к месту встречи с легким крейсером «Кольберг», который за это время успел поставить большую минную «ловушку» между Скарборо и Уитби.



Фото 86. Линейный крейсер «Дерфлингер» стреляет

Кстати, в Уитби, несмотря на сообщение из Скарборо по радио местным властям о том, что город подвергается атаке немецких кораблей, появление двух германских линейных крейсеров оказалось, тем не менее, весьма неожиданным. Обстрел было решено также провести 150-миллиметровыми и 88-миллиметровыми снарядами, чтобы побережь боезапас главного калибра для возможной встречи с врагом на обратном пути.

Местные жители в Уитби, в отличие от своих северных соседей, при первых же залпах спустились в подвалы домов. Может быть, именно поэтому среди них было меньше жертв – двое убитых и шестеро раненых. Все пострадавшие на момент обстрела находились на территории порта.

При возвращении домой линейные крейсера Хиппера объединились в открытом море у британских берегов и взяли курс на восток-юго-восток. Через некоторое время они вышли в районе Доггер-Банки в точку randevу с главными силами Гохзеефлотте. Германские линкоры приветствовали своих сотоварищей, только что выполнивших опасное задание, и в этот миг даже самому адмиралу Ингенюлю не было известно, что место нахождения его эскадры всего на восемь миль отстоит от точки сбора главных сил британского Гранд-Флита...

Медлительные тяжелые дредноуты с легкими крейсерами и эсминцами прикрытия покинули внешний рейд Вильгельмсхафена через несколько часов после своего авангарда. И даже неизвестно зачем прихватили с собой «Роона» и «Принца Генриха». Последний, уступающий в скорости не только крейсерам, но и большинству линкоров, угрюмо тащился позади линейной колонны, исполняя обязанности флагмана тыловых противолодочных дозоров...

В это время в море находились британские линейные крейсера Битти и эскадра линкоров Гранд-Флита под флагом адмирала Уоррендера – со всеми причитающимися в подобных случаях разведывательными и противолодочными отрядами.

Около пяти утра в районе все той же Доггер-Банки британский эсминец «Линкс» из состава минных сил, приданных эскадре Битти, углядел в рассветной дымке прижимающуюся к воде серую тень. Запросил у встреченного миноносца позывные и в ответ прочел с его ратьера откровенную галиматью.

Если попытка поговорить не удалась, стало быть, пора стрелять! Но при первых же залпах немецкий эсминец, отстреливаясь, нырнул в полосу плотного тумана в северной части горизонта. «Линкс» оповестил свой отряд и кинулся за ним. В процессе короткой горячей перестрелки два британских эсминца получили повреждения надстроек, но способность следовать с эскадрой вполне сохранили.

Эсминец, который вместо позывного понес чепуху, а потом еще и убежал от английской погони, был V-155, из состава противолодочного прикрытия германской линейной колонны. К счастью для немцев, легким силам Битти не удалось обнаружить линкоры Ингенюля, иначе в этих слоистых утренних туманах не миновать было бы торпедной атаки...

Примерно через полчаса, без десяти шесть, еще два британских эсминца – «Харди» и «Шарк» – заметили справа впереди от себя силуэт не крупного трехтрубного крейсера и опознали в нем немца. Дистанция не позволяла сделать торпедный залп, но была уже вполне доступна для стрельбы из легких орудий. По всей видимости, крейсер в первые минуты просто не понял, кто ведет по нему беглый, но неточный огонь. Но около шести часов поймал «Харди» в луч прожектора и принялся отвечать.

«Харди» суждено было выжить, хотя и не без потерь. Покуда шла эта перестрелка, «Шарк» подобрался к противнику на дистанцию торпедного залпа...

Впоследствии он будет утверждать, что потопил торпедой германский корабль! Но в действительности легкий крейсер «Гамбург», разведчик Ингенюля, отделается всего двумя попаданиями снарядами мелкого калибра, и благополучно отойдет с места схватки к южным румбам, на соединение со своим отрядом.

«Шарк» собрал еще несколько эсминцев своей боевой группы, отыскал побитого «Харди» и утащил его на буксире. Минут через двадцать подбитый эсминец даже сумел дать кое-какой ход. Битти с линейными крейсерами получил доклад о стычке, но счел, что эсминцы контактировали с отдельным отрядом германских легких сил, охота за которым не имеет большого смысла.

Когда «Гамбург» доложил по радио Ингенюлю, он тоже, мягко скажем, несколько преувеличил свою результативность

в этой стычке. Сообщил, что «Харди» потоплен, а «Шарк» тяжело поврежден.

В течение 40 минут противники следовали параллельными курсами на расстоянии примерно 50 миль. И лишь потеря контакта между легкими силами обеих противоборствующих эскадр в условиях ограниченной видимости не позволила состояться большому бою.

У самого входа в Гельголандскую бухту германскую линейную колонну поджидала еще одна опасность. У длинной отмели, мимо которой дредноуты Ингенюля ползли малым ходом, дежурила британская подлодка «Е-11». Тяжелые медлительные линкоры проглядели перископ, и субмарине удалось отстреляться по ним торпедами. Впрочем, безрезультатно: одна из торпед лишь скользнула под днищем «Позена».

Единственным, кто при известной внимательности мог бы, наверное, заметить, что англичане еще не свернули операцию, был «Принц Генрих», разминувшийся с противником на дистанции чуть более 100 кабельтовых. А его старого соплавателя «Роона» с флотилией эсминцев около семи утра обнаружили эсминцы Битти. И даже снова попытались вступить в лихорадочную и почти безрезультатную перестрелку. Неугомонный «Шарк» опознал немецкий броненосный крейсер, о чем и расстрепал на все море по радио.

Через час адмирал Уоррендер спросил Битти по радио, что случилось с «Рооном», будучи почти уверен, что получит доклад о гибели германского корабля под снарядами «кошек»...

«Лайон» ответил, что никакого «Роона» видеть не видел!

– ***Преследуйте и утопите его!*** – потребовал Уоррендер, порекомендовав взять координаты последнего контакта и курс противника у «Шарка». И линейные крейсера Битти пошли на восток, не ведая, что «Роон» уже в безопасности, а гонятся они... за линейной колонной Ингенюля. Хорошо было для Британии, что не догнали!

«Дерфлингер» с «Фон дер Танном» выполнили задание и спокойно возвратились в порт в устье Яде – на свою штатную стоянку, и вызвали к борту бункеровщика, чтобы заправиться на случай скорого нового выхода.

5.

Немногим более месяца спустя после своего боевого дебюта под Скарборо, 24 января 1915 года, «Дерфлингер» равнялся в кильватер за «Мольтке», выжимая предельную скорость. Германская эскадра, на полном ходу пыталась оторваться от британской погони. На сей раз линейные крейсера Хиппера действовали без поддержки главных сил флота, и огромное неглубокое море над стылыми отмелями Доггер-Банки с жемчужными пластами тумана, гуляющими низко над ледяными четырехбалльными волнами, было пустынно. Если, конечно, не считать дымов над трубами неприятельских кораблей...

Помощи ждать было неоткуда, а бой еще только начинался.

Из коротких широких труб форсирующего ход «Мольтке» валил густой черный дым, почти скрывая от противника плоский силуэт следующего в строю корабля – «Дерфлингера». В этом дыму самый сильный в Первой разведывательной эскадре линейный крейсер практически не мог разглядеть неприятеля, и порой вел огонь почти наугад, часто меняя цели. Он успел пострелять и по британскому флагману «Лайону», и по однотипной с ним «Принцесс Ройял», и даже по «Тайгеру» – своему ровеснику, считавшемуся на данный момент наиболее мощным из линейных крейсеров Англии, находящихся в списках действующего флота.

Известно, что из 22 попаданий по британским линейным крейсерам, достигнутых в этом бою, 305-миллиметровыми снарядами было сделано пять или шесть... Почти четверть от общего результата германской эскадры, достигнутого в столь неблагоприятных условиях.

Кажется, именно от «Дерфлингера» «Лайон» и получил свою самую опасную рану, едва не закончившуюся гибелью корабля. Но неприятель тоже в долгу не остался.

Полубронебойный тяжелый британский снаряд, разорвавшийся на воде у борта «Дерфлингера», не мог повредить прочной брони германского крейсера. Но от ударной волны, порожденной этим разрывом и сотрясшей корпус «Дерфлингера» от киля до клотика, вылетели некоторые заклепки и разошлись швы наружной обшивки. И в прибортовые отсеки начала медленно проникать забортная вода. Впрочем, такие

ранения считаются легкими и на реальную боеспособность корабля поначалу почти не влияют.

Затем еще один такой же 343-миллиметровый снаряд, вероятнее всего – с «Принцесс Ройял», повредил «Дерфлингеру» правый наружный вал винта, вращающегося от турбины высокого давления. Прямого попадания в корпус не было: этот фугас тоже рванул на воде. Но взрывная волна вызвала гидродинамическую контузию. Тоннель вала винта был деформирован, подшипники частью разбиты, частью смещены, и при движении возникало избыточное трение, вызвавшее повышенную вибрацию. В кормовых отсеках корабля порой слышались резкие скрежещущие звуки. Как правило, при таких повреждениях принято сбрасывать скорость, чтобы не усугубить деформации и не попортить турбину. Но в условиях боя на отходе «Дерфлингер» не мог позволить себе роскоши замедлиться даже на минуту...

Позже, уже в родной базе, выправляя деформированные части дейдвудной трубы, инженеры и мастеровые вильгельмсхафенской казенной верфи скажут, что в эти мгновения боя лучший линейный крейсер Первой ударно-разведывательной группы Гохзеефлотте был весьма недалеко от тяжелой аварии. Длинная тонкая труба вала в нескольких местах имела прорезы и трещины. Потеряй «Дерфлингер» винт – и правая внешняя турбина почти мгновенно пошла бы «вразнос» на предельных оборотах. А это значило, что крейсер неизбежно остался бы под огнем всей британской эскадры – вместо «Блюхера», или, что еще более вероятно – вместе с ним. Вне сомнения, вдвоем они продержались бы значительно дольше. Но также не вызывает сомнения факт, что в этом случае оба они погибли бы.

Момент отставания «Блюхера» от эскадры точно не отмечен в вахтенном журнале «Дерфлингера». Эта запись появляется несколько позже – уже тогда, когда развернувшийся бортом к неприятелю концевой крейсер, то и дело озаряющийся вспышками орудийных выстрелов, почти скрылся за горизонтом. Эскадра уходила. «Блюхер» оставался – на верную гибель, и даже «Дерфлингер» с его 305-миллиметровыми орудиями уже не мог помочь ему отбиться от врагов...

Последний британский снаряд – с «Тайгера» – гулко ударил в бронированный борт «Дерфлингера» и разорвался на шве между двумя броневыми плитами толщиной в 300 миллиметров. Пришедший почти на излете, этот снаряд уже не мог пробить брони, но сила разрыва на дециметр вдавила плиты в тиковую подбронную подкладку борта, и между разошедшимися плитами в бортовую угольную яму «Дерфлингера» стала поступать вода. Коварная медленная течь обнаружилась только несколько часов спустя, когда кочегары начали брать из этой ямы уголь для котлов и обнаружили, что он подмок.

Возвращение домой было горьким. Где-то далеко позади, в дыму и пламени последних пожаров навсегда остался отважный «Блюхер». Флагманский «Зейдлиц» угодил в тяжелый и длительный ремонт, так как лишился в этом бою обеих кормовых артиллерийских башен. Повезло только «Мольтке». Тот, кто стрелял по нему больше всех – «Тайгер» – как выяснилось, еще не научился делать это достаточно хорошо...

После того, как портовые ремонтно-спасательные суда позаботились о поврежденном флагмане Хиппера, адмирал собрал со своих кораблей рапорты о потерях. И был весьма удивлен, что «Дерфлингер», который, как выяснилось после подробного осмотра, нуждается в доковом ремонте, не потерял ни одного человека в экипаже.

Доггер-Банка была первым в мировой истории сражением, где с обеих сторон участвовали корабли новейшего дредноутского поколения. Единственный погибший – крейсер «Блюхер» – принадлежал к странному проекту переходного времени. Проекту, который был бы в эскадренном строю на своем месте пять-семь лет назад. Но англичане, к вящей славе своей, не преминули отнести его на страницах своей крикливой прессы к разряду крейсеров-дредноутов.

А «Дерфлингер» стараниями тех же британских журналистов и моряков приобрел прозвище – «Железный Пес». Не иначе – за волчью стремительность маневра и хищную манеру «вцепляться» в противника мертвой хваткой, ни на мгновение не выпуская удобную для обстрела мишень из визиров своей холодной цейсовской оптики.

6.

«Дерфлингер» вышел из ремонта через двадцать дней после битвы при Доггер-Банке – полностью готовым к дальнейшим боевым действиям. Но подготовка к переходу линейного крейсера в составе эскадры на Балтику, для сражений с русским флотом, была прервана 26 июля 1915 года из-за тяжелой аварии турбин. Видимо, все-таки сказались отдаленные последствия сверхнагрузки на ходовые, когда в бою во время погони вследствие взрывной деформации зажало правый верхний вал.

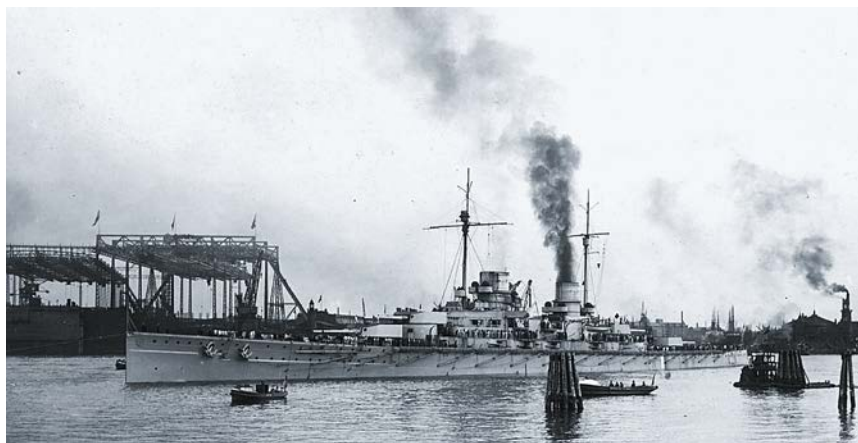


Фото 87. Линейный крейсер «Дерфлингер» в гавани

Случай был аналогичен тому, который несколькими месяцами ранее отправил на переборку ходовых механизмов «Фон дер Танна» и лишил этот линейный крейсер возможности участвовать в боевом выходе, завершившемся проигранным сражением.

Несмотря на то, что германская инженерная школа славится детальным соблюдением построечных технологий и надежностью сборки механизмов, почти у всех крейсеров-дредноутов Гохзеефлотте то и дело возникал какой-то непорядок с ходовыми системами. Кажется, одному «Зейдлицу» повезло в этом отношении – он ни разу за войну не попал

в ремонт по аварии. И если засоление котлов у «Гебена» можно было списать на сложные условия службы, а «Мольтке» получил повреждения турбины после того, как ему английской миной оторвало винт, то периодические проблемы с турбинами у «Фон дер Танна», «Дерфлингера» и позже «Лютцова» иначе, нежели преждевременным износом рабочих лопаток турбин, не объяснишь. Такова уж особенность этого типа механизмов, которые способны обеспечить кораблю прекрасные скоростные показатели, но даже будучи отлаженными и настроенными тонко и тщательно, как концертный рояль, тем не менее, иногда преподносят своим хозяевам неприятные сюрпризы.

Покинув вильгельмсхафенский док, «Дерфлингер» перешел на Балтику для послеремонтных испытаний, причем, был первым крупным германским кораблем, который во время этого путешествия отправился не через Малый Бельт, а по только что углубленному фарватеру Арозунда. Вернувшись 31 августа 1915 года в Северное море, он вновь вошел в состав Первой разведывательной эскадры и участвовал во всех ее боевых операциях, пока 24 ноября в Кильском канале не зацепил днищем мель. Адмирал Хиппер был весьма обеспокоен этой аварией и распорядился немедленно осмотреть корпус линейного крейсера в доке. К счастью, никаких серьезных повреждений обшивки и основного набора выявлено не было, за исключением разве что, нескольких небольших царапин на окраске и легкой деформации лопастей винтов.

Ремонт был недолог, и уже через пару недель о случае, наверное, почти забыли бы. Но оказалось, что «Дерфлингер» при посадке на мель ухитрился порвать винтами идущий по дну электрический кабель и оставить без освещения несколько городских кварталов на берегу. Таким образом, ущерб от аварии в большей степени сказался на окружающих, нежели на самом ее виновнике.

Весной 1916 года активность обоих противоборствующих флотов резко усилилась – и в Германии, и в Британии командование решило, что настала пора готовиться к решающему бою этой войны. Концепция генерального сражения, издавна владеющая умами флотоводцев, теперь должна была адаптироваться к эпохе дредноутов.

6–7 марта германские линкоры под флагом Главнокомандующего Гохзеефлотте вице-адмирала Р. Шеера вышли в море, чтобы обстрелять британский порт Хафден. Двадцать дней спустя англичане предприняли экспедицию возмездия – провели демонстративную операцию под Тондерном. Причем, главной целью выхода для британского флота было прикрытие налета аэропланов на береговые ангары немецких «цеппелинов». Самолеты наделали много шума, расковыряли бомбами крыши нескольких ангаров и других аэродромных построек. Но ни один дирижабль так и не подожгли.

В конце апреля Первая разведывательная эскадра вновь обстреляла британское побережье у городов Лоустофт и Ярмут, причем, в этом походе впервые участвовал и новейший собрат «Дерфлингера» – «Лютцов». Причем, после повреждения на британской мине флагманского «Зейдлица» адмирал Бедикер именно на «Лютцова» неожиданно возложил всю ответственность за дальнейшую операцию...

Выпустив полторы сотни снарядов главного и среднего калибра по береговым целям в Лоустофте и Ярмуте, «Дерфлингер» вместе с другими линейными крейсерами Первой разведывательной группы возвратился в Вильгельмсхафен.

Затяжная весна обрушилась на Северное море резкими ветрами, и неделя штормов дала обоим великим флотам передышку перед решающей битвой. Но как только вернулся из ремонта «Зейдлиц», вице-адмирал Хиппер распорядился по своей эскадре готовиться к большому походу.

7.

...Они покинули гавань в два часа пополудни 31 мая 1916 года – под светлым северным небом за пять часов до рассвета. Пять линейных крейсеров Первой ударно-разведывательной группы Гохзеефлотте, в сопровождении своих легких сил величавым кильватером вытянулись за створовые боны в устье реки Яде и взяли курс в открытое море. Вслед за ними снялись с якорей могучие дредноуты главных сил, многочисленные флотилии суетливых эсминцев и даже эскадра морально устаревших броненосцев додредноутского

поколения – во главе со своим бессменным флагманом, ветераном по имени «Дойчланд».

Германский флот шел дать противнику генеральный бой, и «Дерфлингеру» в числе других линейных крейсеров Хиппера предстояло в течение ближайших часов вынести основную тяжесть схватки с авангардными крейсерскими соединениями Британии. Пожалуй, лучшее из имеющихся описание участия линейного крейсера в этом бою оставил для нас старший артиллерист «Дерфлингера» Хельмут фон Хазе. Некоторые современные авторы батальных опусов, например, Александр Больных, подвергают сомнению слова участника событий, который в Ютландском бою руководил всем артиллерийским комплексом «Дерфлингера». Что же, право сомневаться есть у любого исследователя, особенно когда от самого события нас отделяют долгие годы...

Современные легенды могут ненадолго затянуть словесным туманом подлинный ход Истории, но главного они все равно никогда не сотрут.

Визуальный контакт между линейно-крейсерскими эскадрами Хиппера и Битти состоялся примерно в 15 часов 20 минут по германскому исчислению времени. У Хазе этот момент указан часом позже, но не потому, что германский офицер ошибался, а из-за того, что в старину по морской традиции бытовал обычай сводить время боев на севере Атлантики по британскому времени – от Гринвичского меридиана. Обнаружив приближение с северо-западных румбов длинной кильватерной колонны из шести крупных крейсеров, Хиппер дал приказ поворачивать на юг и оттягиваться поближе к главным силам германского флота, чтобы увлечь англичан под могучие залпы дредноутов.

После поворота на юг на мачте флагманского «Лютцова» взвился флажный сигнал:

– *Разделить цели слева!*

Это означало, что следующему вторым в германской колонне «Дерфлингеру» достается в качестве противника второй в британском строю линейный крейсер – «Принцесс Ройял».

Но первые же залпы показали, что англичане не смогли реализовать свое численное преимущество, хотя и попытались. «Лайон» и «Принцесс Ройял» обрушили свой огонь

на «Лютцова», желая как можно быстрее вывести из строя корабль неприятельского командующего. А третья в строю британцев «фишеровская кошка» – «Куин Мэри» – занялась ожесточенной дуэлью с «Зейдлицем», очевидно, предполагая, что двойному обстрелу будет подвергаться, как при Доггер-Банке, концевой германский крейсер.

По «Дерфлингеру» никто не стрелял...

Линейный крейсер-снайпер, несколько минут боя ведущий огонь по противнику в почти полигонных условиях – что в бою может быть опаснее? Правда, надо отдать англичанам должное, они довольно быстро осознали свой просчет, и вот уже башни «Куин Мэри» быстро и плавно повернулись на тяжких барбетах, нащупывая в прицелах стройный длинный силуэт «Дерфлингера»...

К этому времени британцы уже понесли некоторые потери от огня «Мольтке» и «Лютцова». «Лайон», полыхая пожарами, оторвался от колонны, и некоторое время его характерный трехтрубный силуэт с тонкой трубой у самой первой мачты не читался в оптике «Дерфлингера» за пеленой задымления. Потом он вернется – слишком поздно для того, чтобы исправить ошибку своей эскадры.

После 17 часов 24 минут «Дерфлингер» клал накрытием каждый залп, сокрушая бронебойными снарядами стальную защиту своей противницы.

Эскадры сближались. В конце строя стреляющий по более крутой траектории «Фон дер Танн» уже поразил броню барбета первой башни на британском крейсере «Индефатигебл» – и гордый англичанин навеки исчез с поверхности моря под бурой шапкой дыма от внутреннего взрыва. Первая победа, казалось, вдохновила его сотоварищей, залпы германских кораблей стали ложиться точнее и чаще. Но и враги не собирались отступать. Именно в эти минуты Хельмут фон Хазе отмечает, что стрельба «Куин Мэри» была ритмичной и точной, накрытия были частыми, и лишь чудом «Дерфлингер» не был за несколько минут изувечен британскими снарядами.

С таким противником можно долго драться «на измор». Долго... Если в нужный миг не повезет всего с одним роковым попаданием.

Над стройным высокобортным корпусом красивого трехтрубного английского крейсера вспух черно-бурый дымовой шар. В облака взметнулось жестокое рыжее пламя. Стройные мачты в одночасье рухнули к центру, будто огромный корабль от взрыва сложился пополам. И бредовым кошмаром завертелся в небесах поднятый могучей энергией взрыва горящий спасательный баркас – рядом с подброшенными на высоту около 30 метров броневыми крышами орудийных башен. В дыму и пламени под поднимающимся дымовым грибом в последний раз мелькнул острый высокий форштевень, и медленно, словно само время прекратило на мгновение свой бег, на поверхность острых волн, черных на фоне багрового зари, опустился дождь мелких обломков.

Ключья обшивки, шлюпки, палубные доски, крышки люков и вырванные из амбразур стволы легких орудий сыпались с небес на палубу соседа «Куин Мэри» по строю – «Тайгера». А вместе с останками корабля и пылающими пятнами нефти на морской поверхности плавали мертвые тела британских моряков...

Их погибло более тысячи – от одного удачно положенного залпа. Так всегда бывает на войне – не убьешь ты, значит, убьют тебя.

«Куин Мэри» уже погибала в адском пламени разрыва, а снаряды последнего залпа «Дерфлингера» еще летели в ее сторону – и утонули в огне раньше, чем наблюдатели успели отметить накрытие.

Прицелы и дальномеры «Дерфлингера» повернулись, отыскивая новую цель. И только теперь германским артиллеристам стала понятна ошибка противника. Все это время они, оказывается, стреляли по третьему в британской колонне крейсеру. Теперь «Лайон» вернулся во главу колонны и «Дерфлингеру» предстоял поединок с «Принцесс Ройял».

К месту боя полным ходом приближались линейные силы обоих флотов. Сначала в пекло стремительно ворвались британские сверхдредноуты Эван-Томаса во главе с линкором «Бархэм». Потом горизонт с южных направлений окрасился дымами германской линейной колонны – на помощь своим линейным крейсерам, несущим жестокие потери от огня английских 381-миллиметровых орудий, спешили «Кениги»

и «Кайзеры» адмирала Шеера. «Дерфлингер» вел в это время артиллерийский поединок с «Вэлиантом» – представителем новейшего британского поколения сверхлинкоров типа «Куин Элизабет». И продолжал периодически возобновлять огонь по так и не отставшим «кошкам» Битти.

А меж двух беспощадно сражающихся эскадр разгорелся бой легких сил Гранд-Флита и Гохзеефлотте. И, кажется, немцы начали проигрывать этот суматошный бой, более похожий на суетливую драку двух стай мелких хищников. Снаряды средних и мелких калибров сыпались дождем, и то и дело покидали строй изувеченные подранки. Внезапно один из них – горящий, заваливающийся на борт и осевший на развороченную корму легкий крейсер – мелькнул в визирном поле стереотрубы «Дерфлингера». И Хельмут фон Хазе его заметил.

Это был «Висбаден». И его неотступно преследовали, продолжая интенсивный огонь, два крупных четырехтрубных британских корабля. По всей видимости, это были броненосные крейсера...

Если верить мемуарам Хельмута фон Хазе, германские комендоры башен главного калибра успели заметить «зловредных англичан» даже чуть ранее, нежели старший артиллерист отдал команду взять их под огонь. Сокрушительный залп, принадлежащий, по всей видимости, флагманскому «Лютцову», обрушился на головного британца почти одновременно с падением снарядов «Дерфлингера». И флагман эскадры адмирала Арбетнота броненосный крейсер «Дифенс» был буквально в ключья разорван детонацией собственного боезапаса.

Не будучи уверен в том, кто именно из германских линейных крейсеров нанес «Дифенсу» роковой удар, Хельмут фон Хазе приписал эту победу «Лютцову».

«Дерфлингер» тут же переключил внимание на его напарника «Уорриора», и тот отступился от «Висбадена» потому что получил тяжелые повреждения.

...Судьба сегодня будет жестока к обоим – и «Уорриор», и «Висбаден» не будут спасены. Каждому из них было дано еще только по несколько часов ада под огнем.

В этом большом бою, богатом трагедиями, у «Дерфлингера» была и еще одна жертва. Линейный крейсер «Инвинсибл» под флагом адмирала Горацио Худа, предводитель Третьей линей-

но-крейсерской эскадры Гранд-Флита. При попытке обстрелять уже израненного «Лютцова», он попал под залп «Дерфлингера» с дистанции всего около пятидесяти кабельтовых.

Первые выстрелы легли со значительным перелетом – сказала смена целей, но уже третьим залпом «Инвинсибл» был накрыт. Над плоскими, но громоздкими надстройками британского корабля взметнулся жаркий дымный язык. В пламени опали спаленные тали, на которых мгновение назад трепетал под свежим ветром адмиральский флаг. Далее последовал резкий удар под корму, лишивший «Инвинсибла» возможности управляться. А потом тяжелый бронебойный снаряд калибром 305 миллиметров вонзился в броню барбета третьей башни главного калибра.

Грохот детонирующего боезапаса расколол небеса. И для «Инвинсибла» настал конец света – в бушующем пламени непрерывной серии взрывов под сближенными башнями в центре корпуса. Из-под барбетов этих его башен вырвались кинжальные струи мощного пламени. Снова, уже в четвертый раз за время этого жестокого сражения, закружились в воздухе обломки. Черный дым грязным грибом встал над полем боя, за клубился, поплыл, поднимаясь в небеса. И горизонт медленно опрокинулся навстречу переломившемуся пополам британскому кораблю...

В четвертый раз за этот день, припав к мокрым черным резиновым окулярам задымленной оптики, германские дальномерщики и артиллеристы наблюдали жестокую до ирреальности картину гибели врага. И снова виновником столь страшной и быстрой смерти многих сотен неприятельских моряков был «Дерфлингер».

Такой результативности не было более ни у кого из германских кораблей. Разве что, субмарина за номером «U-9» однажды уничтожила в одном боевом походе три британских крейсера. Но то – субмарина, которой повезло некоторое время оставаться невидимой для врага, полностью растерявшегося после попадания первой торпеды. «Дерфлингер» же одержал все свои победы в битве равных. И сам едва уцелел, получив 21 неприятельский снаряд калибром от 305 до 381 миллиметра.

Сначала 343-миллиметровый британский фугас ударил в броню бортового каземата, где помещалось 150-миллиметровое орудие номер 4, и разорвался, брызнув во все стороны горячим вихрем осколков. Орудие уцелело, но некоторые комендоры в его расчете получили осколочные раны. Затем последовало еще два попадания от «Куин Мэри», причинившие недолгие пожары в надстройках, но в целом не повлиявшие на боеспособность линейного крейсера.

Далее в поединке с пятой эскадрой Гранд-Флита «Дерфлингер» получил несколько ран от 381-миллиметровых снарядов. Первое такое попадание разворотило борт в носовой части германского линейного крейсера, образовав обширные разрушения на верхней и главной палубе и пятиметровую в диаметре воронку, идущую через два палубных настила. Второй снаряд сдержала бортовая броня, и от его разрыва получился только испещренный выбоинами от осколков широкий ожог на обшивке. Краска на борту вспучилась, пошла огромными пузырями, которые, лопаясь, оставляли страшные на вид красные пятна запекшегося сурика. Было срезано несколько заклепок и повреждены головки броневых болтов, но плита устояла, и тяжелых повреждений не произошло. Третий снаряд разнес часть центральной надстройки, что тоже довольно мало сказалось на боеспособности корабля, несмотря на потерю нескольких моряков палубной команды.

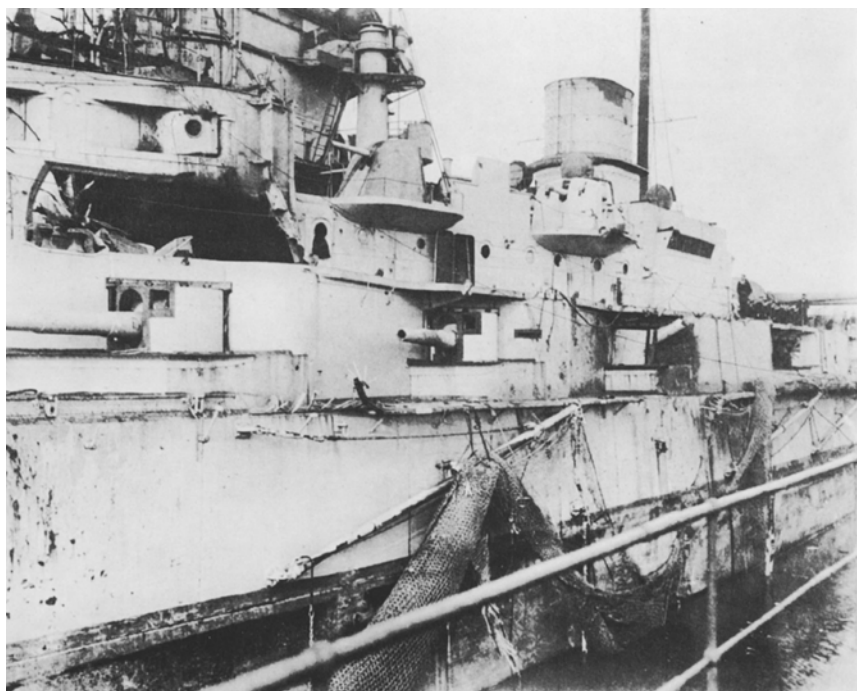
Зато почти сразу же после этого попадания сразу два снаряда сбили сразу несколько 100-миллиметровых броневых плит у самого форштевня «Дерфлингера», и крейсер принял 250 тонн забортной воды на носовые отсеки у ватерлинии. При каждом взлете узкого носа на волну из этой пробоины хлестали целые водопады, а как только нос опускался, вода снова устремлялась внутрь корпуса. От постоянной смены давления расшатывались переборки в поврежденном отсеке, начинались фильтрации. Под конец боя в носовой части «Дерфлингера» на главной и броневой палубах было уже более 1 400 тонн затоплений.

После потопления «Дифенса» и бегства из-под огня поврежденного «Уорриора» «Дерфлингер» вскоре возобновил перестрелку с линейными силами англичан. В этот период боя его

противниками являлись как «кошки», так и линкоры главных сил, и калибр трех полученных им снарядов точно не установлен. Ясно одно – он не мог быть менее 305-миллиметров. Одно из попаданий вырвало из бортовой батареи еще одну среднекалиберную пушку, два разрушили палубу в кормовой части позади четвертой артиллерийской башни. Кажется, именно благодаря этому попаданию в жилых отсеках линейного крейсера возник пожар. И офицеры «Дерфлингера» обнаружили после боя, что все их личные вещи сгорели. Повезло только Хельмуту фон Хазе – его каюту огонь каким-то чудом обошел стороной.

Во время боя с линейными крейсерами адмирала Худа, по «Дерфлингеру» стреляли все три участвующих в поединке британских корабля. Но три полученных им попадания, кажется, все принадлежали авторству одного лишь «Индомитебла». Дистанция была невелика – что-то около полусотни кабельтовых. И ударяющие в бронированный борт снаряды еще не могли взять 300-миллиметровой защиты главного пояса, но деформировали борт и вдавливали плиты в тиковую подкладку, подобно тому, как это было в бою под Доггер-Банкой. От этого возникали мелкие фильтрующиеся течи – только и всего. Только одно попадание в центр корпуса, когда снаряд разорвался в воде ниже брони, вызвало деформации тонкой обшивки и многочисленные осколочные поражения на протяжении почти 12 метров. Ближайшая к месту разрыва угольная яма, только частично заполненная топливом, была затоплена. Но фактически остаток угольного запаса сыграл роль противоосколочного коффердама: весь раскаленный металл, что проник внутрь корпуса, увяз в подмокшем топливе. Кочегары, которые потом нашли в угле эти острые обломки снарядной оболочки, выставили их на рундуке в своем кубрике – из бытовавшего в те годы военного суеверия, что если у тебя уже есть осколок вражеского снаряда, другой не грозит...

Но как ни странно, этот обстрел едва не привел «Дерфлингера» на грань гибели, когда один из крупных горячих осколков срезал у борта тросы и штаги, закрепляющие свернутую по-походному противоторпедную сеть.



*Фото 88. Линейный крейсер «Дерфлингер».
Обрывы противоторпедной сети*

Такая сеть у линейного крейсера – это, по сути дела, несколько сотен тонн гибкой стальной кольчуги, которая разворачивается вокруг корпуса во время стоянок на не защищенных от вражеских эсминцев и подлодок рейдах. Распаянная на длинных, перпендикулярных борту штагах и растянутая специальными тросами, сеть свисает в воду значительно ниже ватерлинии, и если выстрелить по кораблю торпедой, она просто не дойдет до борта – в самом худшем случае, вырвет при взрыве клочок сети.

Но если вся эта система, сбита снарядом с крепления, начнет разворачиваться на ходу, сеть будет увлечена спутной волной под киль, оттянута к корме, и почти неизбежно покалечит винты...

«Дерфлингер» рисковал остаться без хода под обстрелом – и тогда неизбежно все три британских линейных крейсера

эскадры Худа набросились бы на него как на самую удобную цель. И даже удайся «Дерфлингеру» то роковое попадание по «Инвинсиблу», оставшиеся англичане смогли бы нанести своему противнику значительный ущерб. Но, к счастью для немцев, палубная команда вовремя заметила, что слева по борту сеть свисает в воду. И тогда «Дерфлингер» сам застопорил машины – всего на две минуты, чтобы подобрать этот опасный спутанный ком стальных тросов, цепей и толстой проволоки. Маневр с резким изменением скорости сбил англичанам пристрелку, и за это время они не успели ни разу накрыть противника залпами.

А бой запыхал с новой силой, когда шестью кильватерными колоннами – по четыре линкора в каждой – с северо-западных направлений подошли главные силы Гранд-Флита. Подошли и перестроились в длинный кильватер, переломленный посередине, по месту в строю дредноута «Бенбоу». Голова германской линейной колонны – длинный вектор с Первой разведывательной группой на острие – оказалась в позиции «охвата».

И многим показалось тогда, что битва проиграна. Серьезные повреждения не дадут линейным крейсерам Хиппера держаться долго, а тут еще видимость играет на руку англичанам. И «Лютцов», который в течение всего предыдущего времени боя был в центре внимания неприятеля, был уже настолько близок к полной небоеспособности, что адмирал решил снять с него свой штаб. Вывести сейчас избитого до полусмерти флагмана из-под огня – и может быть, он еще выберется, выживет. Оставить в колонне – непременно добьют. Причем, добьют очень быстро.

Из этой ситуации был только один выход – разворот всей длинной кильватерной колонны дредноутов Шеера на обратный курс. Методом «все вдруг» – почти синхронно, когда первым начинает разворачиваться концевой в строю линкор, а каждый последующий закладывает циркуляцию, как только заметит, что поворачивает ближайший мателот. Маневр простой и, без преувеличения, красивый, если выполняется правильно. Но требующий под огнем прикрытия, а это прикрытия было уже почти некому осуществлять...

Только, разве что, авангарду...

Небольшой стремительный эсминец, подпрыгивая на острой зыби, отошел от борта «Лютцова», уже держащегося с видимым дифферентом на развороченный нос. И полетел вдоль строя линейных крейсеров, отыскивая, которому из них передать на борт штаб адмирала Хиппера. «Дерфлингер», ближайший мателот «Лютцова», в качестве нового предводителя эскадры, по мнению командующего, не годился. Хотя большинство артиллерии линейного крейсера еще действовало, Хиппер заметил, что рангоут и надстройки сильно повреждены. Значит, вряд ли уцелели какие-либо средства связи, и командовать будет затруднительно. В действительности радиоантенны «Дерфлингера» были повреждены, но принимать радиogramмы он еще мог – не получалось только передавать. А черная, разверстая дыра в носу, в которой при каждом движении фонтанировала вода, показалась командующему раной даже, пожалуй, страшнее тех, что получил его «Лютцов».

На роль флагмана следовало поискать менее избитый корабль – и эсминец под адмиральским флагом пошел дальше. Но на его тоненьком сигнальном флагштоке взлетел адресованный «Дерфлингеру» сигнал:

– До назначения нового флагмана эскадру ведете вы!

И «Дерфлингер» повел – вперед. Последней контратакой прикрыть перестроение флота. Спасти ситуацию. Решить судьбу великой битвы... Самоубийственное, но действительно единственно верное решение, принятое в этот миг его командиром – капитаном-цур-зее Хартогом, который всего месяц назад вступил на этот пост, но уже прекрасно знал, что можно ожидать от своего корабля.

К этому времени «Дерфлингер» действительно не располагал никакими средствами оперативной связи. Но все его соратники – и «Зейдлиц», и «Мольтке», и «Фон дер Танн» – без сигналов поняли, что нужно сделать...

Уже после войны, узнав, что в момент последней контратаки Первой Разведывательной группы на железный строй британских дредноутов, Хиппер фактически был не у дел, адмирал Битти не смог сдержать эмоции:

– Черт возьми, это действительно была одна команда!.. Прикрыть выход своих линкоров из боя – без адмирала

и с «оглушенным» крейсером во главе кильватерной колонны – это еще сумеет надо!

После такого признания бывшего врага что еще можно добавить?.. Разве что, высказывание самого Хиппера:

– Эскадра обошлась без меня – значит, я действительно подготовил хорошую эскадру.

Но эта контратака слишком много стоила своему «автору». «Дерфлингер» попал под обстрел 381-миллиметровыми снарядами линкора «Ривендж». Сначала бронебойным вскрыло защиту третьей башни германского корабля. Расчет обоих орудий понес многочисленные потери убитыми и ранеными, причем, смертельные ранения получил командир плутонга, которому перебило ноги. Обе пушки вышли из строя, а раскаленные осколки снаряда и фрагменты собственной брони воспламенили готовый к подаче боезапас. Пламя горящих кокоров брызнуло во все стороны, уничтожая уцелевших при первом взрыве, проникло по подачному каналу чуть ли не до самых погребов боезапаса. В перегрузочном отделении обслуга почти мгновенно задохнулась в ядовитом дыму, сгорела заживо. Только пятерым матросам из 78 удалось спастись бегством от огня, выскочив через узкий лючок, предназначенный для выброса стреляных гильз.

Сразу же вслед за этим попаданием аналогичная судьба постигла и башню номер четыре. Через относительно тонкую бронированную крышку проломился еще один 381-миллиметровый снаряд. Разрыв произошел над казенной частью правого орудия, примерно в метре от правого снарядоподъемника. Воспламенились уже извлеченные из пеналов для заряжания дополнительные пороховые кокоры и несколько основных зарядов. Из амбразур и сквозь поврежденную крышу башни выбило вверх жаркую струю темного пламени и раскаленных газов – на несколько десятков метров. Из расчета самих пушек и персонала подачных отсеков уцелел только один контуженый моряк, которого при взрыве снаряда вынесло ударной волной через входное отверстие башни.

Когда после боя вильгельмсхафенские инженеры будут осматривать повреждения третьей и четвертой башен «Дерфлингера», выяснится, что попадание 381-миллиметрового снаряда, разбившее барбет башни «С», – единственный

за всю войну случай удачного пробития столь толстой брони. Защита барбета составляет в этом месте 280 миллиметров...

Башня «С» также была полностью выведена из строя. Снаряд, пробивший барбет, прошел вверх и разорвался между станками орудий. В правом боевом отделении сгорели семь зарядов. В левом, отделенном от места взрыва броней толщиной всего 25 миллиметров, пожара, к счастью, не произошло, хотя заряды, приготовленные к стрельбе, имелись и там. Из расчета выжило лишь шестеро артиллеристов, почти все – раненые.

...Шквал огня с британской линейной колонны буквально обрушился на немцев. За короткий период последней контратаки «Дерфлингер» получил семь попаданий за 4 минуты. Были изрешечены осколками трубы, разбита штурманская рубка, повреждено несколько орудий среднего калибра в бортовых казематах, выведены из строя системы наведения второй башни. От повреждений ниже ватерлинии крейсер принял 3 400 тонн воды на прибортовые отсеки и угольные ямы.

Еще один снаряд – вероятно, от линкора «Ривендж» – вскрыл у основания первую дымовую трубу, пронзил ее, не взорвавшись, навылет, и ушел за борт. Если бы этому 381-миллиметровому снаряду было суждено разорваться в трубе, почти наверняка вышли бы из строя все котлы в этом отделении.

Затем к обстрелу «Дерфлингера» подключился линкор «Колоссус» – с главным калибром 305 миллиметров. Один из его снарядов попал в башню № 1, но 280-миллиметровой броневой защиты не взял, скользнул по касательной, нанеся длинную царапину, рикошетом ударил в палубную 25-миллиметровую плиту и... так и не взорвавшись, был выброшен за борт. Впрочем, кое-какой вред, и даже немалый, был и от этого попадания: сотрясением погнуло стальную планку мамеринца. От этого башню заклинило, и стрелять на какое-то время стало вовсе нечем. Рискую жизнью, артиллеристы и моряки спасательной партии во главе с боцманом выбрались из-под брони с ломами и железными крюками в руках. И под обстрелом разогнули деформированную планку, причем, даже счастливо избежали ранений.

Дистанция до противника была уже значительно менее 50 кабельтовых. И оставшийся только с двумя боеспособными орудиями главного калибра «Дерфлингер» попытался

применить по вражеским линкорам торпеды. Но, к сожалению – безрезультатно.

Тем временем еще один 305-миллиметровый вражеский снаряд скользнул по палубе на правом борту. Он разорвался на главной палубе, разрушив несколько жилых кают и вызвав кратковременный, но жестокий пожар. Следующее попадание – от линкора «Коллингвуд» – разворотило ходовой мостик. Фрагменты снаряда пролетели дол броневого палубы, проникли в лазарет и также вызвали интенсивный пожар. Раненых пришлось временно эвакуировать из носового перевязочного пункта, а легкие конструкции надстроек в носовой части превратились в бесформенный ком искореженного метала, полыхающий зеленоватым пламенем.

Конечно, горела не сталь, а краска. Но зрелище было близким к ирреальному: жаркие оранжевые и зеленые кисти огня тонко дрожали в раскаленном воздухе над развороченной надстройкой...

Дыма, порожденного этим пожаром, вполне хватило для того, чтобы «Коллингвуд» через две минуты потерял свою цель из виду.

Зато к обстрелу линейных крейсеров Хиппера подключились «Ройял Оук» с «Беллерофоном». Первый просадил навывлет 381-миллиметровым снарядом кормовую трубу «Дерфлингера» и вызвал взрыв на шлюпочной палубе. Второй англичанин оказался удачливее: его 305-миллиметровый полубронебойный снаряд ударил в 300-миллиметровую защиту у основания боевой рубки германского крейсера. Его осколками был разбит носовой дальномер, взрывной волной повреждена оптическая системы башни № 2. А для находившихся в командном посту офицеров создалось впечатление, что тяжелый удар буквально сдвинул рубку с ее тяжелого фундамента.

Отслоившимися при взрыве кусками брони и осколками, проникшими через смотровые щели, в рубке были ранены несколько моряков. К тому же в центральном посту погасло освещение, а сквозь наблюдательные амбразуры и заклинившуюся при взрыве в открытом положении входную дверь в рубку повалил зеленовато-желтый удушливый дым. По приказу командира все, кто остался на ногах, бросились надевать противогазы, помогать раненым. Несколько минут руководить

движением корабля и огнем последней оставшейся в строю башни главного калибра уцелевшим офицерам пришлось непосредственно с поврежденного мостика...

В довершение картины пристрелявшийся «Ройял Оук» загнал «Дерфлингеру» еще один снаряд под основание командирского мостика. Броневая дверь, ранее заклиненная в открытом положении, захлопнулась и деформировалась в пазах. Так что офицеры, только что возвратившиеся под броню, оказались заперты до конца боя.

– Я понял, что если нашему крейсеру суждена будет в этой битве гибель, нас в любом случае не смогут спасти, – признался позже Хипперу командир «Дерфлингера» капитан-цур-зее Хартог, – и с того момента, как я это понял, пришло какое-то решительное спокойствие. Чему быть, того не миновать, надо просто драться – и все, драться пока не победишь или не будешь убит!..

Следующим попаданием 381-миллиметрового снаряда была разрушена кормовая штурманская рубка крейсера. Ни карт, ни навигационных приборов не осталось. Пострадал и дальномерный пост кормовой артгруппы.

Пользуясь сокращением дистанции, «Дерфлингер» вел огонь из артиллерии среднего калибра, хотя было очевидно, что большого ущерба британским линкорам от огня шестидюймовых пушек не будет. Из шести орудий левого борта в этот момент оставались в действии только два: в стволе одного из орудий взорвался собственный снаряд, орудие № 3 потеряло кучность от повреждения нарезов ствола, а еще две установки были подбиты вражеским огнем.

И тут к месту боя вернулся со своим отрядом флагман британских линейных крейсеров – «Лайон»...

Сам совершенно избитый, в огне и в дыму пожаров, он, тем не менее, сразу же повел интенсивный огонь по врагу. И оказался на удивление точен для своего состояния. Его снаряд калибром 343-миллиметра вонзился в барбет первой башни «Дерфлингера». Брони, достигавшей в этом месте 260-миллиметров, не взял. Но разорвался с оглушительным треском, вырвав огромный клоч палубы и деформировав поворотное кольцо первой установки главного калибра. Башню заклинило намертво, а курс германской колонны сменился, так что про-

тивник ушел из ограничившегося до нескольких градусов сектора обстрела.

Стрелять «Дерфлингеру» окончательно стало нечем. Кроме, разве что, двух сохранившихся по левому борту шестидюймовок...

Уже готовый к верной гибели «Дерфлингер» получил неожиданное содействие, когда из дымного клок на востоке вышло шестеро коротких в корпусе, тяжелых на ходу броненосцев из Второй эскадры Гохзеефлотте. Ветераны додредноутской эпохи заметили врага, медлительно развернулись и строем пеленга величаво и спокойно поползли навстречу британцам, непрерывно ритмично стреляя из своих 280-миллиметровых орудий.

Англичане долгое время не воспринимали додредноутские линкоры Германии как серьезную силу, и даже прозвали «пятиминутными кораблями». Мол, если что, расстрелять таких врагов можно минут за пять...

Но на сей раз им пришлось отступить перед этими почтенными порождениями морально устаревшей стратегической концепции. Избитые линейные крейсера Гранд-Флита во главе с лишившимся большей части артиллерии и утратившим способность к полному ходу «Лайоном» были уже не в силах сразиться с ними. А дредноутам Британии в эти минуты было просто не до броненосцев.

Исследователи по сей день спорят, было ли верным решение адмирала Шеера взять с собой в генеральную битву эту эскадру. Но для нас факт несомненен: не явись она на поле боя, Первая разведывательная группа Хиппера понесла бы очередные невосполнимые потери...

...За ночь битва угасла, распавшись на отдельные очаги. «Дерфлингер» и оставшийся с ним «Фон дер Танн» шли с линейным флотом, поддерживая эскадренный ход около 15 узлов, и занимались всевозможными ремонтными работами на случай новой встречи с неприятелем. Из четырех башен главного калибра «Дерфлингера» две оказались изувечены безнадежно, но оставшиеся две удалось подготовить к стрельбе – пусть и с ограничениями по сектору обстрела.

Суммарные затопления в корпусе линейного крейсера достигли трех с половиной тысяч тонн, отчего выявился

дифферент на нос: осадка носом составила почти 12 метров, корма приподнялась, так что верхней паре винтов не хватало глубины для полноценной работы. Крен на левый борт мешал маневрировать, а в случае стрельбы мог значительно ухудшить ее результативность, поэтому было принято решение заполнить водой правые креновые цистерны и некоторые прибортовые отсеки справа. В результате крен уменьшился всего на 2 градуса, а вот с маневренностью стало совсем скверно – вследствие ухудшения остойчивости.

За ночь неприятеля встретили только один раз. Плоской серой тенью скользнул во мраке, прижимаясь к воде, стремительный хищный эсминец из британской 13-й флотилии. Пустил торпеды. Но «Дерфлингеру» повезло: смертоносный веер миновал его, и лишь одна «сигара» в ореоле серебряных пузырей легко царапнула обшивку на излете и затонула, не взорвавшись.

– Расстрелять отважного маленького врага мы не смогли, – честно признался в своем рапорте Хипперу Хартог, – а нас самих спасло то, что пуск торпед был сделан с большой дистанции и без необходимого учета упреждения.

Если бы эта торпеда взорвалась, вероятнее всего «Дерфлингер» удержался бы на плаву, но самостоятельно двигаться точно уже не смог бы.

А наутро, по прибытии в Вильгельмсхафен, моряки «Дерфлингера» узнали, что британская пресса уже распространила на все море слух о гибели их крейсера. Очевидно, кто-то из англичан прознал о трагическом конце «Лютцова» и решил, что этой ночью погибли два однотипных корабля.

8.

Ремонт был долг. После осмотра боевых повреждений комиссией во главе с флагманским инженером эскадры, «Дерфлингер», уже подготовленный специалистами завода «Блом унд Фосс» к постановке в док для временного закрытия подводных пробоев и укрепления расшатанных связей корпуса, уступил очередь на докование значительно более серьезно пострадавшему «Зейдлицу».



Фото 89. Линейный крейсер «Дерфлингер».
На фото отмечены крестами точки попаданий снарядов

Несколько дней крейсер оставался у заводского причала с понтонами и водоотливными буксирами у борта. За это время был сдан в портовый арсенал оставшийся боезапас, осушены подтопленные через кингстоны для тушения пожара кормовые артпогреба, зачищены надводные повреждения и ожоги, удалены при помощи газорезок искореженные детали надстроек, подлежащих полной реконструкции.

Кстати, подробный осмотр крейсера специалистами верфи выявил, что ни энергетика, ни ходовые системы, ни рулевые приводы, ни электромеханические приборы в бою серьезно не пострадали. Идеальный расчет системы бронирования сделал свое дело: конструктивная живучесть «Дерфлингера» в бою оказалась выше всяких похвал.

После предварительной заделки в плавучем доке внешних подводных пробоин, занявшей почти месяц, линейный крейсер перевели в Киль, на завод Ховальда, где он простоял в доках и у заводской стенки еще 76 дней. Только к ноябрю инженерная комиссия Главного Штаба констатировала факт боевой готовности корабля и разрешила ему выйти на практические стрельбы на один из ближайших балтийских учебных полигонов.

Но к тому времени крупные операции надводного флота Германии уже практически прекратились.



*Фото 90. Линейный крейсер «Дерфлингер»
в ремонте после битвы при Скагерраке*

После сражения при Скагерраке всего дважды за оставшееся время войны «Дерфлингер» покидал Вильгельмсхафен. В ноябре 1917 года – для участия в отвлекающей экспедиции флота к Хорнс-Рифу, когда выход крупных кораблей дал возможность незаметно пробраться на вражеские коммуникации отряду германских субмарин, и в апреле 1918 года, когда немцы ставили мины у Терсхеллинга и провели демонстративное развертывание морских сил на широте Бергена. Но по сравнению с генеральным боем линейных сил это были уже не сражения – лишь искры угасающего пожара.

...Таких дней, как последний день весны 1916 года, больше не будет никогда и ни у кого. Многочисленным линейным колоннам больше не суждено сходить друг против друга,

искусным маневрированием выстраивая сложную и страшную картину баталии. Отныне флотоводцы уже не пытались решить всю судьбу войны одним сосредоточенным мощным ударом.

Последующее развитие морской тактики породило абсурдное с точки зрения классических воззрений явление – боевую работу тяжелых артиллерийских кораблей не в составе мощного соединения, а малыми группами и даже чуть ли не в одиночку. В результате в мобильных ударно-разведывательных отрядах, состоящих из линейных крейсеров, постепенно отпала надобность.

Еще долго со стапелей ведущих морских держав будут сходять корабли, по тактико-техническим характеристикам подходящие под классификационное понятие «линейный крейсер». Они будут добиваться на испытаниях мировых рекордов скорости и отличных показателей маневренности. Они станут великолепными стрелками. Среди них высокие штабные чины будут выбирать флагманов самых сильных флотских соединений. Но сама концепция эскадренного авангарда сойдет на нет – за неприменимостью в изменившихся условиях...

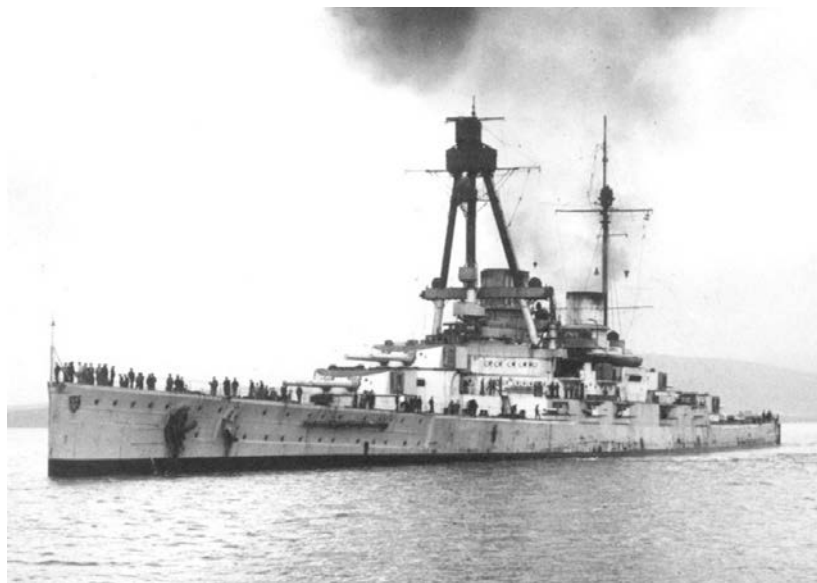


Фото 91. Линейный крейсер «Дерффлингер» после ремонта

Безнадежная для Германии война продолжалась. Потом были недолгое участие «Дерфлингера» в матросском мятеже, разоружение крейсера по условиям перемирия в 1918 году, уход вместе со своей непобежденной эскадрой на интернирование в английские воды.

Боевая биография «Дерфлингера» закончилась 21 июня 1919 года, в 14 часов 45 минут пополудни, когда рядом со своими соратниками по Первой ударно-разведывательной группе Гохзеефлотте он лег на вязкий илистый грунт шотландской гавани Скапа-Флоу.

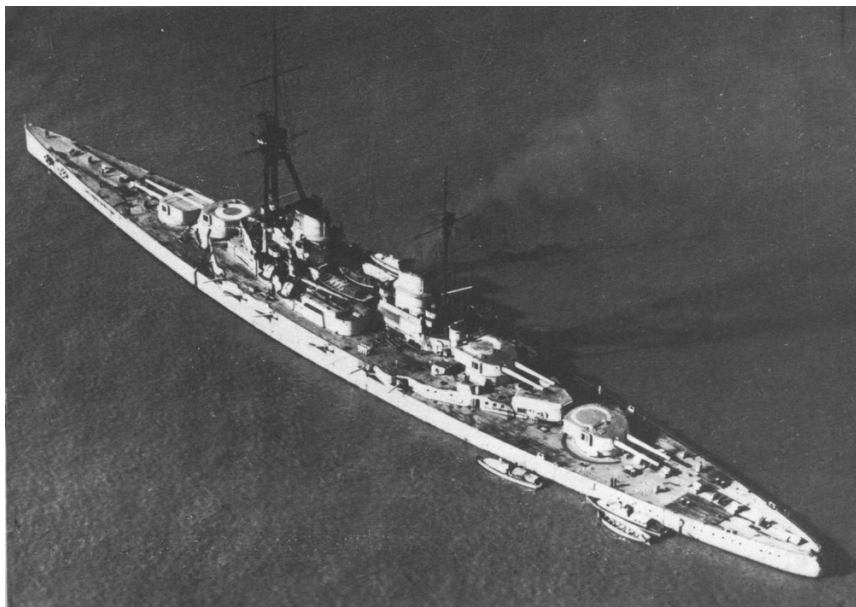


Фото 92. Линейный крейсер «Дерфлингер» в 1918 г.

Незадолго до начала Второй мировой войны английская компания Э. Кокса в числе других немецких кораблей решила поднять и «Дерфлингера». Крейсер был найден водолазами перевернувшимся вверх килем с креном на правый борт примерно градусов в двадцать. Наглядное свидетельство того, что затопление корабля произошло от потери остойчивости при слишком быстром затоплении прибортовых отсеков через кингстоны. Перевернуть его на дне в нормальное положение

Кокс не смог, так и решил поднимать вверх килем. К тому времени английский энтузиаст уже заключил с одним из морских заводов в Фаслайне договор на продажу металла после разборки еще не извлеченного со дна корабля...

Провозился Кокс с «Дерфлингером» до начала следующей мировой войны...

Начавшиеся боевые действия не дали приступить к ликвидации поднятого крейсера в заводском плавучем доке. Всю Вторую мировую войну «Дерфлингер» простоял у острова Риза, неподалеку от якорных мест линейного флота Британии, сделавшего Скапа-Флоу своей главной резиденцией.



Фото 93. Линейный крейсер «Дерфлингер» после подъема в доке

Когда стоянки «Хоумфлита» начала бомбить германская авиация, у Первого Лорда Адмиралтейства Дадли Паунда возникла мысль – замаскировать старый трофейный линейный крейсер под какой-нибудь из действующих кораблей британского флота и установить на якорях в одной из прибрежных бухт в качестве «лакомой мишени» для германских самолетов.

Пусть, мол, немцы бомбят своего всласть, а боеспособные английские корабли останутся невредимы!..

Но для осуществления этого авантюристического плана «Дерфлингера» нужно было не только извлечь из плавучего дока и перевернуть в нормальное положение, но и достаточно долго и серьезно ремонтировать. В условиях войны Британия не могла себе позволить тратить на это время и средства, а потому дурную идею Первого Лорда достаточно быстро забыли.



Фото 94. Линейный крейсер «Дерфлингер»

Только в 1946 году, через 14 месяцев после подписания мира во Второй мировой войне, «Дерфлингер» был переведен в порт Фарслайн и снова поставлен там в док. Но речь шла уже не о ремонте. Ликвидационные работы начались почти год спустя и заняли еще 15 месяцев.

Судьба оказалась слишком жестока к триумфатору Скагерра, закончившему свою жизнь в чужих водах – в унижительном положении никому не нужного трофея войны, закончившейся более четверти века тому назад...

Сегодня памятью о «Дерфлингере» остались только сохранившиеся на музейных полках бронзовая рында без языка, с причудливым тиснением готической вязи по ободу, и резная печать из кают-компанияи. Вещи, которые были найдены при разборке корпуса корабля на Фарслайнской верфи и переданы англичанами в знак примирения германскому учебному фрегату «Адмирал Шеер», приходившему в Росайт на празднование очередной годовщины битвы при Скагерраке.

Глава 7 «Лютцов». НАДЕЖДА АДМИРАЛА ТИРПИЦА

ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР LUTZOW

Водоизмещение:

Нормальное – **26 600** тонн (**26 180** – по данным Conway),
полное – **31 200** тонн (**30 700** – по данным Conway).

Размерения:

Длина – **216** м.

Ширина по миделю – **29** м.

Осадка носом – **9,2** м.

Осадка кормой – **9,56** м.

Высота борта в области миделя (общая) – **14,75** м.

Количество водонепроницаемых отсеков – XVII.

Механизмы:

4 вала, 4 винта равного диаметра – 3,9 м.

4 турбины системы Парсонса в индивидуальных отделениях.

Внешние валопроводы (I пара винтов) – от турбин высокого давления в I и II машинных отделениях, внутренние (II пара винтов) – от турбин низкого давления в III и IV машинных отделениях.

6 котельных отделений, **18** спаренных котлов системы «Шульц – Торникрофт». **4** спаренных котла с нефтяным отоплением, остальные – с угольным.

Номинал давления пара – **16–18** кгс/кв. см.

Площадь нагреваемой поверхности – **12 300** кв. м.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **63 000** л/с.

Фактическая мощность на валах – **80 990** л/с.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **26,5** узлов.

Скорость испытательная – **28,3** узла.

Расходный запас топлива:

В нормe водоизмещения – **985** тонн, из них угля – **739** тонн, нефти – **246** тонн. При полном водоизмещении – до **3 640** тонн угля и **985** – нефти.

Дальность плавания:

3 100 миль при скорости 24 узла,
5 400 миль при скорости 16 узлов,
5 600 миль при скорости 14 узлов.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **300** мм броневой цементированной стали. Протяженность главного пояса – по границам внешних стенок барбета. Верхний броневой пояс – от **300** до **230** мм.

Траверзы: **250** мм носовой и **200** мм кормовой.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** мм на диаметральной переборке и **20** мм на орудийных щитах и межказематных противоосколочных траверзах. Барбетовые башни – от **260** до **100** мм на стенках обода, **60** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **260** мм.

Боковые стенки башен – **220** мм.

Задние отвесы башен – **270** мм рикошетные пластины (наклонные крышки башен) – **110** мм.

Крыши башен – **80** мм.

Настилы подбашенного комплекса – от **100** до **50** мм.

Межорудийные противоосколочные щиты – **30** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50** мм на носовом скосе, **80** мм на кормовом скосе, **50** мм на бортовых скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25** мм за пределами батареи, **55** мм – в зоне полубака.

Противоторпедная переборка – протяженностью по границам внешних ободов барбетов и толщиной **45** мм (по некоторым данным, в зоне артиллерийских погребов – свыше **50** мм). Переходит в противоосколочную подбортную переборку толщиной **30** мм и высотой до верхней палубы.

Отстояние ПТЗ от борта (коффердам) – **4** метра.

Вооружение:

8 – 305 мм/**50** в четырех башнях (**90** снарядов на ствол),

14 – 150 мм/**45** в бортовых казематах (**160** снарядов на ствол),

8 – 88 мм/**45** в палубных установках, в надстройках и казематах батарейной палубы.

4 торпедных аппарата калибром **600** мм: **2** – бортовые, форштевеньный и ахтерштевеньный. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии.

Боезапас – **12** торпед.

Экипаж:

1 112 душ по штатам мирного времени. Из них 41 – офицеры.
В статусе флагмана – **1 182**.

Именослов:

Окрещен 29 ноября 1913 года именем *Людвиг фон Лютцов* – в честь знаменитого военачальника, героя освободительной войны в Бранденбурге.

*Он выиграл у нас бой, но проиграл
битву за собственную жизнь.*

Э. Четфилд

*Этот день будет первым всегда и везде:
Пробил час, долгожданный, серебряный час,
Мы ушли по весенней высокой воде,
Обещанием помнить и ждать заручась...*

В. Высоцкий

1.

...Бесконечно длинный, приземистый корпус распластался по жесткому, клочковатому северному горизонту. Прямой форштевень рубленного «тевтонского» силуэта вспарывает волну стремительно и уверенно. И холодная вода со змеиным шипением разбегается по пустынной широкой палубе, кружевными островками зеленоватой пены вскипая вокруг леерных стоек. Две короткие широкие трубы одинаковой высоты – передняя даже немного пошире задней – обильно коптят горизонт, и сизо-бурый шлейф размытым облаком стелется вполнеба. Линейно-возвышенные башни главного калибра безмолвны, длинные стволы низко нависают над плоской палубой. На гафеле резкий ветер заставляет мелко трепетать флаг – еще мирный, маленький триколор гражданского флота Германии.



Фото 95. Линейный крейсер «Лютцов»

Октябрь 1915 года, Нейкругская мерная миля, испытания линейного крейсера «Лютцов», первый пробег...

Война шла уже больше года, и весы жестокого противостояния уже не раз качались то в одну, то в другую сторону. Штабные начальники бредили близким генеральным боем, способным в одночасье принести долгожданную развязку. Боем, который все так и не удавалось навязать врагу.

Но уже состоялись многие великие сражения – при Коронеле и Фолклендах, в Гельголандской бухте и в дальних колониальных водах. Первая Разведывательная группа линейных крейсеров Гохзеефлотте под флагом Франца Хиппера уже прошла через битву при Доггер-Банке. И «Блюхер» остался на поле боя – навсегда...

Война шла пока еще мимо Нейкругского испытательного полигона. Здесь все было точно так, как в невозвратное мирное время. Красные и синие полосатые «вешки» – буйки на серой неглубокой воде, отмечающие место старта и финиша каждого пробега. Маленький катер, только что отваливший от борта нового корабля после доставки на борт приемной комиссии в самых высоких флотских чинах. Заводская испытательная команда у машин рядом с молодежью из собственного экипажа. И традиционное волнение свеженазначенного командира – капитана-цур-зее Хардера – перед первым из больших экзаменов.

Только знаком тревоги маячил в отдалении низкий черный силуэт дежурного миноносца, охраняющего зону проведения испытаний. В мирное время при испытаниях охрану на полигон не ставили...

...Линейный крейсер «Лютцов», усовершенствованная версия проекта знаменитого «Дерфлингера» – был заложен на главном эллинге завода «Шихау» в Данциге летом 1912 года. Точнее назвать дату трудно: торжественной церемонии просто не было, постройка велась в режиме чуть более строгой секретности. В различных источниках момент начала работ «гуляет» в диапазоне от начала мая до середины июля.

На заводе «Шихау» ранее не строили таких крупных боевых кораблей – эта германская верфь уже 15 лет специализировалась, в основном, на постройке легких крейсеров и эскадренных миноносцев. Правда, не так давно здесь спустили на воду линкор, но это было еще до проявления первых дредноутов.

Постройка «крейсера номер 885», как именовался «Лютцов» до крещения при спуске, была, по сути дела, серьезным экспериментом для инженеров данцигского завода.

В проектных документах «Лютцов» значился также и как «Эрзац Кайзерин Аугуста». По старой германской традиции новопостроенный корабль, вступающий в строй вместо старика, идущего на списание, до присвоения собственного имени зовется или по заводскому номеру, или просто – «заменой такого-то».

Через 15–16 месяцев после закладки киля корабль был готов к спуску на воду. К этому времени Его Величество кайзер Вильгельм II утвердил решение флотских штабных геральдистов наречь новый крейсер в честь Людвиг фон Лютцова, знаменитого прусского военачальника. Так повелось в германском флоте – нарекать представителей тяжелого крейсерского класса именами государственных деятелей и генералов-победителей. Потому на личных эмблемах «большие крейсера» и несут старинные гербы прославленных историей дворянских родов.

Цвет нации, аристократы морской войны...

29 ноября 1913 года, стылой балтийской осенью, уже перешагнувшей в промозглое предзимье, когда льды непрочной хрусткой пленкой настывают за ночь у гранитных причальных стенок и противостормовых молов, в Данциг приехал сам Император. Приехал для участия в церемонии спуска на воду своего нового линейного крейсера. И привез среди своей свиты гофмаршала графа Пипера, уже назначенного крестным отцом корабля.

На гостевом балконе у открытого эллинга было холодно. Жесткий ветер заставлял поднимать воротники. Но внизу, на набережной, толпа зевак не поредела даже тогда, когда из низких облаков на город начал срываться снег – пополам с дождем. Граф Пипер разбил огромную бутылку темного рейнвейна 20-летней выдержки о высокий прямой форштевень. Нарек кораблю имя. И, сходя с парадного балкончика, оступился на обледеневших ступенях...

Едва не упав, гофмаршал крепко выбранился. Да так громко, что услышала добрая половина свиты Императора. А сам Вильгельм поморщился и вспомнил старинную примету, что

если во время крестин поминать нечистого, новорожденный будет в жизни несчастлив...

Суеверие, не более. Но в том-то и беда, что моряки традиционно суеверны, а большинство проклятий как раз и сбывается почти исключительно тогда, когда в них верят. Оставалось лишь уповать на то, что недобрые приметы не всегда осуществляются по отношению к совершенным созданиям передовой технической мысли.

Двадцать месяцев спустя «Лютцов» дебютировал в Бельте на мерной линии, взбаламучивая своими крупными сильными винтами неглубокую – вразрез со всеми испытательными правилами – балтийскую воду.

С четвертого пробегса крейсер вышел на 26-узловой рубеж. Напомним, что Бельтский испытательный полигон чересчур мелководен, а значит, в нормальных условиях показанная «Лютцовом» частота вращения валов 227 оборотов в минуту дала бы примерно 28 узлов хода.



Фото 96. Линейный крейсер «Лютцов» на испытаниях

Больше от него, в принципе, пока и не требовалось, учитывая то, что линейные крейсера служат в эскадре. Едва ли не выше всех личных рекордов в них ценится способность слаженно маневрировать вместе с сотоварищами по строю.

Но, показав результат, вполне пригодный для эскадренной службы, «Лютцов» не остановился на этом – и вскоре «сорвал» ходовые в попытке добиться большего.

Испытательная перегрузка привела к довольно тяжелой аварии левой турбины низкого давления. Инженеры долго искали причину неисправности – грешили на неаккуратность заводской сборки, на нарушения технологии при выплавке металла, на ошибку в проектных расчетах по прочностям. Да так толком ничего конкретного и не нашли. И тогда в штабе вспомнили недобрым словом гофмаршала Пипера, помянувшего черта на крестинах. Может, и смешно в двадцатом столетии верить в старинную народную примету, но слова из песни не выкинешь, что было – то было...

Конкретного виновника происшествия не искали – да его, пожалуй, и невозможно было найти.

После сложного ремонта, продлившегося до начала ледового сезона, «Лютцов» уже не гонялся за рекордами. Записанный в его документах результат 28,3 узла, несмотря на свою кажущуюся точность, можно сказать, эфемерен: он получен вообще не на испытательной миле, а по лагу, во время первых учений совместно с другими линейными крейсерами Хиппера – 20 марта 1916 года.

...Тирпиц прочил ему карьеру флагмана в Первой разведывательной группе. И 24 марта 1916 года, когда «Лютцов» поднял, наконец, боевой вымпел и отправился в свой первый поход, гросс-адмирал намекнул Францу Хипперу, что желал бы вскоре увидеть на гроте новичка адмиральский флаг.

При выраженном внешнем сходстве с «Дерфлингером» у «Лютцова» имелся целый ряд существенных конструктивных отличий, подчас диктующих совершенно иной стиль действий на поле боя.

Во-первых, несколько изменилось вооружение. Произошел отказ от 88-миллиметровой артиллерии как от противоминной, что вполне логично: остановить атаку эсминца водоизмещением под тысячу тонн выстрелом из этой пушки практически невозможно. Благодаря ликвидации «лишней» батареи, число 150-миллиметровых скорострельных орудий в казематах было доведено до 14 штук вместо 12 у «Дерфлингера».

Орудий калибром 88 миллиметров поставили всего 8 штук, несколько увеличив их боекомплект. Эти пушки предназначались, в основном, для стрельбы по воздушным целям. Максимальный угол возвышения их доходил до 70 градусов. Конечно, сбить самолет выстрелом из подобной зенитки трудно, разве что, можно испугать и этим воспрепятствовать атаке. А вот против дирижаблей они могут быть вполне эффективны...

Проблема лишь в том, что больше всего боевых дирижаблей мира в эти годы создавалось как раз в Германии – в конструкторском бюро, основанном знаменитым графом Цеппелином.

Противокреновые цистерны Фрама на вид выглядят очень красивой и логичной инженерной находкой. Поэтому до проекта «Лютцова» все германские линейные крейсера неизменно их получали. Но... На практике не отмечено ни одного случая применения цистерн по назначению. Разве что, еще «Фон дер Танн» во время предвоенного похода в Америку выяснил, что туда запросто помещается несколько десятков тонн дополнительного топливного запаса. Отказ от цистерн Фрама на «Лютцове» позволил вернуть в проектные чертежи еще одну пару шестидюймовых орудий, от которых отказались у «Дерфлингера» в пользу этих цистерн, и дал возможность серьезно усилить торпедное вооружение, перейдя на новый тип торпед.

Четыре торпедных аппарата были расположены так же, как у «Дерфлингера» – форштевневый, два траверзных по бортам и ахтерштевневый. Но калибр торпед составлял уже 600 миллиметров.

Основная германская торпеда калибром 500 мм, имевшая литерное обозначение «G7», при скорости 27 узлов проходила расстояние в 9 300 метров. Новая торпеда, получившая обозначение «H8», при скорости 30 узлов могла пройти 14 000 метров. При этом вес боевой части вырос незначительно: со 195 до 210 килограммов. Но в принципе, ни одна, даже самая совершенная на тот момент, противоторпедная защита не могла эффективно противостоять и 500-миллиметровым торпедам.

Новая германская торпеда была самой дальнбойной в Первую мировую войну. Лучшее разработали только в 1933 году – в Японии, когда был создан один из ранних вариантов знаменитого «Long Lans»...

2.

В действующий состав флота «Лютцов» был зачислен раньше срока – 8 августа 1915 года. Когда еще не только не завершены были испытания, но и, по сути дела, не прошли до конца установка легкого вооружения, оснастка рангоута, и монтаж мелкого палубного оборудования. Достройка крейсера на плаву продолжалась 20 месяцев – всего на пару недель дольше, чем у «Дерфлингера», и часть этого времени «Лютцов» провел не в Данциге, а в Киле, в заводской акватории ремонтно-судостроительных мастерских.

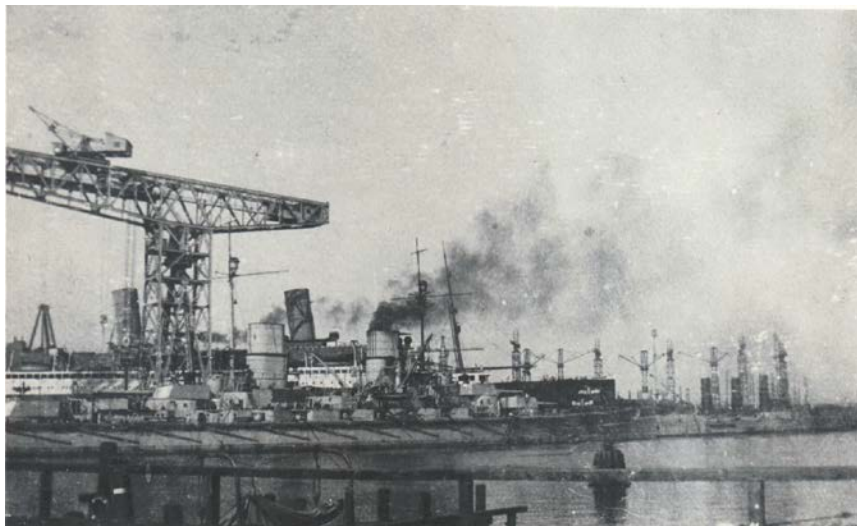


Фото 97. Линейный крейсер «Лютцов» в ремонтной акватории

Выход в море Первой разведывательной эскадры Гохзеефлотте 24 марта 1916 года был одной из многих подготовительных операций перед новой попыткой Германии навязать англичанам генеральный бой. На сей раз линейные крейсера Хиппера должны были выйти недалеко – в район банки Амрум, где, согласно данным разведки, появились британские эсминцы.

Визиты эсминцев и легких крейсеров неприятеля в германскую зону влияния иногда заканчивались боевыми столкновениями. В штабе Гохзеефлотте еще у всех на памяти был

Гельголандский бой, когда вслед за легкими силами англичан в туманную бухту ворвались и их линейные крейсера.

Тогда было слишком много жертв для локального боя...

Однако в этот раз никаких английских миноносцев в районе Амрума не оказалось. Разведка ошиблась, как уже это не раз бывало в течение этой войны.

Зато в белесой дымке над широкой отмелью подстерегала добычу одинокая британская подводная лодка, попытавшаяся при приближении эскадры Хиппера атаковать один из линейных крейсеров. По иронии судьбы, линза перископа нашарила новичка в составе группы – атаке подвергся «Лютцов».

Первый же враг – субмарина... В те годы, когда средств своевременного обнаружения подлодок еще не изобрели, подводники-асы, вроде лейтенанта Отто Веддигена, вполне могли уничтожить за час три крейсера противника. «Лютцов» оказался счастливым. Британская лодка отстрелялась по нему торпедами, экипаж линейного крейсера наблюдал отмеченный серебряными пузырями след, скользнувший почти у борта. Но ни одного попадания англичанам добиться не удалось.

Кроме того, при торпедном пуске баланс корпуса лодки изменился и злосчастное создание подвсплыло. Естественно, немцы обнаружили врага и отогнали выстрелами.

Молодой экипаж «Лютцова», только недавно пополненный перед выходом в море, повел себя в сложной ситуации решительно и спокойно. С точки зрения штаба эскадры, «Лютцов» настолько хорошо показал себя в этом боевом выходе, что следовало повысить его позицию в иерархии эскадры. Тем более, что умами командиров давно владела идея использовать в качестве флагмана авангардного соединения флота корабль с 305-миллиметровым, а не с 280-миллиметровым, как у «Зейдлица», вооружением.

Приказом командующего Гохзеефлотте вице-адмирала Р. Шеера с 29 марта «Лютцов» поднял флаг вице-адмирала Бедикера – заместителя командующего Первой Разведывательной группой, унаследовав пост второго флагмана прославленной эскадры от концевой в строю «Фон дер Танна».

Вскоре адмирал Хиппер временно передал командование своему заместителю и съехал на берег – на военный совет

в столицу. И вернуться к следующему боевому выходу не успел, поскольку из-за болезни угодил в госпиталь.

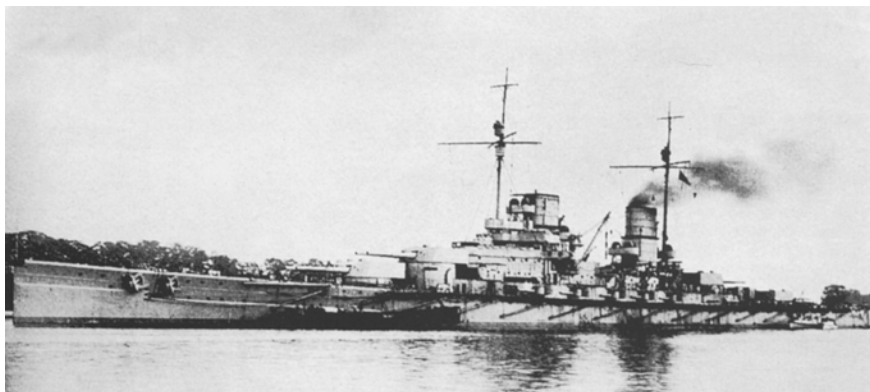


Фото 98. Линейный крейсер «Лютцов» на ходу

А между тем, дела авангарду Гохзеефлотте предстояли нешуточные... Впрочем, как всегда.

В двадцатых числах апреля 1916 года линейные крейсера в очередной раз отправились терроризировать береговую оборону неприятеля. На сей раз им предстояло подвергнуть обстрелу города Ярмут и Лоустофт и уничтожить там портпункты и военные предприятия.

Но на подходах к вражеским берегам флагманский «Зейдлиц», на борту которого находился в это время адмирал Бедикер, нашел форштевнем сорвавшуюся с минрепа «бродячую» мину.

К семи вечера штаб эскадры перешел к «Лютцову».

Почему, скажем, не к «Дерфлингеру», имевшему при примерно равных с «Лютцовом» тактико-технических параметрах гораздо больший боевой опыт команды?

Наверное, из-за воли гросс-адмирала Тирпица, не иначе. К тому же «Лютцов» не был при Доггер-Банке, его экипаж в большинстве своем не был при ситуации, когда пришлось оставить на поле боя на верную гибель отставшего «Блюхера». А значит, с точки зрения Бедикера, крейсер мог действовать более адекватно окружающей обстановке – без излишней

осторожности и без стремления отомстить англичанам во что бы то ни стало.

Опытные командиры всегда учитывают особенности условий формирования и воспитания молодых экипажей...

Эскадра появилась у британских берегов, как обычно, с рассветом. По городам Лоустофт и Ярмут было выпущено несколько сотен снарядов крупных и средних калибров.

Уже покидая английские прибрежные воды, немцы были обнаружены четверкой британских крейсеров-скаутов типа «Боадицея».

Перестрелка с крейсерами-дредноутами явно не входила в планы маленьких легкобронных разведчиков. Рапортовав береговому командованию о составе и курсе неприятельского отряда, англичане под обстрелом отошли и укрылись в прибрежной полосе – в зоне ограниченной видимости. Причем, с борта «Дерфлингера» и «Лютцова» отчетливо определялись накрытия по двум крейсерам. По всей видимости, «Боадицея» и «Бланш» получили попадания, хотя подробными данными об их повреждениях мы не располагаем.

Затем германские линейные крейсера подверглись атаке соединения британских эскадренных миноносцев. Впрочем, безрезультатной. «Лютцов», не имеющий практически никакого опыта боевых действий против легких сил, тем не менее, первым открыл плотный заградительный огонь из средней артиллерии, подавая всей эскадре пример правильных действий в данных условиях.

В бою под Лоустофтом «Лютцов» впервые стрелял полными залпами из своей главной артиллерии. И стрелял достаточно результативно для новичка, не успевшего пройти полный курс боевой подготовки в учебном отряде.

Сразу после рейда к восточному побережью Британии «Лютцов» перешел на Балтику.

Нет, в этот момент штаб не планировал его участие в вялых затяжных перестрелках на русских минно-артиллерийских позициях. Никто не собирался рисковать новейшей боевой единицей, загоняя крейсер в условия, для его существования явно не приспособленные. Судите сами, читатель: сопоставимого по тактико-техническим характеристикам противника там нет, русские дредноуты не высываются из Гельсингфорса.

А вот «наловить» минных подрывов или по штурманской неопытности сесть на мель в этих водах – проще простого...

«Лютцов» не ходил на Балтике в бой – он занимался артиллерийской практикой на небольшом стрелковом полигоне близ города Киля. Хорошо охраняемый от проникновения врага участок бухты с установленными еще до войны деревянными щитовыми мишенями был отдан в полное распоряжение нового флагмана. Пройдет всего полтора месяца – и результат кильских учений будет проверен в самом страшном сражении этой войны.

25 мая в эскадру вернулся из ремонта «Зейдлиц». Но адмирал Бедикер не стал вновь переносить свой флаг. Очевидно, он ожидал, когда из берегового госпиталя придет Хиппер – и примет окончательное решение по вопросу, кому водить самую активную в германском флоте группу «капитальных» кораблей.

Хиппер вернулся 28 числа – и оставил флаг за «Лютцовом».

Можно много спорить о том, чем было продиктовано это решение. Самым простым и логичным видится следующее объяснение: во главе Авангарда Гохзеефлотте нужен был новейший крейсер с главным калибром 305 миллиметров, а не ставшей с недавних пор считаться слишком легкой для дредноута 280-миллиметровой артиллерией, как у «Зейдлица». «Лютцов» был новейшим. Может быть, этого и хватило...

Каждый линейный крейсер Первой разведывательной группы, исключая, разве что «Дерфлингера», вступая в строй, проходил своеобразную «флагманскую практику», хотя бы несколько месяцев возглавляя учебный отряд. «Дерфлингер» был лишен этого этапа учебной подготовки, потому что был первым германским линейным крейсером, вступившим в строй после начала войны. Для «Лютцова» традицию возродили? Или командованию флота необходим был в качестве нового лидера Первой Разведывательной группы корабль, чьи кают-компания и экипаж не имели бы печального опыта Доггер-Банки?

Линейным крейсерам на роду написано взаимодействовать с главными силами флота. А поражение в январе 1915 года, когда линкоры из-за путаницы в штабных приказах не смогли оказать содействие своему сражающемуся с англичанами

Авангарду, привело не только к гибели «Блюхера», но и к подрыву доверия к командованию Гохзеефлотте...

Версий много. Несомненно одно: рекомендуя Хипперу и Бедикеру держать штаб соединения на борту «Лютцова», Тирпиц, как всегда, не ошибался.

3.

Великое сражение за господство на Северном море состоялось 31 мая 1916 года – через 3 дня после того, как «Лютцов» был приказом Хиппера официально утвержден в качестве флагманского корабля Первой Разведывательной эскадры Гохзеефлотте.

В 15 часов 19 минут по Берлинскому времени на траверзе пролива Скагеррак разведка германского флота доложила по радио своему адмиралу, что наблюдает «значительные силы неприятеля».

В северно-западной части горизонта по низкому холодному небу поплыли многочисленные густые дымы – на призыв своих легких сил, уже вступивших в огневой контакт с эсминцами и легкими крейсерами Гохзеефлотте, шла эскадра адмирала Битти.

Желая увлечь англичан под сокрушительные залпы германских дредноутов, «Лютцов» повел свой отряд юго-восточным курсом со скоростью около 25 узлов – навстречу медленно и величаво встающим из-за горизонта бурым дымовым шлейфам линейной колонны Гохзеефлотте.

Первый залп «боя Авангардов» прогрехотал над свинцовой водой в 15 часов 48 минут. И принадлежал этот залп «Лютцову». Согласно приказу Хиппера «разделить цели слева», линейный крейсер должен был вступить в перестрелку с флагманом адмирала Битти – «Лайоном». Дистанция была еще довольно велика – около 90 кабельтовых. И «Лютцов» применил немного нетрадиционную для германской военной школы систему пристрелки.

Вместо того, чтобы работать «полубашенными залпами», стреляя поочередно то из левых, то из правых орудий всех четырех своих башен главного калибра, он задействовал попарно то оба носовых, то оба кормовых плутонга. В этом случае

две башни работают, по сути дела, как одна установка, одновременно заряжаясь и наводясь «одними руками», – подобно тому, как стреляют линкоры додредноутского поколения, имеющие только по одному башенному плутонгу главного калибра по оконечностям корпуса. И задымления от частых выстрелов вставляли над носом и кормой попеременно: пока залпируют носовые башни, противник отслеживается с кормового дальномера. Когда стреляют кормовые – враг уже отлично виден с носового...

Воистину все новое – хорошо забытое старое.

Так как на командный пункт к старшему артиллерийскому офицеру показания кормового и носового базовых дальномеров поступают, благодаря системе центрального управления огнем, в уже обработанном, усредненном виде, для корректировки стрельбы требовался очень точный математический перерасчет, подобный тому, который нужен при беглом побашенном огне. Зато, по мнению капитана-цур-зее Пашена, управлявшего стрельбой «Лютцова» в этом бою, легче обеспечить большую плотность, меткость и хороший темп огня.

Кстати, что касается меткости. Первый залп по «Лайону» лег с перелетом на 8 кабельтовых. Но, скорректировав стрельбу по дистанции, «Лютцов» добился в этом бою 5 % попаданий, что при расстоянии до противника в среднем от 90 до 60 кабельтовых результат великолепный. И не только для новичка с молодой командой на борту, но и для признанного снайпера. Для сравнения: средняя результативность артогня Гохзее-флотте в этом сражении составила 3,3 %.

В 16 часов 48 минут эскадра Хиппера открыла огонь. А уже в 16–50 два снаряда калибром 305 миллиметров сокрушили верхний броневой пояс «Лайона» в районе центральных казематов 102-миллиметровых орудий. Расчеты средней артиллерии британского флагамена понесли тяжелые потери.

«Лютцов» оказался оригинален не только в методике самой пристрелки, столь быстро принесшей хорошие результаты. Он экспериментировал еще и с типом боезапаса. По тяжело бронированной цели, каковой считается линейный крейсер противника, принято стрелять бронебойными снарядами. Так легче всего быстро нанести врагу серьезный урон в технике. Но бронебойный снаряд при взрыве дает меньше дыма и

пламени, нежели фугасный, а потому в самом начале сражения при стрельбе бронебойными трудно определять накрытия и корректировать стрельбу.

«Лютцов» на первом этапе сражения применил против «Лайона» фугасы, предназначенные по инструкции для работы по легкобронной цели. Это те самые снаряды, которые в истории морской артиллерии нередко именуют «германскими полубронебойными». Они не рассчитаны на пробитие мощной защиты, так как не имеют достаточно прочного корпуса, чтобы целым проникнуть сквозь такую преграду и взорваться уже внутри корпуса. При пробитии легкой брони или попадании в незащищенные части корпуса такой снаряд наносит значительно более тяжелые повреждения, нежели бронебойный, поскольку несет больший заряд взрывчатого вещества. Но при этом не срабатывает, в отличие от простых фугасов с носовым взрывателем, от легких препятствий вроде леерной стойки, шлюпбалки или тонкой межкаютной переборки.

Из мемуаров старшего артиллерийского офицера «Лютцова» Гюнтера Пашена:

– Только один раз я сделал залп из всех четырех башен; результат его не поощрил меня к повторению такого залпа. Снаряды упали очень близко друг к другу и почти закрыли цель всплесками. Время полета снарядов было 22 секунды. При начале стрельбы расстояние было взято преувеличенное, и снаряды перелетели цель на 16 гкм (почти 8 каб.). То же было и у неприятеля. Он также открыл огонь с расстояния 167 гкм (90 каб.), и его снаряды также перелетали через нас, однако ему потребовалось бесконечно долгое время, чтобы нащупать верную дистанцию. Мы были даже удивлены, когда, наконец, «Lion» попал в нас, сделав пробоину в носовой части. Наш собственный огонь быстро сделался и продолжал быть метким. Резкий поворот неприятеля на 4 румба вправо был немедленно замечен и учтен; в 5.52 мы засчитали наше третье попадание в «Lion». Красное пламя вылетело из его третьей башни и большой обломок – половина крыши башни – взлетел на воздух.

Итак, через четыре минуты после начала артиллерийского поединка флагманов «Лайону» едва не пришел конец: в 16 часов 52 минуты «Лютцов» удачным выстрелом вскрыл неприятелю башню номер три. Многотонная броневая крышка башни

раскололась и по частям вознеслась в небеса на тугой взрывной волне, когда 305-миллиметровый снаряд, пробивший защиту, рванул над казенной частью левого орудия и воспламенил готовые к заряданию боеприпасы. Полыхнул пожар и начал распространяться по подачной системе. Горели заряды, и не миновать бы «Лайону» внутреннего взрыва, если бы не командир расчета, полковник морской пехоты У. Харви.

Раненый и уже умирающий, он все-таки успел отдать приказ перекрыть огнезащитные жалюзи и двери погребов боезапаса, а за минуту до своей кончины распорядился пустить в погреба воду через кингстоны. Артиллерист «Лайона» Майкл Честон, участник этого боя и свидетель событий, утверждал, что приказ, спасший жизнь британского флагмана, был отдан «промежду словами молитвы».

– Нас уберегли Господь Бог и полковник Харви...

Завидев почти шестидесятиметровый столб огня над длинным корпусом «Лайона», германская эскадра увеличила интенсивность огня. Первый успех всегда окрыляет – даже если результатом этого успеха становится кровь и гибель.

4.

Ответный удар англичан последовал примерно в 17 часов 15 минут. Наконец пристрелявшийся, «Лайон» поразил своего противника сразу двумя снарядами 343-миллиметрового калибра в полубак. В борту и верхней палубе «Лютцова» в носовой части разворотило гигантскую рваную дыру. От температуры взрыва воспламенилась краска и вспучилась крупными пузырями на обшивке, перебегающие язычки синевато-зеленого пламени быстро превратили ее в облезлые клочья, весьма жутковатые на вид. Впрочем, косметические дефекты можно было считать ерундой, гораздо хуже было то, что осколки этого злосчастного снаряда, проникнув в носовой лазарет, перебили немало ожидающих помощи раненых.

Во время первой фазы боя «Лютцов» получил от «Лайона» три попадания. Но боеспособность линейного крейсера пока еще почти не пострадала. А его противник «Лайон» уже покидал строй, выходя за линию баталии. Ему нужно было хотя бы

немного времени, чтобы справиться с пожаром и подремонтировать повреждения от шести снарядов с «Лютцова», попавших в него за семнадцать минут боя.

...Он еще вернется в строй, этот упорный боец и прекрасный лидер колонны – «Лайон»!.. Ему суждено было выжить в этом бою и даже получить некоторые основания считать себя победителем. Но события, произошедшие за время его отсутствия, сказались на британской линейно-крейсерской эскадре самым роковым образом. Опытный «Фон дер Танн» уничтожил «Индефатигебла», а «Дерфлингер» при поддержке «Зейдлица» расправился с «Куин Мэри»...

На этом этапе боя головной в неприятельском строю стала «Принцесс Ройял» – «королевская кошка», любимица адмирала Фишера. Признанный снайпер среди линейных крейсеров Гранд-Флита. Теперь «Лютцову» предстоял поединок с ней, пока остальные линейные крейсера германского авангарда вели огонь по ее сотоварищам.

«Принцесс Ройял» пристрелялась на удивление быстро. Буквально через несколько мгновений после смены цели первый ее 343-миллиметровый снаряд глухо ударил в броневой пояс «Лютцова» у ватерлинии и разорвался на броне. По длинному корпусу линейного крейсера прокатилась тяжелая дрожь, в нескольких отсеках «стряхнуло» лампы освещения. Но защита выстояла, и попадание лишь нанесло неглубокую, широкую вмятину в борту. Броневая плита, деформировавшись, дала легкие течи по стыкам, почти незамеченные в горячке жестокого боя.

Зато следующий снаряд завершил разрушение носового перевязочного пункта и принес новые потери в личном составе.

...«Лютцову» все еще везло. Когда тяжелый британский полубронебойный снаряд со скоростью почти 900 метров в секунду вонзается в палубу и с грохотом рвет 25-миллиметровую защитную плиту между носовыми башнями, можно лишиться артиллерии на весь оставшийся бой. Или того хуже – получить пожар в подаче, и очень быстро вознестись в эти зависшие над полем боя плоские дымные небеса на взрыве собственного боезапаса... Но германский флагман отделался только разрушением экипажной столовой и камбуза, пустующих во время боя.

Жестокий огонь германской эскадры вынудил англичан резко маневрировать, чтобы избежать новых потерь. Кончилось это тем, что линейные крейсера Битти все же остались под прикрытием, но при этом сами пристрелку потеряли. За следующие полтора часа по «Лютцову» не было ни одного попадания, а сам он успел крепко побить и «Принцесс Ройял», и вернувшегося в строй «Лайона», и каких-то шустрых британских легкобронных разведчиков, шмыгающих в дыму между сражающимися колоннами линейных крейсеров.

Между прочим, по свидетельству Пашена, иногда британские тяжелые снаряды рикошетировали при ударе об воду. Два таких рикошета свистнули буквально над мостиком «Лютцова» и упали в воду с противоположного борта, не причинив германскому флагману вреда.

В это время он стрелял в основном, фугасными или полубронебойными снарядами, стремясь израсходовать их и только после этого перейти на бронебойный запас. И, честно говоря, «Лайон» должен благодарить судьбу за такое решение «Лютцова»: если бы те попадания, которые он получил во время первой фазы боя, проникли за броню, шансов выжить у него было бы весьма немного...

5.

Около шести часов пополудни погода начала играть на руку англичанам. Видимость в «германскую» сторону горизонта была отменной, в то время как со стороны англичан на поле боя наплывала густая дымка подступающей непогоды. Эффективно стрелять по врагу становилось все труднее, а попадания английских полубронебойных по «Лютцову» и другим крейсерам Хиппера сделались гораздо чаще.

Один из этих тяжелых снарядов разворотил германскому флагману носовую надстройку, отчего осколками были повреждены первая дымовая труба и вентиляционные системы первого котельного отделения. В отделение проник и дым от разрыва, что несколько затруднило работу кочегаров.

Другой снаряд вновь угодил в надводный борт полубака и повредил верхний броневой пояс.

Но хуже всего положение «Лютцова» сделалось тогда, когда под завесой тумана к месту сражения подобралась Пятая эскадра Гранд-Флита под флагом вице-адмирала Эван-Томаса. Четыре огромных сверхдредноута типа «Куин Элизабет» – гордость Британии, – на пределе возможности своих ходовых систем ворвались в бой и обрушили на германский Авангард всю мощь своего главного калибра.

В 17 часов 55 минут снаряд калибром 381-миллиметр, выпущенный то ли «Бархэмом», то ли «Вэлиентом», повредил главный броневой пояс «Лютцова» на уровне ватерлинии под полубаком. Через отверстие рваную пробойну вода быстро затопила первый снарядный погреб 150-миллиметровой артиллерии.

Сманеврировав под огнем, «Лютцов» сумел вывернуться из под обстрела, но почти сразу же попал под накрытие с возобновившей стрельбу эскадры Битти. Два крупных снаряда разрушили несколько казематов его батареи среднего калибра, выведя из строя и пушки, и их расчеты. Среди артиллеристов этого плутонга не осталось не раненых. Кроме того, осколки и взрывная волна от близкого разрыва на воде сорвали антенны обеих радиостанций, лишив германский линейный крейсер возможности дальней связи.

По мнению Пашена, это были снаряды, начиненные простым дымным порохом. Попадая в каземат через палубу с большой дистанции, они проламывали защиту и взрывались непосредственно в помещении, образуя пещерообразную рану и расшвыривая крупные осколки с сильно зазубренными краями. Но энергии взрыва обыкновенно не хватало для возникновения более-менее длительного пожара, а страшные на вид осколки не могли пронзить даже довольно тонкую межказематную переборку.

За последующий час боя «Лютцов», почти не видя неприятеля, не добился никакого успеха в стрельбе. Зато огонь противника становился все эффективнее и эффективнее. Снаряды британских сверхдредноутов вскрыли германскому флагману палубу центральной надстройки промеж дымовых труб, вывели из строя обе радиостанции, несколько орудий среднего калибра и прожекторный пост. В помещение центрального поста, откуда осуществляется управление кораблем во время боя,

проникли по переговорным трубам ядовитые дымы и газы от разрывов, и пришлось временно эвакуировать оттуда офицеров, пока они не отравились насмерть.

К семи часам вечера «Лютцов» имел уже 10 попаданий тяжёлыми снарядами. Но шел вперед, как ни в чем не бывало, стрелял, тушил пожары, распоряжался своими подчиненными, при помощи флажных сигналов передавая приказы по колонне...

В это время к месту сражения шестью колоннами – по четыре дредноута в каждой – подошли главные силы Гранд-Флита, и бой закипел с удвоенной энергией.

Для «Лютцова» это означало – бой насмерть. В эскадренном сражении выведение из строя флагмана часто ставится в качестве первоочередной задачи при тесной решительной схватке. Снаряды буквально посыпались на предводителя германского авангарда, и в период с 18 часов 59 минут до 20 часов 05 минут он получил повреждений едва ли не больше, чем за весь предыдущий бой.

Один из снарядов калибром 343-миллиметра, – от «Лайона», не иначе, – просадил «Лютцову» крышу батареи среднего калибра, прошел каземат насквозь и рванул на нижележащей палубе позади барбетного «стакана» артиллерийской башни номер два. В этом маленьком отсеке были сложены дощатые щиты и парусиновые смоленные пластыри – аварийный запас на случай тяжелых боевых повреждений. Все эти материалы довольно горючи, и в помещении вспыхнул жестокий пожар. Дым вырывался из световых люков, из дверей, переговорных и вентиляционных труб, струями сочился из-под барбета верхней носовой башни.

Это задымление начало серьезно влиять на стрельбу «Лютцова», так как ни старший артиллерист в своей возвышенной рубке, ни наводчики носовых башен, ни даже наблюдатели на дальномерном посту не могли видеть крейсеров Битти за черными ядовитыми клубами, стелющимися над палубой.

Но в этом дыму «Лютцов», по-прежнему возглавляющий свою колонну, успел рассмотреть, как впереди слева по курсу два крупных четырехтрубных англичанина пытаются беглым огнем прикончить какой-то пылающий германский корабль. В избитом до неузнаваемости разведчике наблюдатели «Лютцова» с трудом опознали легкий крейсер «Висбаден».

Разведчик авангарда, один из лучших новых крейсеров Германии, уже едва держался, имея сильный дифферент на развороченную корму, и непонятно было, является ли его широкая циркуляция вполне сознательным маневром выхода из-под огня, или беднягу несет с заклиненными рулями. Несет, куда Бог на душу положит, по воле слепого случая...

...Высокие оранжевые кисточки пожара озаряли свинцовое небо. «Висбаден» горел. Горел, но все еще полз, все еще отстреливался из своей уцелевшей единственной пушки. Не сдавался, цеплялся за жизнь...

А два британских броненосных крейсера не отставали от потерявшего скорость неприятеля, устроив себе что-то вроде полигонных учений с живой мишенью. Они легко и стремительно перебежали вокруг погибающего корабля в поиске наиболее эффективного ракурса стрельбы, ставили «Висбадена» под «анфиладный» огонь и огонь всем бортом, выбирали выгодное расстояние и темп обстрела.

И «Лютцов» решил прервать жестокую игру двух британских крейсеров. Высокий белый всплеск от падающего в воду двенадцатидюймового снаряда вырос впереди по курсу у предводителя стреляющей британской пары – броненосного крейсера по имени «Дифенс».

...Когда-то давно, еще в мирное время, адмирал Фишер, наблюдая учения крейсерской эскадры в Ла-Манше, обозвал «Дифенса» «блистательной бестолочью». Предельно точная характеристика стиля действий для лощеного представителя последнего додредноутского поколения британских броненосных крейсеров, славившегося строевой выучкой, но во время маневров и в боевой обстановке неизменно демонстрировавшего суетливую нервозность.

С тех пор, конечно, немало воды утекло, но, похоже, «Дифенс», нынешний флагман эскадры адмирала Арбетнота, ничуть не изменился...

Да это и не удивительно. Его появление на свет оказалось весьма несвоевременным. Британское флотское начальство, плененное уже строящимися сверхмощными крейсерами типа «Инвинсибл» проекта Фишера, почти не обращало внимания на мощный, сильный, но морально устаревший с рождения, и казавшийся почти ненужным державе корабль.

Ни служба в колониях, ни флагманство в резервной разведывательной эскадре не сделали «Дифенса» хорошим стрелком. Теперь он битый час вместе с напарником истязал погибающего «Висбадена», заведомо уступавшего ему по всем параметрам.

В конце концов, ничто так не меняет отношение адмиралов к конкретной «боевой единице» флота, как наличие в послужном списке потопленного боевого корабля неприятеля. «Дифенсу» нужны были медали для артиллеристов – за смерть одного из лучших германских разведчиков. Вот он, найдя «Висбадена» уже поврежденным, добросовестно пытался их и заработать.

И все никак не мог утопить врага...

Когда прямо перед носом «Дифенса» врезался в воду, вздымая фонтан, тяжелый немецкий снаряд, крейсер резко отвернул, бросив обстреливать «Висбадена», и попытался вывернуться из-под удара. Но раньше, чем англичанину это удалось, несколько раскаленных искр впились ему в полубак – под барбет первой башни главного калибра. И пламя гигантского разрыва на мгновение выхватило черный четырехтрубный силуэт из полумглы задымления.

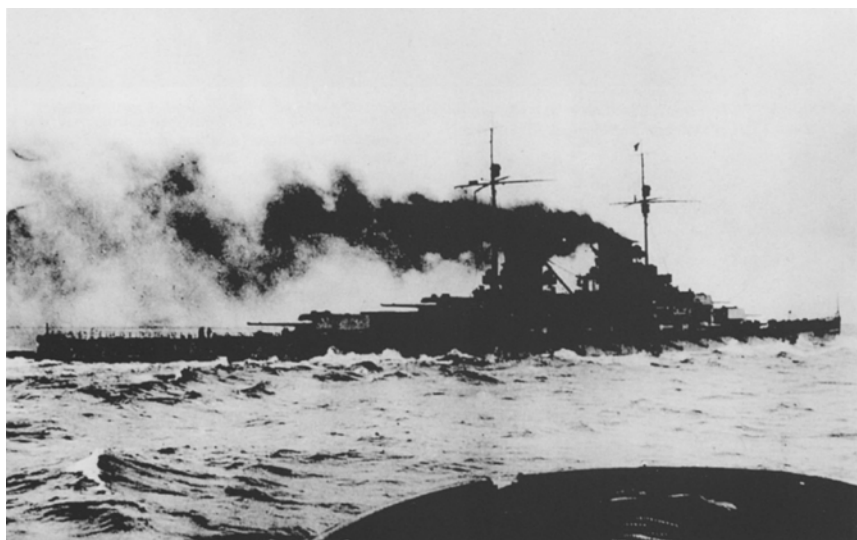


Фото 99. Линейный крейсер «Лютцов» в составе эскадры идет в бой

Гибель «Дифенса» была быстрой и страшной – со всем экипажем, включая и штаб адмирала Арбетнота. Британский миноносец, обыскавший место гибели крейсера в поисках уцелевших моряков, подобрал только нескольких покойников в капковых спасательных жилетах.

А для «Лютцова» эта гибель неприятеля стала его последней победой.

Согласно германским источникам, например, Гренеру и воспоминаниям старшего артиллериста Пашена, линейный крейсер стрелял по «Дифенсу» даже торпедами, хотя ввиду дальности дистанции шансы на удачное попадание торпед были практически равны нулю.

Кстати сказать, «Лютцов» в этом бою применял торпеды дважды – по «Дифенсу» и по линейным крейсерам Битти. И дважды – с заведомо далеких дистанций. Конечно, новая 600-мм торпеда могла пройти и большее расстояние, но вероятность удачного попадания с такого большого расстояния всегда слишком низка.

6.

К восьми вечера видимость для немцев настолько ухудшилась, что «Лютцов» уже буквально в упор не мог разглядеть своего врага. А англичанам помогало то, что германские корабли проецировались для них не на затуманенную непогодой, а на чистую часть горизонта.

Не успели еще рассеяться над полем боя зловещие черные дымы от взрыва «Дифенса», а германский Авангард уже подвергся новой атаке. Линейный крейсер «Инвинсибл», предводитель Третьей крейсерской эскадры Гранд-Флита под флагом адмирала Худа, немного «промахнулся» при схождении флотов и проскочил место завязки баталии на несколько миль к востоку.

Теперь ему необходимо было вывести свой отряд на одну линию с эскадрой Битти и вместе с избитым «Лайоном» обеспечивать британским дредноутам возможность охвата головы неприятельской колонны.

Первым отчетливо наблюдаемым кораблем неприятеля, достойным поединка на главных калибрах, оказался для него

«Лютцов». И, наблюдая на полубаке германского крейсера обильное задымление от пожара, «Инвинсибл» открыл по подбитому противнику лихорадочную беглую стрельбу.

Дистанция была всего около пятидесяти кабельтовых. Уже вполне реально нанести врагу жизненно опасные повреждения и 305-миллиметровым калибром. И, вероятнее всего, «Лютцову» пришлось бы туго.

Но тут огонь по «Инвинсиблу» открыл второй в строю германской эскадры линейный крейсер – «Дерфлингер». Опытный боец, обожженный еще сражением под Доггер-Банкой. Хладнокровный снайпер с расчетами под управлением знаменитого создателя методик артиллерийских стрельб – Хельмута Хазе.

Было около 19 часов 20 минут по германскому исчислению времени. «Лютцов», получивший уже около двух десятков тяжелых попаданий, был близок выходу из строя. В его центральном посту офицеры надели противогазы, чтобы не отравиться постоянно проникающим в помещение горьким удушливым дымом. Носовая артиллерия крейсера уже совершенно не могла действовать из-за пожара на полубаке. Огонь пылал в межпалубном пространстве у орудийных барбетов, пожирал остатки боезапаса в системе подачи, уничтожал в рабочем отделении резерв ремонтно-спасательных материалов.

Несколько подводных попаданий в носовую часть привели к обширным затоплениям водонепроницаемых отсеков под полубаком. И одна из этих пробоин, кажется, стала роковой.

Противоторпедная переборка у линейных крейсеров типа «Дерфлингер» заканчивается в носу за барбетом первой башни, смыкаясь с наклонным поперечным траверзом. Теперь, когда от нескольких вражеских снарядов отделения впереди этого траверза заполнились забортной водой, довольно тонкую поперечную переборку выгнуло мощным давлением, и она грозила сдать в любую минуту. В соседних помещениях наблюдалась обильная фильтрация воды через сальники электропроводов и коммуникативных труб.

При падениях английских снарядов у борта и их разрывах в воде весь длинный стройный корпус «Лютцова» сотрясали гидродинамические удары – и от них выходило из строя внутреннее оборудование в помещениях рядом с затопленными. А вода продолжала наступать...

Она прорвалась через изуродованный взрывом переходной люк в главной броневой палубе, соединяющий подбарбетный отсек первого плутонга с носовыми отделениями. Затопила торпедные отделения под баком и бункера боезапаса главного калибра, проникла в помещения, смежные с центральным постом. Собственные водоотливные средства уже не могли справиться ни с ее удалением, ни даже с поддержанием ее уровня на приемлемой для движения высоте.

Только в результате перестрелки с линейными крейсерами «Инвинсибл», «Инфлексибл» и «Индомитебл» «Лютцов» получил не менее восьми двенадцатидюймовых снарядов.

Два из этих снарядов взорвались у борта рядом с отделением торпедного аппарата, повредили броневой пояс и вырвали внутреннюю переборку. Сразу несколько отсеков здесь оказались затоплены – и через отверстие пробойну во внешней обшивке и броне, и через коммуникативные трубы и сорванные переходные люки. Вопреки распространенному мнению, что дважды в одну пробойну снаряд угодить не может, буквально через несколько минут чуть ли не в паре метров от места первого удара в борт вонзились еще два снаряда. Гидродинамический удар при взрыве вынес переборки до диаметральной плоскости. Осадка носом увеличилась на два с половиной метра, начала падать скорость.

Управлять боем авангарда было для «Лютцова» уже выше сил.

В 19 часов 35 минут от снайперского огня «Дерфлингера» взорвался и начал тонуть злосчастный «Инвинсибл». С третьего или четвертого залпа «Дерфлингер» добился накрытия. На шестом – угодил под третью башню «Инвинсибла» и буквально разорвал врага пополам детонацией его собственного боезапаса...

В безумной вспышке лиддитового пламени флагман адмирала Горацио Худа сгинул с поверхности моря, а оставшиеся в живых два его мателота в панике сбежали в клочья дымовой завесы над горизонтом.

Но тремя минутами раньше «Лютцов» заложил широкую циркуляцию, вываливаясь из колонны. Под пробитой броней главного пояса были еще целы его мощные котлы. Не повреждены турбины. Но значительная часть энергии уходила

на поддержание практически безрезультатного водоотлива, а дифферент и крен на левый борт не позволяли вести огонь. А выход из строя всех систем связи обесценил его как предводителя эскадры: когда единственный способ управлять строением – личный пример, флагман становится слишком ограниченным в средствах.

Командир «Лютцова» капитан-цур-зее Хардер предложил Хипперу передать штаб на один из эскадренных миноносцев Гохзеефлотте, державшихся поблизости от израненного корабля. Поначалу адмирал возражал: рано! К тому же миноносец, снимающий штаб с борта флагмана, мог послужить деморализующим фактором для остальной эскадры. Но в половине восьмого, окончательно убедившись в полной неспособности «Лютцова» продолжать битву, распорядился сигналом позвать к борту эсминца «G-39».

Из рапорта Франца Хиппера после боя:

– Линейный крейсер «Лютцов», исполнявший обязанности моего штабного корабля, получил многочисленные попадания. Его башня «В» выгорела, радиостанции вышли из строя. Броня, пробитая во многих местах, не могла уже служить надежной защитой, были затоплены торпедное отделение, пост управления артогнем и пост связи. Из-за этих повреждений корабль имел дифферент, мог следовать только малой скоростью и с большим трудом справлялся со стрельбой из немногих уцелевших орудий. Руководить эскадрой с него в этих условиях означало подвергнуть крейсер риску близкой гибели. Я был вынужден перейти на миноносец «G-39».

Избитый до неузнаваемости, «Лютцов» отвернул на юго-восток, вышел за линию боя и почти сразу же замедлил ход до 3 узлов. На его шкафуте полыхали пожары, длинный узкий полубак был почти полностью залит водой, и волны ходили уже на уровне якорного клюза. Большинство артиллерии, как главной, так и вспомогательной, вышло из строя. Не действовали системы централизованного управления огнем. Начала сдавать даже двужильная энергетика. Только четыре последних попадания увеличили количество воды в носовых отсеках до 2 000 тонн, и водоотливные системы уже не справлялись с поддержанием ее на приемлемом для каких-либо активных действий уровне. Задняя переборка левого бортового торпедного

отсека, имеющая толщину около 30 миллиметров, выпученная от гигантского давления воды, не выдержала и все-таки провалилась.

Эсминец «G-39» подошел к борту «Лютцова», чтобы снять Хиппера со штабом. Израненный линейный крейсер трехузловым ходом покидал поле боя, отползая дальше на юго-восток, когда англичане вновь подвергли его жестокому обстрелу. В результате «Лютцов» получил еще несколько тяжелых ран, а адмирал смог оставить корабль только через семнадцать минут.

7.

Согласно германским официальным данным, сражение завершилось для «Лютцова» в 19 часов 43 минуты – в тот самый миг, когда линейный крейсер скрылся от глаз врага в поставленной миноносцами дымзавесе.

Он уходил к юго-востоку, тяжело подминая свинцовую воду форштевнем, дымя затухающими пожарами, теряя скорость. А вслед ему грохотали залпы продолжающегося боя...

«Лютцов» уполз за горизонт – в сторону датского побережья, и провел последние оставшиеся ему на этом свете несколько часов в отчаянной борьбе за живучесть.

Свободная поверхность воды, образовавшаяся в межпалубном пространстве в результате обильных затоплений, грозила опрокидыванием корабля при полной потере остойчивости. Примерно в половине десятого, когда полубак полностью заполнился водой, и осадка носом составила более 12 метров, обильные затопления, наконец, ненадолго перестали нарастать.

Носовая переборка котельного отделения, отделяющая затопленные отсеки от разгоряченных котлов корабля, выгнулась, но держала. И у измотанного экипажа, в предыдущие часы покидавшего отделение за отделением, появилась надежда...

В носовом дизель-генераторном отсеке, в чудом сохранившемся воздушном пузыре были еще живы четверо моряков. Отрезанные от внешнего мира, они, тем не менее, продолжали ремонтировать электрооборудование. Держали через переговорные трубы связь с командиром. Пытались выжить.

Переборка котельного отделения сдала в 00 часов 45 минут. Дрейфующий без хода линейный крейсер с обнажившимися от воды винтами за кормой остался к этому времени в одиночестве.

Меж тем у датских берегов, где он дрейфовал, начинался шторм. Тяжелые волны ходили уже поверх палубы заполненного водой полубака. Размахи качки неуправляемого корабля достигали двадцати градусов от нормали. И любой резкий крен грозил мгновенной гибелью от потери остойчивости.

В это время британские радисты перехватили и расшифровали германскую радиограмму, из которой было ясно, что в координатах 56 градусов 27 минут северной широты и 5 градусов 41 минута восточной долготы ожидает помощи спасательных буксиров тяжело поврежденный немецкий корабль. Вероятнее всего, это была последняя попытка «Лютцова» связаться со своей эскадрой через радиостанции подошедших к нему эсминцев. Но атмосферные помехи не дали погибающему флагману дозваться сотоварищей...

До полуночи он дважды будет пытаться дать ход, чтобы следовать за эскадрой, или хотя бы немного откачать воду из бункеров боезапаса носового плутонга. Во время первой попытки предельный ход, который «Лютцову» удалось выжать, составил примерно 11 узлов. Во второй – уже не больше семи. Дисбалансированный затоплениями корпус утратил остойчивость – самостоятельные повороты были практически невозможны. Свободная поверхность воды выше броневой палубы создавала угрозу ежеминутного опрокидывания.

Меж тем волнение моря к середине ночи начало еще более усиливаться. В нарождающемся шторме «Лютцов» мог только либо дрейфовать без движения, либо очень медленно двигаться, причем, направление движения диктовалось направлением волн, становившихся все выше: повернуться к ним лагом могло означать только риск мгновенно погибнуть.

Так ползти он смог еще около сорока минут.

В 2 часа пополудни руководитель «дивизиона живучести» доложил командиру корабля капитану-цур-зее Хардеру, что крейсер не продержится на воде дольше пяти-шести часов. Надежда вновь была потеряна.

Вода уже проникла в бортовые казематы 150-миллиметровой артиллерии, и волны на баке «Лютцова» гуляли выше

барбета второй артиллерийской башни. Первое котельное отделение было затоплено, второе работало исключительно на водоотлив и поддержание освещения в отсеках: все равно все четыре винта из-за дифферента на нос вышли из воды.

Старший артиллерист Пашен свидетельствовал, что к двум часам ночи крейсер принял не менее 8 319 тонн воды. Подсчет, скорее всего, приблизительный – исходя из конструктивных объемов затопленных отсеков. Это заведомо смертельная доза, учитывая общее водоизмещение крейсера и локализацию повреждений.

Уцелевший экипаж собрался на приподнявшейся над водой четыре метра корме. Из перевязочных пунктов на палубу было поднято около полусотни раненых. 115 убитых были оставлены в отсеках – им предстояло быть похороненными вместе со своим кораблем.

Четыре эскадренных миноносца – «G-38», «G-37», «G-40» и «V-45» – осторожно подошли в ночном мраке к борту полумертвого корабля. На превращенную в руины палубу подали трапы. Спустили немногие шлюпки. Организованно и быстро, без лишней паники, сняли команду. И отошли в почтительном безмолвии, ожидая гибели «Лютцова» с минуты на минуту.

Прошло сорок минут, а крейсер еще держался на плаву. И его гибель, хотя и была уже вопросом времени, могла продлиться еще несколько часов.

...Это будет потом – после приказа капитана-цур-зее Хардера, шагнувшего в катер прямо с ходового мостика. Острый ветер последней весенней ночи. И холодные волны, разбегающиеся по испещренной осколками палубе полностью затопленного полубака. И две торпеды эсминца «G-38», прочертившие в черной воде два серебряных следа, когда верный маленький адъютант положит конец безнадежной жестокой агонии своего флагмана.

Первая Разведывательная эскадра не видела гибели «Лютцова». Может быть, поэтому спор о том, мог ли он быть спасен, по сей день остается не решенным. В конце концов, выжил же «Зейдлиц», который, если верить законам физики, просто не должен был выжить...

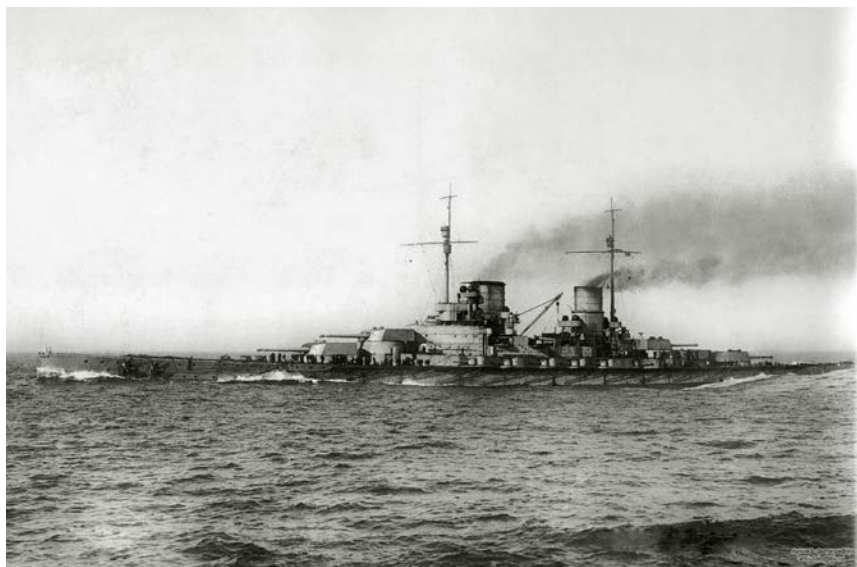


Фото 100. Линейный крейсер «Лютцов»

Современные расчеты показывают: да, приняв четыре с лишним тысячи тонн воды под броневую палубу и столько же – выше нее можно при исправных водоотливных средствах и достаточной выучке команды остаться на плаву. Но любой математический расчет и любая моделировка подобной ситуации в той или иной мере грешат неполнотой. Учесть абсолютно все объективные и субъективные факторы, воздействующие на тонущий корабль почти невозможно.

Если «Лютцов» погиб, значит, он просто не мог не погибнуть...

Прошло полвека после окончания войны. В период летнего затишья между штормами неподалеку от датских берегов, в координатах 56 градусов 15 минут северной широты, 5 градусов 53 минуты восточной долготы водолазные вельботы фирмы «Айзен & Металл» извлекли со дна позеленевшую латунную рынду с тисненой готической вязью на ободке – LUTZOW.

Рынду передали в Гамбургский морской музей. Теперь это – одна из немногих реликвий, оставшихся новому времени от блистательного флагмана авангарда Гохзеефлотте.

В течение трех лет частная германская судоразделочная корпорация пыталась разобрать линейный крейсер на дне. Потом работы были заброшены.

Ушедший на восемь метров в донный ил, «Лютцов» так и остался на месте своей гибели, несмотря на то, что среди историков флота и водолазов-энтузиастов периодически возникает идея поднять его и тоже передать музею в качестве «натурного экспоната».

Скорее всего, этот замысел никогда не будет реализован.

И, наверное, так и должно быть. В памяти у Истории вместо ржавого мертвого остова останется гордый предводитель самой удивительной эскадры Первой мировой войны.

Самая короткая биография в Первой разведывательной группе была прожита достойно. А уцелевшие офицеры и матросы «Лютцова» вскореполнили экипаж только что вступившего в строй линейного крейсера «Гинденбург».

У них было впереди еще два года великой войны...

Глава 8 **«Гинденбург».** **ОПОЗДАВШИЙ НА ВОЙНУ**

ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР HINDENBURG

Водоизмещение:

Нормальное – **26 600** тонн (**26 180** – по данным Conway),
полное – **31 200** тонн (**30 700** – по данным Conway).

Размерения:

Длина – **210,4** м.

Ширина по миделю – **29** м.

Осадка носом – **9,2** м.

Осадка кормой – **9,56** м.

Высота борта в области миделя (общая) – **14,75** м.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **3,9** м. **4** турбины системы Парсонса в **4** индивидуальных отделениях. Внешние валопроводы (I пара винтов) – от турбин высокого давления в I и II машинных отделениях, внутренние (II пара винтов) – от турбин низкого давления в III и IV машинных отделениях. **6** котельных отделений, **18** спаренных котлов системы «Шульц – Торникрофт». **4** спаренных котла с нефтяным отоплением, остальные – с угольным.

Номинал давления пара – **16–18** кгс/кв. см.

Площадь нагреваемой поверхности – **12 300** кв. м.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **63 000** л/с.

Фактическая мощность на валах – **76 734** л/с.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **26,5** узлов.

Скорость испытательная – **28,0** узлов.

Расходный запас:

Запас топлива в норме водоизмещения – **985** тонны, из них: угля – **739** тонн, нефти – **246** тонн. При полном водоизмещении – до **3 640** тонн угля и **985** – нефти.

Дальность плавания:

3 100 миль при скорости 24 узла,

5 400 миль при скорости 16 узлов,

5 600 миль при скорости 14 узлов.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **300** мм броневой цементированной стали. Протяженность главного пояса – по границам внешних стенок барбета.

Верхний броневой пояс – от **300** до **230** мм.

Траверзы: **250** мм носовой и **200** мм кормовой.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** на диаметральной переборке и **20** мм – на орудийных щитах и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбеты башен – от **260** до **100** мм на стенках обода, **60** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **270** мм.

Боковые стенки башен – **220** мм.

Задние отвесы башен – **270** мм,

Рикошетные пластины (наклонная крышка) – **110** мм.

Крыши башен – **80** мм.

Настилы подбашенного комплекса – от **100** до **50** мм.

Межорудийные противоосколочные щиты – **25** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50** мм на носовом скосе, **80** мм на кормовом скосе, **50** мм на бортовых скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25** мм за пределами батареи, **55** мм – в зоне полубака.

Противоторпедная переборка – протяженностью по границам внешних ободов барбетов и толщиной **45** мм (по некоторым данным, в зоне артиллерийских погребов – свыше **50** мм), переходит в противоосколочную подбортную переборку толщиной **30** мм и высотой до верхней палубы.

Отстояние ПТЗ от борта (коффердам) – **4** метра.

Вооружение:

8 – 305 мм/**50** в четырех башнях (**90** снарядов на ствол),

14 – 150 мм/**45** в бортовых казематах (**160** снарядов на ствол),

12 – 88 мм/**45** в палубных установках, в надстройках и казематах батарейной палубы. Из них **8** – зенитные.

4 торпедных аппарата калибром **600** мм: **2** – бортовые, форштевеньный и ахтерштевеньный. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии. Боезапас – **16** торпед.

Экипаж:

1 112 душ по штатам мирного времени. Из них **41** – офицеры.
В статусе флагмана – **1 182**.

Именослов:

Окрещен 1 августа 1915 года именем ***Пауль фон Бенкендорф унд фон Гинденбург*** – в честь знаменитого военачальника, современника описываемых событий, главнокомандующего Восточным фронтом в Первую мировую войну.

Судьба не дала ему яркой жизни на войне. Тогда он сделал яркой свою смерть.

*А. ле Гран
«Тот, кто вернется»*

*Оплавляются свечи
На старинный паркет,
Истекает на плечи
Серебро с эполет,
Как в агонии бродит
Молодое вино,
Все бывшее уходит,
Что придет – все равно...
Кто-то злой и умелый,
Веселясь, наугад
Мечет острые стрелы
В воспаленный закат,
Слышно в буре мелодий
Повторение нот.
Пусть бывшее уходит,
Пусть придет, что придет.*

В. Высоцкий

1.

Линейный крейсер Императорского флота Германии «Гинденбург» был заложен 1 октября 1913 года на казенной верфи в Вильгельмсхафене. Впрочем, само имя «Гинденбург» появляется в списках значительно позже.

Новый корабль – дальнейшее развитие серии линейных крейсеров типа «Дерфлингер» – во время постройки носил условное именование «Эрзац Герта» и построечный номер 34. В германском флоте так повелось – если корабль планируется ввести в строй одновременно со списанием какого-нибудь «старика», он так и зовется до крещения «заменой такого-то», в отличие от тех, которые строятся для пополнения численности и носят литерные обозначения.

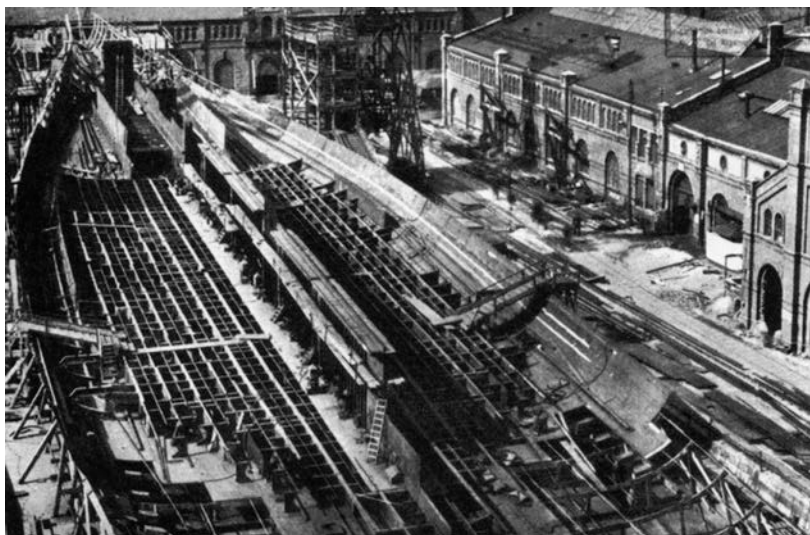


Фото 101. Линейный крейсер «Гинденбург». Сборка корпуса

От своего прототипа – спущенного на воду минувшим летом «Дерфлингера» – новый линейный крейсер отличался чуть более крупными размерами, острыми обводами кормы, увеличенной толщиной бронирования некоторых особо уязвимых частей, а также иной планировкой котельных отделений. Изменилось и вооружение. Главный калибр планировалось установить, как и у «Дерфлингера», линейно-возвышенно в четырех башнях на два орудия каждая, но башни эти были уже нового образца, разработанного в 1913 году, и также имели усиленную бронезащиту. Орудий среднего калибра крейсер должен был получить на две установки больше – 14 вместо 12, а запас торпед к 600-миллиметровым, как у строящегося на заводе «Шихау» «Лютцова», торпедным аппаратам, был увеличен с 11 до 16 торпед.

На огромном открытом эллинге одного из лучших в Германии морских заводов уже был полностью выложен длинный киль, установлены тяжелые балки форштевня и ахтера, шпангоуты, легла на свое место прочная стальная сетка днищевого набора, была доведена до уровня начала броневых поясов нижняя часть бортов. Летом 1914 года по инициативе руководившего постройкой инженера Дитриха из Проектного Департамента

Военно-морского ведомства завод намеревался произвести дополнительный найм квалифицированных рабочих, чтобы ускорить строительство корабля. Но началась война...

Сначала казенная верфь была довольно сильно «обескровлена» мобилизацией, хотя лучшие специалисты и получили бронь, что избавило их от призыва в армию. А с осени 1914 года вильгельмсхафенский завод сделался одним из основных ремонтных предприятий. Здесь проходили переоборудование для участия в войне многочисленные корабли и суда флотского боевого резерва – вспомогательные крейсера, военные транспорты, минзаги. Здесь же вставляли в ремонт корабли, пострадавшие в бою и при авариях. Сначала из-за преждевременного износа турбин к заводской стенке надолго пришвартовался «Фон дер Танн». После битвы при Доггер-Банке довольно долго пришлось восстанавливать боеспособность жестоко изувеченного «Зейдлица»...



Фото 102. Линейный крейсер «Гинденбург» только что спущен на воду

У одного из самых лучших предприятий страны просто буквально не доходили руки до все еще не спущенного линейного

крейсера построчным номером 34. Работы на нем шли урывками – когда не надо было срочно ставить вооружение какому-нибудь мобилизованному пароходу или ударными темпами приводить в порядок наравшийся на вражескую мину крейсер.

Война шла уже год.

Эскадра Хиппера, в которую в дальнейшем должен был поступить слишком медленно строящийся корабль, сражалась в это время на Балтике. С трудом доведенный до спусковой готовности линейный крейсер «Эрзац Герта» должен был со дня на день сойти со стапеля. Но 26 июля 1915 года на верфь был буксирами доставлен «Дерфлингер» – с тяжелой аварией турбин. Правление предприятия обратилось к гросс-адмиралу Тирпицу с просьбой снова отложить спуск. И впервые получило отказ.

Медлить с достройкой более было нельзя, линейные крейсера Германии итак уступали числом врагу, и чем скорее войдет в строй этот корабль, тем более у Гохзеефлотте будет шансов выиграть предстоящий генеральный бой.

В том, что этот бой состоится, в Главном Штабе не сомневался никто. Пока не известно было только одно – когда это будет. Как бы то ни было, а последние приготовления к спуску «Эрзац Герты» было приказано завершить как можно быстрее. Но, разумеется, без ущерба для качества работ и без прерывания ремонтных мероприятий на «Дерфлингере».

29 июля завод доложил Морскому Министру, что спуск может состояться в первых числах августа.

– **Первого числа?** – уточнил Тирпиц. И не дожидаясь ответа, назначил время церемонии.

К этому времени Император Вильгельм II уже утвердил имя, которым при крещении следовало наречь новый корабль – «Гинденбург». Многим офицерам Гохзеефлотте этот выбор показался несколько странным.

Конечно, «большие крейсера» в Германии традиционно нарекают в честь знаменитых военачальников. Но чаще всего – в честь тех, чья деятельность относится к более-менее далекому прошлому. А фельдмаршал Пауль фон Гинденбург хотя и был весьма знаменит в стране и за ее пределами, но на данный момент был в добром здравии и даже не в отставке. Причем, судя по событиям на Восточном фронте, руководимое им

наступление на русские войска продвигалось куда медленнее, чем это было нужно Кайзеру...

Сам фельдмаршал, узнав о том, что в честь него собираются наречь новый крейсер, был немало удивлен. И даже мрачно пошутил, что придется, мол, теперь искать случай погибнуть – и непременно героически... Или, на худой конец, выигрывать эту войну в течение двух недель, что, согласитесь, совершенно нереально.

Но с Императорами, как известно, не спорят. 1 августа 1915 года, в годовщину начала войны, длинный стройный корпус нового корабля – еще без надстроек и труб – величаво и грациозно соскользнул винтами вперед в серую волну мелко-водной бухты. По случаю военной обстановки празднество получилось кратким, почти скомканным, без приличествующих случаю гуляний на набережной и пышного морского парада.

Уже через час после спуска линейного крейсера толпа зевак на набережной поредела, флаги и гирлянды с заводских построек были убраны, а рабочие начали разбирать опустевшие деревянные трибуны для почетных гостей...

Достройка на плаву шла еще медленнее, чем на стапеле. Гросс-адмирал Тирпиц даже вынужден был отправить заводу официальное распоряжение поспешить.

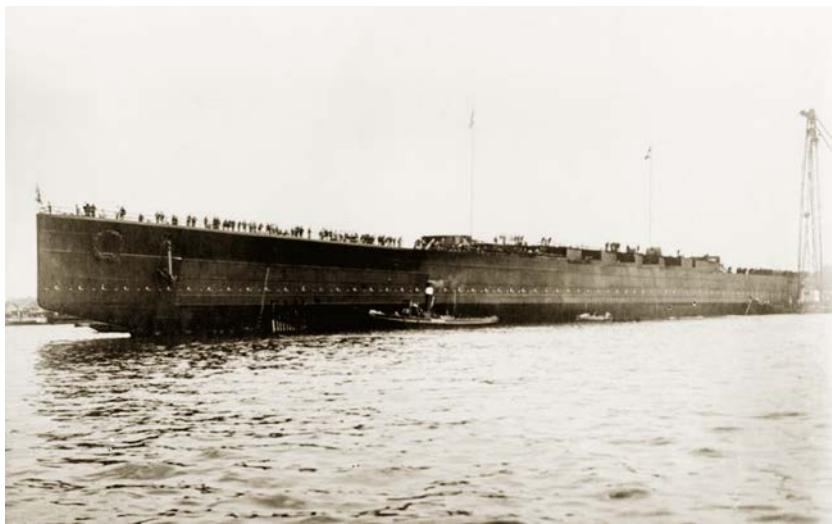


Фото 103. Линейный крейсер «Гинденбург» в достроечной акватории

Но в конце весны 1916 года, когда генеральный бой все-таки состоялся, верфь была вновь наводнена ремонтирующимися кораблями. Линейные крейсера Хиппера, вынесшие всю основную тяжесть многочасовой артиллерийской баталии, по очереди «зализывали раны» в плавучем доке, потом переходили в сухой доковый бассейн казенного завода. Персонал верфи занимался осушением затопленных отсеков, зашивал рваные пробоины, рихтовал обширные деформации, заменял выбитые бронеплиты...

И всем снова было не до «Гинденбурга».

По Вильгельмсхафену даже пополз нехороший слухок, распространяемый суеверными людьми, что крейсеру с таким именем не суждено войти в строй, покуда жив фельдмаршал.

Когда в январе 1917 года Германия объявила о начале «неограниченной подводной войны», все работы на достраивающихся надводных кораблях были временно прерваны, а ресурсы переведены на эллинги, обслуживающие подводные лодки.

Но для находившегося в высокой степени готовности линейного крейсера «Гинденбург» Военно-морское ведомство решило сделать исключение. Корабль давно пора было достроить. Согласно замыслу Тирпица, линейные крейсера Первой Разведывательной эскадры даже при смене концепции ведения войны должны были остаться активной группой, а значит, эскадре Хиппера понадобится пополнение.

Тем более понадобится, что во время битвы при Скагерраке Гохзеефлотте потерял лучшего из новейших кораблей – «Лютцова». В команду «Гинденбурга» была зачислена значительная часть уцелевших моряков с «Лютцова». И недавно назначенный командиром корабля капитан-цур-зее фон Карпф даже позволил себе горько пошутить по этому поводу:

– «Гинденбург» строился как «Эрзац “Терта”», а в строй войдет как «Эрзац “Лютцов”»...

И многомудрый Тирпиц ответил молодому командиру:

– Если он будет таким, как «Лютцов», нас ждет успех в боях. Но пусть он мне не смеет, как «Лютцов», погибнуть в первом же большом сражении.

2.

«Гинденбург» был готов к испытаниям только к 10 мая 1917 года. Адмирал Хиппер рассчитывал на то, что на Бельтской мерной миле линейный крейсер покажет результаты значительно лучше тех, что продемонстрировал «Лютцов», особенно, если учесть, что новый корабль имел несколько большую, чем у «Лютцова», мощность ходовых систем.

Но реальные достижения оказались даже несколько ниже ожидаемых. При осадке на 75 сантиметров выше расчетной, недогруженный крейсер добился скорости 26,6 узлов при номинальной мощности на валах 95 777 лошадиных сил. Это означает, что при движении в полном грузу по глубокой воде скорость составила бы примерно 28,4 узла – примерно так же, как у «Лютцова» и «Дерфлингера».

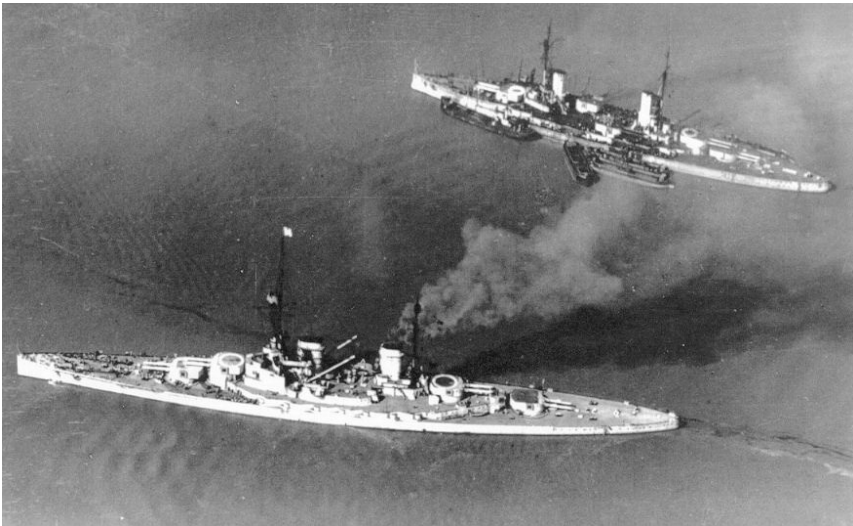


Фото 104. «Гинденбург» и «Кениг Альберт»

Завод не рекомендовал приемной комиссии сразу же давать на котлы и турбины «Гинденбурга» повышенную нагрузку, чтобы с ним не приключилась такая же авария на испытаниях, как с «Лютцовом», и комиссия удовлетворилась достигнутым

результатом, хотя главный конструктор Дитрих и утверждал, что крейсер далеко не достиг еще своих предельных возможностей.

Испытательная программа завершилась к двадцатым числам августа. Во время войны курс учебного отряда краток, и уже в октябре 1917 года «Гинденбург» прибыл из Киля в Вильгельмсхафен, чтобы присоединиться к боевой эскадре.

Тирпиц ненавязчиво намекнул Хипперу, что новичок – почти аналог «Лютцова», и неплохо было бы, чтобы он унаследовал не только немалую часть лютцовских матросов-специалистов, но и пост флагмана в иерархии эскадры.

Однако Хиппер с этим мнением согласиться не спешил. И впервые поставил «Гинденбурга» в боевое расписание для участия в охране Немецкой бухты только 6 ноября, когда путем личной проверки подготовки его команды убедился в том, что крейсер не будет «слабым звеном» в эскадре из-за недоученности.

17 ноября 1917 года Вторая разведывательная группа под флагом контр-адмирала Людвига фон Ройтера в Гельголандском заливе наткнулась на превосходящие силы англичан. Четыре германских легких крейсера и несколько эсминцев ввязались в перестрелку, понемногу оттягиваясь к юго-востоку, поближе к родной базе, и флагман небольшого отряда – новейший легкий крейсер «Кенигсберг», нареченный в честь рейдера, погибшего в 1915 году на Руфиджи – предупредил береговой штаб по радио об очередной попытке проникновения врага в Немецкую бухту.

Не желая повторения такой же ситуации, которая привела в августе 1914 года к гибели трех германских легких крейсеров в Гельголандской битве, адмирал Шеер немедленно поднял по тревоге линейные крейсера. «Гинденбург» впервые вышел в боевой поход в паре с опытным «Мольтке».

В этот день ему было суждено впервые увидеть врага. В объективах великолепной цейсовской оптики летел, отчаянно дымя, маленький четырехтрубный крейсер под бело-красным «Сент-Джорджем» на гафеле, уже бросивший обстреливать «Кенигсберга» и стремящийся покинуть поле боя как можно скорее. «Гинденбург» даже выстрелить не успел.

Позже, из британской прессы, командир «Гинденбурга» капитан-цур-зее фон Карпф узнал, что британский отряд действовал без поддержки тяжелых кораблей. А сам «Гинденбург» был принят англичанами за «Дерфлингера», которого они после Ютландской битвы считали самым опасным из крейсеров Хиппера.

Боевое крещение «Гинденбурга» было странным. Так и не расчехленный главный калибр остался недвижим. «Колокола громкого боя» призвали артиллеристов по местам, но команда открыть огонь так и не прозвучала. Враг бежал, напуганный одним именем – но это не было имя «Гинденбурга»...



Фото 105. «Гинденбург», «Дерфлингер» и «Зейдлиц»

Тем не менее, вице-адмирал Франц Хиппер высоко оценил поведение молодой команды во время этого боевого выхода и уже 23 ноября «Гинденбург» стал флагманом Первой разведывательной эскадры, как некогда советовал Тирпиц.

...Красивый, крупный двухтрубный крейсер, с грозными линейно-возвышенными башнями, с длинным приподнятый баком, приземистый и стремительный, с плотно прижатыми к борту тонкими стволами казематных орудий, медленно

развернулся под ветер. Занял свое место на бочке номер «А» в устье реки Яде. И городу, безмолвно наблюдавшему первый парад нового флагмана, на мгновение, должно быть, показалось, что произошло небывалое, что вернулся «Лютцов»...

Лишь несколько минут спустя, присмотревшись, привычные глаза знатока заметили бы иное расположение дальномеров и прожекторов, другую форму крыльев командирского мостика, узкую стройную треногу первой мачты вместо легкой однодревной стальной иглы «Лютцова»...

Адмирал Франц Хиппер держал свой флаг над «Гинденбургом» всего одни сутки. Уже на следующий день его штаб переехал на борт старого бронепалубного крейсера «Ниобэ».

Дело в том, что командующий Авангардом имел еще и дополнительные обязанности по организации обороны Немецкой бухты. И решил использовать морально устаревший, практически небоеспособный легкий крейсер, уже давно не покидающий свою стоянку, в качестве «живой» станции связи между подразделениями флота, размещенными в базах Гельголандского залива.

Будучи уже не в силах воевать своими старыми 105-миллиметровыми пушками, «Ниобэ» воевала при помощи радиорангоута. И, надо сказать, была весьма эффективна в этом.

Зимой 1917–1918 года в Первой Разведывательной группе Гохзеефлотте произошли некоторые перемены в высшем командном составе. Ушел на повышение, получив под командование эскадру линкоров, бывший заместитель Хиппера – контр-адмирал Бедикер. А вместо него на фоке второго флагмана – «Фон дер Танна» – поднял свой флаг Людвиг фон Ройтер – некогда командир «Дерфлингера», впоследствии – начальник Второй разведывательной эскадры легких крейсеров, а теперь – адмирал.

«Гинденбург» был окончательно утвержден в своей флагманской «должности». Но на первых же учениях радист «Фон дер Танна», посылая флагману обычный рапорт об отсутствии «условного противника» в наблюдаемом пространстве, обратился к «Гинденбургу» с позывным «Лютцова».

Ошибка? Случайность?

Вне сомнения... Но – случайность, великолепно иллюстрирующая отношение в эскадре к новому предводителю.

До первого большого боя «Гинденбургу» суждено было оставаться тенью «Лютцова» – не более. А ход войны оставлял все меньше надежды на то, что этот бой когда-нибудь состоится.

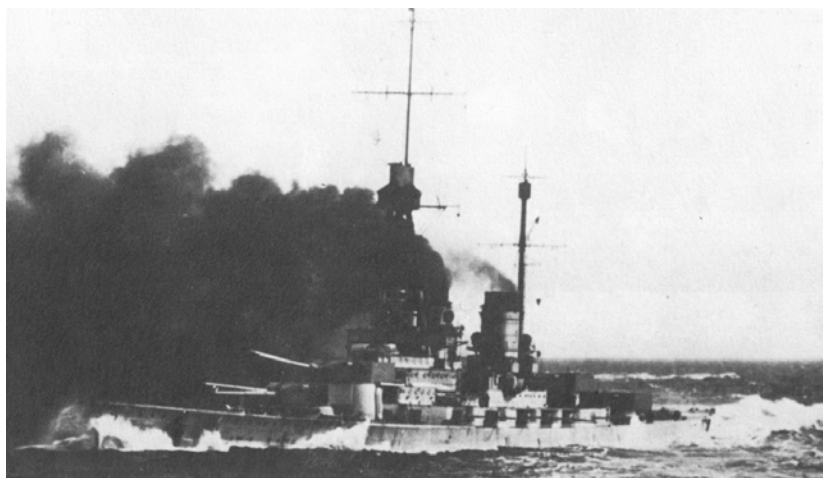


Фото 106. «Гинденбург» стреляет на учениях

«Гинденбург», которого счастливо миновала кровь этой войны, возглавил эскадру Хиппера как раз в те дни, когда в Главном Штабе всерьез решался вопрос о том, нужен ли вообще постоянно присутствующий адмирал на эскадре, почти не выходящей в море...

23–25 апреля 1918 года Авангард упустил свой последний шанс – боевой выход Первой Разведывательной эскадры на широту Бергена, проведенный при поддержке линейных сил и в сопровождении многочисленных эсминцев, вполне мог в случае встречи с англичанами привести к решительной схватке.

Но в пути подорвался на mine «Мольтке». Потеря винта привела к тяжелой аварии турбин линейного крейсера, и вместо выполнения боевого задания немцам пришлось спасать подбитого сотоварища.

Следующий выход в море линейных крейсеров Хиппера состоялся только в конце июля – начале августа 1918 года. Надводные силы должны были обеспечить выход соединения подводных лодок на так называемый «путь 500». И снова «Гинденбургу» не суждено было встретить врага.

По возвращении отряда адмирал вновь перешел на борт «Ниобэ», а это значило, что в ближайшее время никаких попыток искать встречи с англичанами Первая Разведывательная группа не будет.

Война завершалась. И даже самым яростным ура-патриотам было ясно, что для Германии она завершается поражением...

Огромные серые тени так и не побежденных дредноутов Гохзеефлотте безмолвными тенями стыли на якорных местах – и их затаившаяся сила была уже почти не нужна державе.

Десять дней спустя Франц Хиппер был назначен Командующим Гохзеефлотте – вместо Шеера, ушедшего на организаторскую работу в береговой штаб. Теперь линейные крейсера должен был водить Людвиг фон Ройтер.

Только водить было уже некуда. Инициатива в морской войне прочно перешла в руки подводных лодок-диверсантов. Так стоит ли удивляться тому, что нерастраченная энергия юного поколения, призванного на морскую службу на втором-третьем году войны, и при этом не успевшего пролить крови, нашла себе такой жестокий выход, как участие в бунте?

Со второго ноября 1918 года «Гинденбург» пребывал в первом в своей жизни плановом ремонте. И матросы его экипажа, в течение некоторого времени контактировавшие с революционно настроенными заводскими мастеровыми, были замечены в политических беспорядках в Гамбурге.

3.

Перемирия в проигрывающей войну Германии ждали все. Ждали давно. Но такого ли перемирия?..

Когда 19 ноября 1918 года сводный отряд кораблей Гохзеефлотте, назначенных на интернирование в британских водах на время мирных переговоров, шел к английским берегам, «Гинденбург» следовал в колонне Первой Разведывательной группы в качестве рядового корабля. Поскольку капитан-цур-зее Тагерт, заменивший Морица фон Эгиди новый командир «Зейдлица» и старший по времени чинопроизводства среди офицеров эскадры, был назначен временно исполняющим обязанности командующего интернирующимися линейными крейсерами.

Именно «Зейдлиц» в результате и возглавил последний поход. Как водил сотоварищей в бой – на обстрелы британского побережья и к туманным отмелям Доггер-Банки...

Но на пресловутом «параде перемирия» у острова Мэй, который британские власти обставили как церемонию капитуляции, «Гинденбург» пользовался особенной популярностью среди английской прессы. Новейший линейный крейсер, почти не «засветившийся» в боевых действиях, но успевший прославиться участием своего экипажа в мятеже, приглянулся журналистам в качестве героя тенденциозных опусов.

Громкое имя «Гинденбурга» трепали в газетах в качестве примера «разложения» германского флота... Еще не воевал толком, но уже бунтовал!

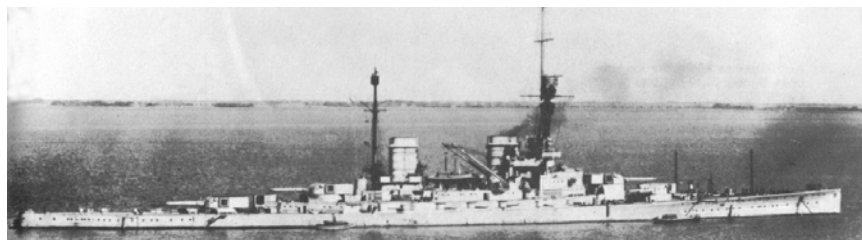


Фото 107. «Гинденбург» в Скапа-Флоу

Впрочем, одиозное амплуа революционно настроенного новичка, который ни разу не выстрелил по равному себе противнику, а в час поражения готов был повернуть оружие против собственного монарха, почему-то не пристало к «Гинденбургу». Вколотить клин между экипажами интернированных кораблей англичанам так и не удалось,

«Гинденбург» остался одним из многих непобежденных, когда 21 июня 1919 года открыл кингстоны в Скапа-Флоу.

Он затонул последним из линейных крейсеров, когда уже часы на башне в порту проббили 17 часов пополудни... Если слово «затонул» вообще может быть применимо к кораблю, севшему на грунт на ровном киле возле крупной илистой отмели к западу от острова Кава. При этом не только трубы и мачты, но и рубки, и большая часть надстроек, и даже его артиллерийские башни остались торчать над водой. А во время отлива показывалась даже часть шлюпочной палубы.

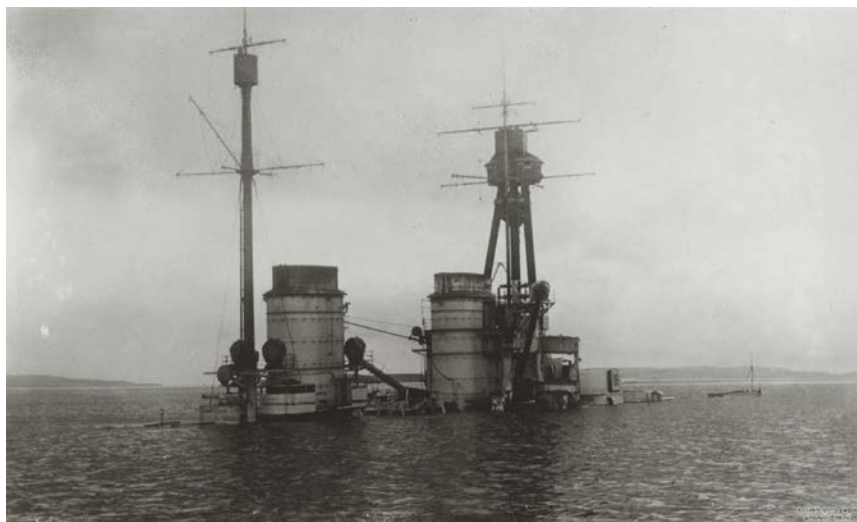


Фото 108. «Гинденбург» открыл кингстоны

Британская официальная история утверждает, что затоплению «Гинденбурга» пытались помешать дежурные британские дрейфтеры и эсминцы. На самом деле эта попытка была весьма странной. Крейсер уже вбирал тонны воды через открытые кингстоны, качаясь и кренясь из стороны в сторону, шел на дно, а два эсминца с короткой дистанции поливали его палубу, надстройки и мостик пулеметным огнем. Для чего? Чтобы вынудить немцев не покидать кубриков погибающего корабля, не иначе!

К счастью, глубины на месте затопления «Гинденбурга» были настолько невелики, что в часть отсеков корабля вообще вода не попала, и команда, сокращенная до двух сотен человек по договору об интернировании, смогла пересидеть обстрел под броней и обойтись без жертв.

Линейный крейсер, лежащий на грунте так, что корма была почти полностью затоплена, а носовая часть возвышалась мертвым остовом над серой водой бухты Скапа-Флоу, не раз привлекал внимание инженеров-спасателей. Казалось бы, поднять корабль, не имеющий корпусных повреждений и тонувший исключительно по воле собственной команды, открывшей кингстоны, не составит большого труда даже при учете несовершенства тогдашней спасательной технологии.

Но британское Адмиралтейство долгое время отвергало различные проекты подъема линейного крейсера «Гинденбург», поскольку считало это занятие опасным из-за подвижных донных грунтов бухты. К тому же экономический эффект от удачной операции подъема обещал быть невысоким: использовать трофейный корабль в строю никто не собирался, а ради добычи одного только обожженного металла стоило ли возиться?

Однако в 1926 году молодой авантюристичный инженер Эрнест Ф. Кокс, только что закончивший обучение и основавший небольшую судоподъемную фирму, пообещал Адмиралтейству «выудить «Гинденбурга» на поверхность без особых затрат» – только за счет закрытия кингстонов и естественных отверстий в корпусе и продувания воздухом герметичных отсеков. Адмиралтейство проект одобрило...



Фото 109. «Гинденбург» в Скапа-Флоу. Спасательные работы

Знал бы Первый Лорд, что до сего момента ведущий специалист предприятия – сам Кокс – имел в своем распоряжении только пару старых водолазных вельботов и не слишком мощный водоотливной буксир. А опыт его судоподъемной практики ограничивался исключительно теоретическим курсом

в техническом колледже... Кокс сам признавался в том, что **«еще не вытащил со дна морского даже шлюпки»**. А теперь ему был поручен подъем линейного крейсера.

Сначала водолазы и мастера коксовской фирмы изготовили тысячу деревянных пробок, крышек и парусиновых просмоленных пластырей разной формы и площади. Из этого количества «заплат», предназначенных для закрытия кингстонов, люков, вентиляционных и прочих отверстий в корпусе, было реально использовано около 800. Пригодился даже гигантский пластырь для перекрытия дымопровода кормовой трубы – щит площадью 78 квадратных метров, сделанный из трехдюймовых досок, скрепленный рельсами и обшитый по краям для плотности прилегания несколькими слоями просмоленной парусины.

Все лето 1926 года водолазы забивали люки «Гинденбурга», закрывали кингстоны, монтировали под водой пластыри на каждый подозрительный шов. И все же, когда водоотливные буксиры начали откачивать воду и нагнетать в корпус мертвого корабля воздух под давлением, многие заглушки и герметизаторы выбивались. Тогда приходилось изменять их форму, подгоняя точнее под отверстия, и начинать все сначала.

Первая попытка оторвать линейный крейсер от грунта состоялась 6 августа 1926 года. 26 центробежных и 12 погружных насосов пятеро суток непрерывно удаляли воду из корпуса «Гинденбурга». И он начал всплывать. Но с таким креном, что даже такой авантюрист, как Кокс, не рискнул продолжать водоотлив. Крен более 40 градусов мог привести к опрокидыванию крейсера, и попытку подъема пришлось прекратить. Насосные шланги вновь отсоединили от корпуса, и дали не желающему покидать мягкое илистое ложе кораблю спокойно опуститься на дно.

Параллельно работам с «Гинденбургом» Кокс поднимал и другие германские корабли, затопленные в Скапа-Флоу. Неудачи с крупными кораблями вынудили его сперва «потренироваться на миноносцах», поднимаемых при помощи понтона, сделанного из половинки старого плавучего дока.

Но зимой 1930 года Кокс почувствовал себя готовым к новому этапу мучений с «Гинденбургом». Сначала водолазы заменили около 300 заплат и заглушек, пришедших в негодность

под водой. В середине июля произвели пробное откачивание воды, но вновь не смогли вырвать киль «Гинденбурга» из желтого грунтового заноса.

Только 24 июля, наконец, «Гинденбург» всплыл на поверхность и тяжело закачался на штилевом зеркале бухты, когда к его бортам подвели понтоны, сделанные из секций разобранного плавучего дока. Накрепко принаитованный к этим понтонам, весь в потеках ржавчины и гирляндах прилипчивой морской травы, некогда блестящий флагман выглядел обновившимся арестантом в колодках.



Фото 110. «Гинденбург» после подъема. Последнее фото

Кокс на радостях с громкими криками торжества запрыгал на палубе только что поднятого корабля. И, увлекшись, не заметил отверстого люка...

Когда верные соратники извлекли своего руководителя из полного мутной, маслянистой жидкости подпалубного помещения, обнаружилось, что травм инженер не получил. Зато с ног до головы промок и перемазался до неузнаваемости.

Так его и вели в катер – черным пугалом в нефтяных и масляных пятнах.

Первый Лорд Адмиралтейства велел отбуксировать поднятый линейный крейсер к берегу в бухте Нил. И там передать для тщательного изучения инженерам адмиралтейского Кораблестроительного Отдела.

Полтора десятка лет спустя после своего спуска на воду «Гинденбург» все еще представлял в конструктивном отношении значительный интерес для специалистов...

Потом из Росайта пришли буксиры и увели линейный крейсер на судоразделочную верфь. В течение 1931–32 года «Гинденбург» был разобран на металл. А его судовой колокол с острой готической вязью имени, чеканенной по ободу, был в 1936 году передан британским крейсером «Нептун» карманному линкору «Дойчланд». Тому самому, что был в дальнейшем известен на морском театре Второй мировой войны под именем «Лютцов» – в честь погибшего при Скагерраке флагмана Первой разведывательной.

Этому гулкому красно-черному медному колоколу – последнему предмету с борта «Гинденбурга», – не суждено замолчать и до сих пор. С 1959 года он передается по наследству флагманами современного флота Германии...

Все в руке Божьей, и на войне жизнь бывает коротка. Главное – чтобы она не была короче памяти о ней.

Глава 9 «Макензен». БИОГРАФИЯ, КОТОРОЙ НЕ БЫЛО

ЛИНЕЙНЫЙ КРЕЙСЕР MAKENSEN

Водоизмещение:

Нормальное – **31 000** тонн (**30 500** – по данным Conway),
полное – **35 300** тонн (**35 000** – по данным Conway).

Размерения:

Длина – **223, 1** м.

Ширина по миделю – **30,4** м.

Осадка носом – **9,3** м.

Осадка кормой – **8,4** м.

Высота борта в области миделя (общая) – **15** м.

Высота надводного борта в носовой части – **8,5** м.

Высота надводного борта в области миделя – **6,6** м.

Высота надводного борта в кормовой части – **5,7** м.

Количество водонепроницаемых отсеков – **18**.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **4,2** м.

4 турбины системы Парсонса безредукторного типа (для последующих кораблей серии планировалось применение турбин с редукторным механизмом системы Фотингера – как у легкого крейсера «Висбаден»).

5 котельных отделений.

32 котла системы Шульца – Торникрофта, **8** из которых – нефтяного отопления, остальные – угольного.

2 параллельных руля равного диаметра.

Мощность:

Проектная мощность на валах – **90 000** л/с.

Удельная мощность – **2, 55** л/с на 1 тонну водоизмещения.

Мощность фактическая не определена: испытания не пройдены.

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **27–28** узлов.

Скорость фактическая не определена: испытания не пройдены.

Расходный запас:

Запас топлива в норме водоизмещения – **800** тонн угля, **250** тонн нефти.

При полном водоизмещении – до **3 940** тонн угля и **1 970** тонн нефти.

Дальность плавания:

8 000 миль на скорости **14** узлов.

Данные расчетные, фактически не подтверждены.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии толщиной **300** мм и протяженностью на **3** метра далее стенок барбетов носовой и кормовой артиллерийских башен.

Нижний броневой пояс – **150** мм.

Верхний броневой пояс – **240** мм, суживающийся к палубе в оконечностях до **120** мм.

Траверзы – **250** мм – носовой и **200** мм – кормовой.

Бортовой пояс в носовой оконечности – **30** мм, доходящий до форштевня.

Бортовой пояс в кормовой оконечности – **100** мм, не доходящий до ахтерштевня **11** м.

Дополнительные траверзы – **120** мм кормовой и **100** мм носовой.

Башни – **320** мм в амбразурной части.

Боковые стенки башен – **200** мм.

Задние стенки башен – **215** мм.

Наклонные крыши башен (рикошетный угол) – **180** мм.

Плоские крыши башен – **110** мм.

Батарея среднего калибра – **180** мм.

Межорудийные переборки и задние стенки казематов – **20** мм.

Боевая рубка – **350** мм.

Кормовая штурманская рубка – **200** мм.

Главная палуба – **30** мм.

Гласисы над погребами боезапаса – **60** мм.

Броневая палуба в носовой части – **50** мм.

Броневая палуба в кормовой части – от **100** до **80** мм.

Верхняя палуба – **25** мм в зоне главного броневое пояса, **50–30** мм над батареей среднего калибра, **25** мм над зоной диаметральной плоскости.

Противоторпедная переборка – **50** мм, в зоне артиллерийских погребов – **60** мм.

Вооружение:

8 – 350 мм/45 в четырех башнях (**90** снарядов на ствол),

12 – 150 мм/45 в бортовых казематах (**160** снарядов на ствол),

8 – 88 мм/45 – зенитные.

5 торпедных аппаратов калибром **600 мм**: **1** – форштевневый, остальные – бортовые. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии.

Боезапас – **20** торпед.

Экипаж:

1 186 душ по штатам мирного времени. Из них **46** – офицеры.

В случае выполнения обязанностей флагманского корабля + **76** человек, из которых **14** – офицеры. Полностью укомплектован никогда не был.

Именослов:

Окрещен 21 апреля 1917 года именем ***Август фон Макензен*** – в честь фельдмаршала, современника описываемых событий, командующего объединенными австро-германскими вооруженными силами.

*Чтобы жизнь улыбалась волкам, не слышал:
Зря мы любим ее, однолюбы!
Вот у смерти – красивый, широкий оскал
И здоровые, крепкие зубы.*

В. Высоцкий

1.

...История не знает слов «если бы».

Но иногда их очень хочется произнести. Хочется даже тому исследователю, для которого естественный ход давно минувших лет свят, и любая версия некогда имевших место событий выдвигается только на основании жестких, проверенных фактов...

...На старой фотографии, подернутой серой вуалью времени – свинцовое зеркало акватории Вильгельмсхафена. Открытые ворота того самого судостроительного эллинга, из которого выходили все германские линейные крейсера Первой мировой войны, за исключением строившегося в Данциге «Лютцова».



Фото 111. «Макензен» перед спуском

Высокие фермы эллинга украшены гирляндами из хвойных ветвей. На острых флагштоках под пронзительным ветром полщутся флаги. А у самых ворот окруженный суетливыми заводскими катерами и буксирами, величественным монолитом застыл невероятно длинный, высокий корпус нового корабля, только что спущенного на воду.

Еще нет надстроек и труб. На длинной пустынной палубе не установлены тяжелые орудийные башни. Амбразуры пустых казематов плотно прикрыты временными заглушками. У высоченного прямого носа, заканчивающегося внизу округлым обтекаемым утолщением – своеобразным бульбом, виднеется не снятый элемент спускового устройства. И качается на тонком тросе, петелькой накинутом на острый носовой флагшток, горлышко винной бутылки, только что расколотой об этот острый угол форштевня уверенной рукой прекрасной дамы.

Спуск произошел несколько минут назад...

Этот снимок сделан 21 апреля 1917 года. У нового корабля еще нет биографии – только имя. «Макензен», линейный крейсер кайзеровского флота Германии.

Он должен был заменить в строевом составе флота устаревший крейсер «Виктория Луиза» – и стать самым тяжеловооруженным дредноутским крейсером Первой разведывательной эскадры, прославленного Авангарда Гохзеефлотте.

Он призван был открыть серию из семи аналогичных кораблей и составить основу для новой «когорты непобедимых» – крейсерского соответствия новейшим германским линкорам с главным калибром артиллерии 380 миллиметров.

Если бы Германия не проиграла Великую войну.

Если бы...

2.

Проект линейного крейсера «Эрзац “Виктория Луиза”» был начат разработкой еще в 1912 году и включен в программу года 1914. После нескольких успешных опытов по созданию крейсеров-дредноутов Германия впервые взялась за создание большой серии капитальных кораблей этого класса.

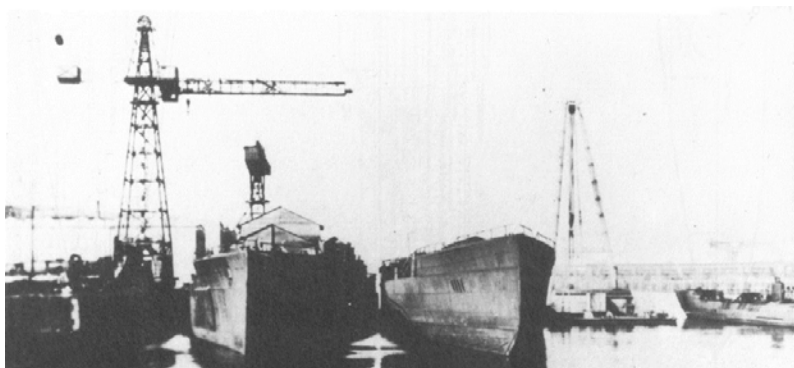
В проектной документации их значится семь: «Эрзац “Виктория Луиза”», он же «Макензен», «Эрзац “Фрейя”» – он же

«Принц Эйтель Фридрих», «Эрзац “Блюхер”» – он же «Адмирал граф фон Шпее», «Эрзац “Фридрих Карл”» – он же «Бисмарк». А также «Эрзац “Йорк”», «Эрзац “Шарнхорст”» и «Эрзац “Гнейзенау”». Имена, традиционные для тяжелых крейсеров Гохзее-флотте – в честь прославленных полководцев и великих государственных деятелей. И одновременно – в память о героях, погибших в начале этой Великой войны...

Последние три представителя запланированной серии должны были строиться по измененному проекту и получить 380-миллиметровую артиллерию.

Почти с самого начала проектных работ возник целый ряд естественных для представителей этого класса сложностей.

Во-первых, усиленное вооружение, которое планировалось установить на новых кораблях, предусматривало рост водоизмещения. Но много ли найдется в Германии баз, способных взять на обслуживание крейсер водоизмещением в 30 с лишним тысяч тонн? И как, скажите, эти монстры будут жить на мелководном рейде в устье Яде – в традиционном месте стоянки Авангарда, откуда даже «Фон дер Танн» не может выбраться во время отлива? Как станут сдавать испытания на Нейкругской мерной миле, считавшейся малопригодной даже для компактных дредноутов типа «Нассау»? Как поведут себя в Кильском канале, тесном для «Зейдлица» и «Дерфлингера»?



*Фото 112. Недостроенный «Макензен»
и недостроенный крейсер «Граф Шпее»*

Во-вторых, коль скоро в Британии сходят со стапелей страшные быстроходные линкоры типа «Куин Элизабет» – с

нефтяными котлами и артиллерией калибром 381-миллиметр – значит, придется задуматься об усилении защиты и дальнейшем росте огневой мощи. Но слишком много брони отрицательно влияет на скорость, мореходность и маневренные качества. А слияние класса линейных крейсеров с классом быстроходных сверхдредноутов еще выглядело не слишком реальным в умах конструкторов, да и знаменитому германскому «Закону о флоте», так сказать, несколько противоречило.

Кстати, Кайзер давно мечтал об «универсальном сверхдредноуте» – своеобразном межклассовом «гибриде» между линкором и линейным крейсером, который бы при максимальной толщине бронирования нес самые крупнокалиберные из существующих орудий и бегал бы со скоростью 30 узлов. Но мечтать не вредно, а законы физики никто не отменял... Подобные параметры в начале века неизбежно вступают друг с другом в жесткие противоречия.

В более поздние времена некий компромисс был достигнут, и «универсальные сверхдредноуты» все же появились на свет. Например, ярким воплощением этой идеи некоторые исследователи считают «Худа», записанного в техническом формуляре линейным крейсером – бессменного флагмана британского флота в течение без малого четверти века... Но обратим внимание: «Худ» был построен в Англии. В стране, которая, пожалуй, менее всех других заботилась об ограничении водоизмещения своих капитальных кораблей.

Ну, а в-третьих, в 1914 году еще не было разработано соответствующих новым кораблям крупнокалиберных орудий. На ранних эскизах чертежей «Эрзац “Виктории Луизы”» можно видеть и 350-миллиметровые, и 340-миллиметровые пушки. Версии проекта уже были, а самих пушек в Германии попросту еще не было...

Почему бы не поставить новым линейным крейсерам такой же калибр, как у «Байерна» – 380 миллиметров? Ведь это орудие уже было разработано, производилось и прошло артиллерийские пробы... Но с легкой руки одного из проектировщиков – инженера Проектного департамента Брюкнера – произошло возвращение к отвергнутой ранее концепции: линейный крейсер должен иметь главный калибр немного меньше, чем у современных ему линкоров.

3.

Гросс-адмирал Тирпиц резко возражал против увеличения водоизмещения новых линейных крейсеров свыше 31 000 тонн. Поэтому версия проекта с восемью орудиями калибром 340-миллиметров при нормальном водоизмещении 31 500 тонн была категорически отвергнута.

Тирпиц потребовал от начальника Проектного Департамента Главного штаба – адмирала Рольмана – опираться при разработке новых чертежей на технические данные «Дерфлингера», «Лютцова» и «Гинденбурга». Но при этом остановился на использовании главной артиллерии 350-миллиметрового калибра. Рольман подробно расписал спецификации, конструктора засели за расчеты, и вскоре пакет предварительных документов лег на стол Морского Министра.

Тирпиц ознакомился с бумагами и... рассердился:

– Да это линкор! Причем, не из лучших: здоровенный, медлительный, неповоротливый, низкобортный... Чудовище какое-то. Нет, таких «бегемотов» мы строить не будем!!!

Удивительно, но факт: примерно в это же время на Балтике, в России, начали входить в строй линкоры типа «Петропавловск». Вооруженные двенадцатью орудиями калибром 305 миллиметров в четырех широченных трехорудийных башнях, и при этом небыстроходные, со слабой мореходностью, с расчетной маневренностью тех самых «бегемотов», и к тому же – довольно слабо защищенные...

Их отрицательный пример, наверное, тоже сыграл свою роль в том, что первая разработка Рольмана к серьезному рассмотрению штабом принята не была. Державе, воюющей против самого многочисленного и мощного флота мира – английского – не по карману были дурные эксперименты.

Следующий эскизный вариант проекта от Рольмана был по виду гораздо более похож на быстроходный крейсер. Но увеличения главного калибра просто не предусматривал. На узком, неимоверно длинном корпусе, тщательно вычерченном на специальной бумаге, красовались все те же башни 305-миллиметрового главного калибра, что и у «Дерфлингера». Зато тор-

педное вооружение было значительно усилено – даже по сравнению с «Лютцовом»...

Этакий «линейный миноносец» получился. Причем Кайзеру это странное создание даже понравилось, и проект едва не был подписан в производство. Хорошо, что Тирпиц вовремя спросил у Императора, какую роль он отводит новому кораблю в тактическом рисунке будущих баталий.

В самом деле, бог с ним, с внешним видом! Главное – функциональность...

Адмиралы Шеер и Крозиг прямо выступили против изменения классической концепции линейного крейсера как корабля передового отряда при эскадре дредноутов.

Далее на рассмотрение Главного штаба и Кайзера поступило несколько версий проекта с вооружением от 340-миллиметрового до 380-миллиметрового калибра. Предлагалось ставить трехорудийные и даже четырехорудийные башенные установки... Изю всех этих версий с точки зрения Тирпица, более или менее заслуживала внимания лишь одна – с шестью орудиями калибром 380 миллиметров. Она выглядела хотя бы оригинально: носовая башня одна, а кормовых – две, в линейно-возвышенной схеме. И, кроме того, крейсера этого проекта, получая боезапас, могли бы снабжаться с тех же заводских линий по производству снарядов, что и уже утвержденные к постройке линкоры типа «Байерн».

Но окончательный вариант проекта нового линейного крейсера, созданный инженерами Проектного департамента Анхудтом и Брюкнером, был утвержден с 350-миллиметровыми орудиями. Да, пусть это создаст дополнительные сложности при производстве. Да, фактически надо будет устроить для новой серии отдельный арсенал – с запасом запчастей для их экзотических пушек, с обширными хранилищами снарядов редкого для Германии калибра. Но зато не будет превышения установленной Тирпицем нормы водоизмещения – и так предельной для этих вод. И пушек будет не шесть, а восемь, что считалось удобнее для централизованного управления залповой стрельбой.

4.

Итак, проект линейного крейсера «Эрзац “Виктория Луиза”» был подписан в производство. В окончательном виде через два года Германский флот должен был получить в строй довольно логичный и мощный корабль классического для немецкой инженерной школы двухтрубного силуэта, с очень высоким постом управления артиллерийским огнем на острой треноге фок-мачты – такой же, как у «Гинденбурга».

Внешне новый крейсер чем-то напоминал своих собратьев типа «Дерфлингер». Но, пожалуй, только внешне. И различия были не в одних лишь размерах.

Впервые в германском флоте должен был появиться на свет корабль с улучшенной гидродинамикой подводной части корпуса. Немцы уже не рассчитывали получить необходимый рост скорости за счёт простого увеличения мощности. Этот путь себя исчерпал. Тевтонским бестаранным профилям – «топорным» в буквальном смысле этого слова – пришел конец! Подобно тому, как это бывает у более поздних океанских кораблей, острый резкий форштевень будущего «Макензена» переходил ниже ватерлинии в каплевидное утолщение объемом более 200 кубических метров.

Такая форма носа заметно снижает сопротивление корпуса. Кроме того, эта капля увеличивает положительную плавучесть носовой оконечности корабля, а следовательно, позволяет установить тяжелую артиллерийскую башню ближе к носу без ущерба для мореходности. Вынос первого плутонга вперед способствует увеличению носовых секторов обстрела.

Версия, гласящая, что новый крейсер получил бульбообразную носовую оконечность для облегчения размещения крупнокалиберного торпедного аппарата, прозвучавшая у Sopway, критики не выдерживает: «Лютцов» нес такие же торпеды калибром 600 миллиметров – и без всякого бульба.

Изменилась и подводная форма кормовой оконечности, получившей более полные обводы. Новый крейсер имел более короткие валы винтов – следствие изменившегося расположения турбинных отсеков. Если у того же «Лютцова» длинные тонкие валы на значительном протяжении торчали в воду из

корпуса и поддерживались дополнительными кронштейнами, то у «Макензена» они выходили прямо через концевые подшипники и в дополнительном поддержании не нуждались. Это так называемый «кронштейн свободного типа». Небольшая протяженность валов под водой снижает вибрации, нередкие при такой большой длине корпуса, а сами валы лучше защищены от повреждения при посадке на мель и разрыве в воде вражеских снарядов. И, кроме того, опять-таки снижается сопротивление при движении.

Для того, чтобы точно рассчитать гидродинамику будущего корабля, флотский инженер Шлихтинг провел серию испытаний на моделях в экспериментальном бассейне опытовой лаборатории в Лихтенраде.

На «Макензене» Проектный департамент решил вернуться к параллельному расположению рулей одинаковой площади – как у «Фон дер Танна». Это было, в значительной мере, вызвано меньшей относительной длиной кормовой оконечности нового крейсера. Установив рули параллельно, можно было применить более компактную рулевую машину. И, кроме того, по опыту «Зейдлица» и результатам испытаний моделей в опытовом бассейне выяснилось, что при последовательном расположении рулей малое переднее рулевое перо слишком мало влияет на реальную маневренность, создавая лишь дополнительное, хотя и небольшое, сопротивление.

Цистерны Фрама для регулировки остойчивости, подобные тем, что имелись у «Фон дер Танна», были предусмотрены лишь на ранних версиях проекта. В дальнейшем от них отказались.

Надводный силуэт «Макензена» был более громоздким, чем у крейсеров типа «Дерфлингер». Это было обусловлено сплошной бронированной верхней палубой и отсутствием характерного для предыдущей серии изящного прогиба в центре длинного корпуса. Добавим к этому невероятную длину первой мачты и относительно крупный командно-дальномерный пост над ходовым мостиком, который был даже выше, чем у многих кораблей Второй мировой войны. Фактически «измерительным прибором» для надстроек и рангоута крейсера послужила высота неразводного моста над Кильским каналом – лишь бы пролез без проблем...

Прожекторно-сигнальные системы пришлось рассредоточить. Прежняя схема «две пары разновысотных ратьеров на общей площадке» не оправдала себя, когда в бою при Скагерраке один снаряд небольшого калибра вывел из строя всю носовую группу световых приборов «Лютцова» разом. А дополнительный пост управления огнем для ночных стрельб, также оснащенный мощными прожекторами, привел к дальнейшему увеличению высоты командно-дальномерного поста.

Энергией весь этот развесистый комплекс электроприборов должны были обеспечивать 8 автономных дизельных генераторов общей мощностью 2 320 киловатт, обеспечивающих напряжение в сети переменного тока 220 вольт. Впоследствии такие электросистемы стали общепризнанной мировой классикой.

5.

Вооружение нового германского проекта, пожалуй, стоит более подробного описания. До него в этих водах не строили кораблей под 350-миллиметровые орудия. Да и сами пушки на момент подписания чертежей Морским Министром Альфредом фон Тирпицем существовали еще только на бумаге, в отличие от, скажем, 380-миллиметровых орудий.

Расположение башенных установок планировалось такое же, как у «Дерфлингера», «Гинденбурга» и «Лютцова» – по два орудия в 4 башнях, установленных по линейно-возвышенной схеме. Компактный носовой плутонг и растянутый кормовой – так же, как на крейсерах предыдущей серии, подбашенные погреба третьей и четвертой артиллерийской установки здесь разделяли кормовые машинные отделения.

Каждое орудие должно было иметь предельный угол возвышения 16 градусов и угол снижения 8 градусов. Впрочем, Sopway указывает, что орудия могли бы подниматься и на 20 градусов – амбразура и шестерни вертикального наведения это, вроде бы, вполне позволяют.

Боекомплект, насчитывающий традиционно 90 снарядов на ствол, формировался из боеприпасов бронебойного и полубронебойного типа – в тех же соотношениях, что и у линейных

крейсеров Германии предшествующих проектов. Вес бронебойного снаряда этого калибра достигал 620 килограммов, заряда – 224 килограмма. Начальная скорость составляла 890 метров в секунду. Впрочем, все эти данные – расчетные, поскольку до массового производства и применения 350-миллиметровых пушек дело так и не дошло. Зато при разработке сверхдальнобойной сухопутной пушки калибром 210 миллиметров были впоследствии использованы многие элементы усиленного лафета этих орудий.

Высота ведения огня из носовой башни «Макензена» должна была составить более 9 метров над ватерлинией. Для сравнения: признанный снайпер Авангарда Гохзеефлотте «Дерфлингер» вел огонь с позиции на метр ниже.

Крейсера типа «Макензен» должны были сохранить в качестве среднего калибра классическую для германского флота артиллерию 150 миллиметров с длиной ствола 45 калибров. Расположение батареи среднего калибра больше напоминало таковое у «Дерфлингера», нежели у «Лютцова»: пушек было только 12. Угол возвышения казематированных орудий составлял около 20 градусов, угол снижения – примерно восемь с половиной. Боекомплект из равного количества фугасов и бронебойных снарядов должен был составить 160 выстрелов на ствол.

Не произошло и окончательного отказа от 88-миллиметровых пушек. Восемь штук расположили попарно на верхней палубе у надстройки.

Правда, использовать их в качестве противоминного калибра уже не планировалось: вся легкая артиллерия предназначалась для поражения воздушных целей и имела угол возвышения 70 градусов. Боезапас предусматривал по 450 снарядов на ствол. Впрочем, о проблемах использования подобных орудий как зениток мы уже говорили при описании вооружения «Лютцова».

Торпедное вооружение призвано было сделать «Макензена» страшным в ближнем или ночном бою. От кормового торпедного аппарата решено было избавиться. Все равно пользы от него было крайне мало, но зато опасность для своего носителя он представлял весьма значительную: крупная полость в острой кормовой оконечности ниже ватерлинии, начиненная

взрывчатым грузом, которую, к тому же, почти нереально хорошо защитить и которая мешает рулевым системам. Зато количество бортовых аппаратов увеличилось до 4, а торпеды были того же образца, что и у «Лютцова» – 600-миллиметровые, дальнеходные, со скоростью за 30 узлов и снабженные смертоносным зарядом весом в 210 килограммов.

6.

Если бы «Макензен» был достроен, он, безусловно, оказался бы сильнейшим из линейных крейсеров этой войны. Но вряд ли мог бы претендовать на звание лучшего в мире – в отличие от того же «Дерфлингера».

«Дерфлингер» и однотипные ему корабли создавались для сражений с «кошками Фишера». 300-миллиметровая броня на традиционных дистанциях боя надежно обеспечивала защиту от 343-миллиметровых снарядов. А 305-миллиметровые орудия позволяли уверенно пробивать броню естественного противника.

«Макензен» и его собратя рассматривались уже как альтернатива линкорам типа «Куин Элизабет» и должны были представлять собой, скорее, мобильное крыло линейной колонны, а не ударно-разведывательное соединение. Сложно сказать, могли бы пушки «Макензена», не прошедшие артиллерийских испытаний, уверенно пробить 330-миллиметровую броню английских линкоров. Но что его собственная защита – все те же 300 миллиметров – плохо помогает от 381-миллиметровых снарядов, сомнения не вызывает. А если еще учесть, что качество снарядов у англичан к концу войны серьезно улучшилось по сравнению с теми, которыми стреляли при Скагерке...

7.

Несколько массовых мобилизаций в течение первых двух лет войны в немалой степени обескровили верфь завода «Блом унд Фосс». А регулярные сражения стабильно снабжали завод работами по возвращению в строй кораблей, получивших

повреждения. Кроме того, верфь активно занималась подготовкой к военной службе многочисленных вспомогательных сил флота – от вооруженных пароходов-рейдеров до войсковых и госпитальных транспортов. При такой загрузке и недостатке квалифицированных мастеровых постройка «Макензена» естественно, затянулась.

Поначалу Тирпиц ожидал его спуска в апреле 1916 года. Но на воду линейный крейсер сошел только весной следующего, 1917 года. Торжественную церемонию вел генерал-полковник Хееринген, уже спустивший несколько линкоров и крейсеров Гохзеефлотте, а в крестные матери была приглашена супруга фельдмаршала Макензена, воевавшего в это время на фронте во главе объединенных германо-австрийских войск.

Кстати, сам Август-Фридрих фон Макензен отнесся к факту крещения корабля в свою честь довольно скептически, полагая, что в Германии вполне хватает почивших великих героев, чтобы использовать имена ныне живущих. Он даже предлагал, чтобы крейсер нарекли именем Рейнхарда фон Шпее – адмирала погибшей под Фолклендами Восточно-азиатской крейсерской эскадры.

Тирпиц обещал так и поступить – при крещении следующего линейного крейсера этой серии. А решению Императора в отношении «Макензена» перечить не стал, и оно осталось в силе.

Прославленному военачальнику суждено было прожить долгую, богатую событиями жизнь. Август фон Макензен сражался против России и Сербии, воевал в Румынии, руководил в числе прочих уцелевших кайзеровских генералов военной реформой Веймарской Республики. Он пережил и смену власти в 1933 году, и диктатуру Гитлера, и поражение своей державы в новой – уже второй в этом веке – мировой войне, уйдя из жизни в ноябре 1945 года. В возрасте без малого девяноста семи лет!

Крейсеру, нареченному в честь него, Бог не судил ни долгой службы, ни дальних боевых походов.

Заводские буксиры подвели только что спущенный корпус нового корабля к достроечной причальной стенке. Мастеровые занялись монтажом электрогенераторов, сборкой турбин и подготовкой к установке артиллерии. Но буквально через несколько дней в Германии была обнародована смена военной доктрины. Отныне все силы военных верфей были отданы

подготовке к боевым действиям многочисленных флотилий новых подводных лодок.

В результате здесь, у достроечного причала завода «Блом унд Фосс», он и встретил начало переговоров о перемирии.

Любопытный факт: требуя интернирования непобежденного германского флота в нейтральной или английской акватории до конца мирных переговоров, Британское Адмиралтейство позабыло включить в списки новейший из действующих линкоров-сверхдредноутов Германии – «Баден». А он, между прочим, в это время делил обязанности верховного флагмана с прославленным «Фридрихом дер Гроссе»...

Зато так и не достроенный «Макензен» в список интернируемых попал, причисленный к самому активному ударному соединению германского флота – Первой разведывательной линейно-крейсерской эскадре. А ведь этот крейсер в состав флота не вводился, и официально в этом соединении никогда не состоял.

Честно говоря, требовать его интернирования было против международных правил. Корабль не только не представлял собой на этот момент никакой боевой силы – он даже не готов был к самостоятельному переходу, поскольку монтаж турбин был еще не завершен.

Германские дипломаты указали англичанам на ошибку, и «Баден» все-таки занял свое место в строю отправляющихся к острову Мэй кораблей Гохзеефлотте. А кают-компания «Фон дер Танна» – старшего по возрасту из германских линейных крейсеров – обратилась к Кайзеру с просьбой позаботиться о том, чтобы отправка «Макензена» на интернирование не состоялась в любом случае. Самый опытный из представителей Авангарда пытался сохранить для державы перспективного новичка.

Когда лучшие силы непобежденного Гохзеефлотте открыли кингстоны в Скапа-Флоу, Англия вспомнила о недостроенных немецких кораблях. И начала снова требовать перевода «Макензена» в британские воды.

Чтобы юридическим путем лишить «Макензена» возможности разделить судьбу интернированных сотоварищей, погибших за несколько часов до подписания мира, новое германское правительство осенью 1919 года исключило его из числа претендентов на достройку.



Фото 113. Недостроенный «Макензен»

Этот акт был почти формальностью: разоренная войной страна испытывала жесточайший экономический упадок. Инфляция сделала формальными миллионерами даже нищих с церковной паперти, но на миллион марок невозможно было досыта наесться и в благотворительной столовой. До линейных крейсеров ли тут?..

Возможно, его рассчитывали достроить через несколько лет. Но в изменившемся мире ему уже не было места: кабальный Версальский договор и последовавшая за ним серия международных пактов об ограничении морских вооружений лишила Германию возможности содержать столь крупные и мощные корабли.

Эти договоры будут нарушены только много лет спустя – перед новой войной.

«Макензен» в 1922 году был переведен в Киль, где его корпус разобрали в сухом доке. Вскоре эта участь постигла и других представителей строящейся серии.

РАЗДЕЛ 2: ОПЕРАЦИИ

Глава 10 ПЕРВЫЙ УРОК. ДОГГЕР-БАНКА

1.

Это было туманной и дождливой осенью 1914 года. Первого года Великой войны.

В конце промозглого октября из мелководной и перенаселенной акватории Вильгельмсхафена тайно выбрался на морские просторы неприметный транспортный пароход «Берлин», недавно переоборудованный на верфи завода «Блом унд Фосс» во вспомогательный минный заградитель. На вид – самый обычный представитель довольно многочисленной грузопассажирской линии североатлантических пароходов, которых немало коптит небеса по всем большим европейским портам – от Гамбурга до Копенгагена, от Бергена до Антверпена. А в просторных грузовых трюмах – смерть. В количестве двухсот штук лоснящихся от битумной мастики шаров с короткими чертячьими рожками взрывателей...

Английские крейсерские патрули в Северном море могли, наверное, раз пять отловить коварного диверсанта. И тогда недолгой была бы жизнь небронированного парохода под огнем их легких орудий! Но мокрая северная осень с ее затяжными дождями и туманами покровительствовала «Берлину». Незамеченный, он пролез в тыловые воды Британии, вырвался в Атлантику и высыпал свой жуткий груз у берегов Ирландии – на фарватере, ведущем к учебно-артиллерийскому полигону Гранд-Флита. А потом обогнул злосчастные острова с севера и ушел интернироваться в нейтральную Норвегию.

Неделю спустя одна из дремлющих в холодных волнах мин нашла свою жертву. 27 октября в 9 утра строем шла на учения эскадра линкоров под флагом вице-адмирала Джеймса Бейли. И гулкий взрыв ударил в левый борт одного из лучших его дредноутов – «Одейшеса».

Мина вскрыла обшивку огромного корабля точно напротив левой турбины. Противоторпедная переборка не сдержала

удара, несколько смежных водонепроницаемых отсеков, включая и машинное отделение, оказалось затопленными, и лишившийся хода огромный линкор беспомощно дрейфовал, завалившись в крене. А вокруг на почтительном расстоянии толпились остальные корабли эскадры Бейли: осторожный адмирал, решив, что «Одейшес» атакован подводной лодкой, запретил им приближаться к подбитому сотоварищу, чтобы оказать помощь.

Джеймс Бейли не был трусом. Он просто буква в букву выполнял приказ своего командования: ни при каких обстоятельствах не приближаться к торпедированным подлодкой кораблям. Потому что в недавней памяти был случай с «Хогом», «Кресси» и «Абукиром». Германская субмарина «U-9» попала по одному из них торпедой. Два других крейсера пытались спасти экипаж погибающего – и тоже сгинули от торпед...

Дредноутские линкоры живучи. «Одейшес» держался на воде уже несколько часов. Его экипаж самоотверженно вел ремонт вышедшей из строя энергетики. По пояс в холодной воде моряки в полузатопленных отсеках подкрепляли выгнутые переборки.

Наверное, корабль можно было бы спасти. Если бы кто-нибудь вовремя рискнул и подошел – чтобы подать буксирные концы, чтобы снять раненых, чтобы помочь с водоотливом.

Лишь не связанный военной дисциплиной пассажирский лайнер «Олимпик» – систершип печально знаменитого «Титаника» – не внял предупреждению адмирала Бейли, приблизился к «Одейшесу» и взял его на буксир. Но было уже поздно: водонепроницаемые переборки линкора к этому времени начали сдавать одна за другой. А в середине дня к тому же налетел шторм, что еще более затруднило спасательные работы. Концы рвались. Вода завоевывала в корпусе линкора все новые пространства...

Когда крен поврежденного корабля достиг критического, Бейли отдал приказ снимать с «Одейшеса» команду. Но и после этого практически лежащий на борту линкор до самого вечера держался на плаву, бредовым привидением медленно двигаясь по направлению морских течений к ирландским берегам.

Было около девяти часов вечера. Агония «Одейшеса» продолжалась уже почти 12 часов. Легкий крейсер «Ливерпуль», разведчик из отряда коммодора Гудинафа, подошел, чтобы посмотреть, что случилось с линкором. И тут где-то глубоко в корпусе полумертвого дредноута раздался еще один раскатистый взрыв, словно расколовший надвое небеса – по неизвестной причине рванул боезапас в одном из подбашенных погребов.

«Ливерпуля» осыпало обломками, швырнуло взрывной волной – да так, что один из его матросов на палубе был ушиблен насмерть. И слава Богу, что только один...

В течение нескольких дней после гибели «Одейшеса» на том же минном поле подорвались два военных транспорта.

После этих нескольких трагедий командование британского флота выслало к ирландским берегам флотилию тральщиков, и вскоре с последствиями деятельности зловредного минзага было покончено.

Но если бы он был один, такой минзаг!..

2.

На фоне огромного численного превосходства английского флота над всеми другими военно-морскими силами в мире гибель одного линкора кажется событием почти незначительным. Войн без потерь не бывает! Тем более, что Британия с ее мощной экономикой, в отличие от большинства других морских держав, могла себе позволить естественную компенсацию потерь в линейном составе. К 1917 году в состав Гранд-Флита вошли 10 новых дредноутов и 2 линейных крейсера, причем, даже посильнее погибшего «Одейшеса» по вооружению – с 381-миллиметровыми орудиями...

Для сравнения: у основного противника – в Германии – рост численности флота шел куда как менее высокими темпами. Из четырех запланированных программ 1914 года к постройке линкоров с 380-миллиметровой артиллерией в состав флота вошли два – и то под конец войны. А в линейно-крейсерской эскадре Хиппера в 1914 году появился «Дерфлингер», в конце 1915 – «Лютцов», и позже, уже после битвы при Скагерраке – «Гинденбург». Все три крейсера – со стандартным для новых германских дредноутов главным калибром 305 миллиметров...

И все же гибель «Одейшеса» слегка качнула зыбкую чашу удачи в морской войне в сторону немцев.

Английские крейсера уже пробовали на прочность оборону Гельголандского залива, английские лодки пугали ночные патрули у Хорнс-Рифа, забирались даже на внешний рейд Вильгельмсхафена. С этим пора было кончать. И к середине осени 1914 года активность Гохзеефлотте, с начала войны действовавшего довольно осторожно, несколько возросла.

3.

Стратегия германского главнокомандующего – вице-адмирала Фридриха фон Ингенюля – была проста. Линкоры будут на первых порах избегать решительной схватки с британскими аналогами по классу – уж слишком их много. Зато минные и крейсерские силы с ударным отрядом в виде эскадры Хиппера в качестве самого мощного боевого соединения начнут активно тревожить доселе неприкосновенную оборону неприятеля.

На каботажных путях Британии отряды строевых и вспомогательных минзагов выставят обширные минные поля. Над туманными отмелями Доггер-Банки полчища эсминцев и легких крейсеров создадут хаос и прекратят добычу рыбы английскими траулерами. Рейдеры прервут снабжение Англии хорошим металлом из нейтральной Норвегии. Тяжелые крейсера станут обстреливать прибрежные города. А у створовых выходов из всех основных баз Гранд-Флита начнут свою жестокую охоту подводные лодки – авось, тогда еще не один неприятельский линкор разделит судьбу злосчастного «Одейшеса»!

В таких условиях предугадать, где и когда будет нанесен следующий удар, почти невозможно – даже с относительно хорошо поставленной деятельностью разведки. Значит, в попытке оборонить воды метрополии от немецких набегов британское командование будет вынуждено рассредоточить военно-морские силы таким образом, чтобы иметь возможность быстро достичь района очередной локальной схватки. А талантом вездесущности корабли, увы, не обладают...

Тогда-то дредноуты Ингенюля и выйдут в море. И рано или поздно сложится вероятность, что один из британских линейных отрядов будет выведен на них отступающими с места очередного набега крейсерами. И будет бой – без численного преимущества англичан, а значит, и без шансов на их победу.

Вот так и громить их надо – по частям. Иначе просто не получится.

Из директивы Ингенюля, представленной на утверждение Генеральному штабу:

– В результате этих локальных боевых операций будет нанесение потерь британскому флоту. Мы достигнем этого через нападение на его корабли, несущие дозорную службу или пытающиеся блокировать Гельголандскую бухту, а также будем проводить наступательные действия крейсеров и подводных лодок и минные постановки непосредственно у берегов Британии. Когда же численное превосходство противника будет, таким образом, уменьшено, следует при помощи провокационного набега выманить его на генеральный бой. Но если случай разбить один из ударных британских отрядов представится ранее, его также необходимо будет использовать.

Директива была принята к исполнению. И существовавшему уже добрых полтора столетия мифу о неуязвимости британской береговой обороны пришел конец.

Субмарина «U-9» под командованием чрезвычайно удачливого лейтенанта Отто Веддигена расправилась с тремя британскими броненосными крейсерами типа «Кресси» за один час. А через неделю прикончила в этих же водах еще одного врага – от ее торпед погиб «Хаук», заслуженно носивший репутацию самого большого неудачника из британских крейсеров.

На mine, поставленной «Берлином», подорвался «Одейшес».

Авангард в серии набеговых операций разорил портпункты Ярмут, Уитби, Скарборо и Хартлпул. Ответную операцию англичан – налет аэропланов с гидроавианосцев «Энгедайн», «Эмпресс» и «Ривьера» на куксхафенские стоянки немецких легких сил – сорвала жестокая непогода.

Погибли на минных полях, выставленных немцами у восточных британских берегов, подлодка «D-9» и даже несколько эсминцев.

Получила несколько 280-миллиметровых снарядов и чудом осталась на плаву старая торпедно-канонерская лодка «Хэлсион», застигнутая во время траления мин линейными крейсерами Хиппера. Та же участь постигла и легкий крейсер «Пэтрол», тоже оказавшийся в ремонте после германского обстрела.

Едва добрались до своей базы избитые эсминцы «Шарк» и «Харди», рискнувшие вступить в перестрелку с отрядом германских легких сил.

Не обошлось без потерь и с другой стороны.

Броненосный крейсер «Йорк», возвращаясь с боевого выхода, перепутал вешки на входе в родную базу – и погиб на оборонном минном заграждении буквально «на пороге» Вильгельмсхафена. Взрыв, унесший жизни трети экипажа крейсера, не мог не повлиять отрицательно на состояние боевого духа германских линкоров, наблюдавших эту трагедию, но не успевших помочь «Йорку».

Аварийное состояние турбинной установки – результат изматывающей боевой службы – заставило надолго успокоиться в ремонте одного из лучших стрелков Хиппера – «Фон дер Танна». С целью сокрытия истинного положения дел штаб объявил, что ремонт – профилактический. Но в действительности «Фон дер Танн» уже просто не мог продолжать участие в набегах на британское побережье без риска однажды «сорваться» – и в этом случае почти неизбежно угодить в лапы «кошек Фишера», охотившихся за Авангардом Гохзеефлотте.

Флагман Хиппера «Зейдлиц» и его бывший наставник по учебному отряду броненосный крейсер «Блюхер» тоже угодили в ремонт, получив попадания от береговой батареи во время очередного обстрела британского города.

Фактически, уравнивания шансов, на которое уповал Ингеноль, так и не произошло...

4.

Коль скоро не удалось как следует ослабить противника при помощи «тактики булавочных уколов», Фридрих фон Ингеноль несколько поменял акценты в своем плане ведения боевых действий. Отныне им прочно владела идея одним

решительным ударом уничтожить или хотя бы надолго вывести из строя мобильное крыло Гранд-Флита – линейно-крейсерскую эскадру адмирала Битти. Всего-то дел, как во время минувшего обстрела города Хартлпул, вывести в море линейную колонну – в качестве группы стратегического содействия линейным крейсерам Хиппера. Тогда большого боя не вышло только потому, что его не удалось навязать... А на этот раз должно получиться. Только надо рискнуть.

Правда, рискнуть предстояло Хипперу, а не Ингенюлю!.. Особенность нового боевого задания для линейных крейсеров состояла в том, что они должны были... дать себя поймать. Пусть Битти со своими «дикими кошками» застигнет немецкую набеговую эскадру во время очередной диверсии у британских берегов или просто перехватит на подходах к английским водам. Хиппер должен будет дать навязать себе бой, и в процессе перестрелки начнет отступать к Доггер-Банке. А там, в туманах над плоскими отмелями, уже будет бродить в ожидании решительной схватки огромная эскадра, в составе которой – не менее полутора десятков мощных, законченных в крупновскую броню великолепных дредноутов.

Да в таком раскладе от всей боевой группы Битти в буквальном смысле мокрое место останется!..

Если, конечно, у Хиппера получится навязать англичанам бой.

Если эскадра Битти выйдет без поддержки своих линкоров.

Если погоня будет недолгой и за это время никто из немцев не будет потоплен и даже не потеряет хода от вражеского огня.

Если «Зейдлицу» в процессе боя на отходе удастся точно вывести противника под линкоровские главные калибры...

Много, слишком много «если» было в расчетах германского главнокомандующего!

Среди противников плана Ингенюля был даже сам Кайзер. Император прекрасно осознавал, что потеря любого линейного крейсера для Гохзеефлотте будет невосполнима.

Но Фридрих фон Ингенюль напомнил монарху, что 8 декабря 1914 года, в сражении у Фолклендских островов, когда была уничтожена крейсерская эскадра графа фон Шпее, в бою в числе прочих участвовали два британских линейных крейсера – «Инвинсибл» и «Инфлексибл». Сомнительно, чтобы длительная

перестрелка с такими признанными снайперами, как флагман адмирала Шпее «Шарнхорст» и его напарник «Гнейзенау», была «игрой в одни ворота». Немецкие крейсера погибли, но какой-никакой ущерб противнику за пятичасовой бой наверняка успели нанести. Так что сейчас «Инвинсибл» и «Инфлексибл», скорее всего, еще не вернулись из Порт-Стэнли, а если и вернутся, то будут некоторое время отсиживаться в доках, ремонтируясь после трансокеанского броска и заживая последствия от попаданий 210-миллиметровых снарядов.

У Англии в активном составе флота девять линейных крейсеров. Но в будущем бою их сможет участвовать как максимум только семь. Или даже шесть или пять – если верны сведения агентурной разведки, что «Куин Мэри» тоже встала на профилактику турбин, а «Принцесс Ройял», участвующая в защите канадских конвоев, кажется, вообще пребывает где-то за пределами метрополии.

Правда, «Фон дер Танн» тоже еще не в строю. Но если линкоры на Доггер-Банке появятся вовремя – так ли уж это будет важно?..

5.

Адмирал Битти в это время действительно мог свободно располагать только пятью линейными крейсерами – тремя своими и двумя из второй линейно-крейсерской эскадры. Но на стороне британского флота было одно важнейшее преимущество, о котором не знали в германском Генеральном штабе.

...Это было еще в самом начале великой войны. В мелко-водных лабиринтах среди островов русской Балтики, глубокой сентябрьской ночью попал на мель у Оденсхольма германский разведчик – легкий крейсер «Магдебург». И до рассвета держался на камнях развороченным днищем, надрывая турбины в тщетной попытке выбраться.

Утром его нашел неприятель. Русские крейсера «Богатырь» и «Паллада» намерены были взять в плен разведчика-неудачника, но он успел совершить самоподрыв на остатках не подмокшего боезапаса и передать большую часть экипажа на пробежавший мимо германский миноносец. Так что в тюрьму для военнопленных в Шлиссельбурге угодили только несколь-

ко германских офицеров и десятка три матросов, не сумевших вовремя уйти.

Но по инициативе офицера русской морской разведки Николая Ренгартена обгорелый остов погибшего крейсера на мели тщательно обыскивали. И добыча оказалась поистине бесценной: в руки Антанты попали шифровальные книги, которые не успел уничтожить командир «Магдебурга» Густав Генрих Хабенихт.

Еще в конце октября копии шифров «Магдебурга» через доверенных агентов были переправлены английским союзникам. С тех пор немцы могли, как полагается, регулярно менять коды. Но уж если противнику известна сама математика создания шифра, толку от этого будет немного – все равно враг «раскусит»...

В британском Адмиралтействе был даже создан специальный департамент для чтения и перевода германских радиопеш – так называемый «Сороковой кабинет». Его возглавил знаменитый Альфред Юинг – признанный специалист в области создания шифров и знаковых сигнальных систем.

Деятельность Юинга держали в строгом секрете. Правом войти к нему в комнату во время работы обладали только Морской Министр, Первый Лорд Адмиралтейства, и три адмирала: лично главнокомандующий – сэр Джон Рашуорт Джеллико, глава его ударно-разведывательных сил Дэвид Битти и их ближайший соратник, командующий лучшим в Англии отрядом минных сил Уильям Тэрвит.

«Сороковой кабинет» исправно снабжал воюющие флотские подразделения Британии информацией, почерпнутой из перехвата разговоров неприятеля. Правда, бывало, что с расшифровкой возились слишком долго. И тогда бесценные сведения достигали антенн британских флагманов, когда обстановка успевала уже измениться. Но это уже, что называется, издержки военного времени.

Как бы то ни было, когда вечером 23 января 1915 года на стоянках Авангарда в устье реки Яде флагманский «Зейдлиц» неспешно развел пары и выдернул из вязкого донного грунта свои тяжкие якоря, Битти уже примерно представлял себе, куда отправится лучшая германская крейсерская эскадра...

6.

Еще 19 января германский аэроплан, совершающий патрульный облет акваторий вокруг острова Гельголанд, заметил с высоты вереницу длинных и густых дымовых шлейфов, медленно тающих в холодном свинцовом небе западнее острова.

Отважный авиатор направил свою хлипкую машину им вслед, и вскоре его взору открылся кильватерный строй из трех крупных, длинных крейсеров-дрендуотов. Тяжкие двухорудийные башни, расположенные линейно-возвышенно, пока еще мирно развернуты в диаметрально плоскость. Скорость – узлов 19–20. По флангам перебегают стая шустрых эсминцев под предводительством стройного маленького скаута...

И тонкие стволы зенитных орудий в надстройках уже зашевелились, нащупывая в прицелах воздушного соглядата.

Летчику удалось счастливо избежать перспективы окунуться вместе с самолетом в ледяное море. Через час на Гельголанде уже знали, что к западу от передового поста германской обороны ходят британские линейные крейсера из эскадры Битти.

Не пора ли быть долгожданному бою? Может, самое время ввести в действие план Ингеноль? И даже не придется выходить к британским берегам – враг и так у самых ворот...

Но главнокомандующий был полон сомнений.

Во-первых, авиаразведка могла увидеть далеко не всех англичан. Где это видано, чтобы в беспокойном зимнем море, у самых границ неприятельской зоны влияния крейсера Битти бродили одни? И нет ли где-нибудь поблизости могучих линкоров адмирала Уоррендера, которые выходили на содействие своим крейсерам во время прошлой аналогичной операции?

Во-вторых, теперь Фридрих фон Ингеноль мог вывести в море всего 7 своих дрендуотов: в его распоряжении были четыре линкора типа «Нассау» и три – типа «Гельголанд». Остальные по приказу самого Кайзера отправились Кильским каналом на Балтику. И даже не для того, чтобы пугать русские броненосцы, засевшие на минно-артиллерийских позициях...

Зная о невысоком уровне боевой активности русского флота, немцы устроили себе на Балтике артиллерийский полигон,

считавшийся в условиях военного времени самым безопасным. И теперь лучшие из лучших кораблей Гохзеефлотте крушили на этом полигоне щиты-мишени, отрабатывая залповую стрельбу. А пока они отсутствовали в Вильгельмсхафене, флаг адмирала Ингеноль держал броненосец «Дойчланд» – из последнего поколения германских додредноутских линкоров. Короткий в корпусе, медлительный на маневре, неплохо бронированный, сильный в вооружении – на уровне своего класса, разумеется. Но «кошкам Фишера», ясное дело, не конкурент.

Если адмирал, имея возможность выбора, доверяет штаб кораблю, который, случись что, не покинет стоянки с хорошо организованной обороной, планируются ли вообще в ближайшее время боевые действия с участием линкоров?

В-третьих, в эскадру еще не вернулся «Фон дер Танн», без которого Хиппер мог располагать лишь «Зейдлицем», «Мольтке» и «Дерфлингером». Инженеры верфи «Блом унд Фосс», составляя ремонтную ведомость, утверждали, что «Фон дер Танн» проведет у заводского причала не меньше двадцати дней. Но переборка ходовых систем – дело тонкое и кропотливое, в сроки уложиться тяжело – тем более при том состоянии турбин, какое было в данном случае.

Навязывать драку врагу втроем, когда противник может выставить пятерых или шестерых бойцов той же «весовой категории» – кажется, не вполне логично.

Впрочем, сам Хиппер выразил мнение, что поскольку немецкие линейные крейсера лучше защищены броней, нежели англичане, то главная задача – завлечь «кошек» под линкоровские залпы – все равно может быть выполнена. С линейных крейсеров Битти и семерых немецких дредноутов вполне хватит, а сражение будет происходить в непосредственной близости от германской зоны влияния, что почти гарантирует успех операции и облегчает выживание поврежденных кораблей, если таковые даже и будут.

Мнение Хиппера поддержал начальник штаба флота фон Эккерман. Однако Ингеноль предпочел сначала посоветоваться с Императором.

Кайзер думал над тем, быть или не быть боевому выходу, целых два дня. Естественно, что эскадра Битти за это время давно успела убраться вон.

Приказ о начале операции – в ее первоначальном, более сложном варианте – был доведен до сведения ее участников 23 января около одиннадцати часов по Гринвичу. Доведен по радио – через шифрованную депешу, переданную со штабной береговой антенны. Через час перехваченная англичанами радиограмма, естественно, легла на стол Альфреда Юинга в «Сороковом кабинете» Британского адмиралтейства...

У Битти было совсем немного времени, чтобы выдвинуть вверенные ему корабли на перехват немецкой эскадры. По его расчетам, встреча должна была произойти от рассвета до полудня следующего дня где-нибудь посреди Северного моря – например, у отмелей Доггер-Банки.

«Зейдлиц» вывел свой отряд из Вильгельмсхафена в 17 часов 45 минут – по уже спустившемуся зимнему сумраку. Вместе с «Мольтке» и «Дерфлингером» в кильватере за флагманом шел броненосный крейсер «Блюхер» – бессменный лидер германского учебно-артиллерийского отряда в последние годы. Уникальный стрелок с самыми высокими показателями результативности, но вооруженный 210-миллиметровой артиллерией, слишком легкой, чтобы полноценно поразить броню английского крейсера-дредноута.

По скорости хода «Блюхер», чье движение обеспечивалось обычными для додредноутского поколения паровыми машинами тройного расширения, несколько уступал своим более молодым сотоварищам, имевшим в качестве двигателей паровые турбины. «Зейдлиц» со своей двужильной энергетикой, мог развить на короткое время ход до 29 с половиной узлов. «Мольтке» и «Дерфлингер» без проблем делали 28. Личный рекорд «Блюхера», поставленный еще до войны на учебно-испытательном полигоне, составлял около 26 узлов – и это был результат трехлетней давности...

Можно долго спорить о том, насколько целесообразным было взять «Блюхера» в операцию, предусматривающую сражение на погоне против лучших линейных крейсеров Британии. Но более подходящий для участия в задуманном деле «Фон дер Танн» все еще пребывал у заводской причальной стенки. И «Блюхер» заменил его в строю эскадры – тем более, что раньше ему уже приходилось ходить с крейсерами Хиппера в набеги на британское побережье, и в надежности его адмирал не сомневался.

В качестве разведки Хиппер взял четыре легких крейсера, несколько разнотипных, но уже ходивших вместе на боевые задания. Противолодочное прикрытие крупным кораблям обеспечивали полуфлотилии эсминцев общей численностью 22 выпела.

Линкоры должны были выдвинуться к Доггер-Банке чуть позже. И ждать, когда гулкие залпы разгорающегося боя на горизонте призовут их выполнить необходимую и жестокую миссию уничтожения лучшего британского крейсерского отряда.

Адмирал Битти мог противопоставить этим силам пять линейных крейсеров – «Лайон», «Тайгер», «Принцесс Ройял», «Нью-Зилэнд» и «Индомитебл». С калибром основного вооружения от 305 до 343 миллиметров. С максимальной скоростью хода от 26 с половиной до 29 узлов.

С крейсерами Битти шла эскадра из четырех легких крейсеров типа «Саутгемптон», превосходящих германские аналоги по силе вооружения, и также многочисленные флотилии эсминцев, возглавляемые лидерами из легких крейсеров – причем, самых лучших и новейших на тот момент.

Это было еще далеко не все. Резонно предполагая, что одной лишь диверсионной деятельностью у восточных британских берегов дело не ограничится, Джон Джеллико пообещал своей разведке содействие линейных сил. И объявил готовность номер один по всему Гранд-Флиту.

Дредноуты Джеллико, тяжело подминая форштевнями засвежевшую волну, длинной колонной вытянулись из пустынной бухты Скапа-Флоу на Оркнейских островах – в сопровождении трех крейсерских эскадр общей численностью 12 выпелов, – и медленно поползли вдоль восточного побережья Британии. Если что – налета на какой-нибудь город у немцев точно не получится!

А в качестве группы непосредственной поддержки Битти была выделена Третья линейная эскадра контр-адмирала Брэдфорта – семь додредноутских линкоров типа «Кинг Эдуард VII». С ними тоже были броненосные и легкие крейсера. Эта группа, правда, значительно уступала по скорости тем, кого должна была прикрывать. Но Джеллико рассчитывал, что долго бегать старым линкорам не придется: завеса была развернута еще

ночью 23 числа – в 40 милях от предполагаемого места встречи немцев с Битти к северо-западу, чтобы перехватить Хиппера, если тот повернет к северным румбам.

Рассвет 24 января был влажным и мгlistым, но по прогнозу флотских синоптиков обеих сторон утро обещало быть ветреным, а значит, через пару часов мокрая холодная дымка должна была развеяться. И значит, у противостоящих эскадр больше не было шанса разминуться в туманах, как уже не раз бывало в эту войну.

7.

Германские линейные крейсера шли кильватерной колонной в следующем порядке: «Зейдлиц» – флагман Хиппера, далее крейсер с самым опытным после «Блюхера» составом артиллеристов – «Мольтке», затем – самый мощный по силе вооружения «Дерфлингер». А «пост надежности», место концевое в колонне, занял «Блюхер». Можно долго рассуждать на тему, насколько верным было ему это позволить. Большинство исследователей Первой мировой войны – от Джулиана Корбетта до Александра Больных – склонно считать это ошибкой Хиппера. Но факт остается фактом.

Впереди по флангам вели разведку «Штральзунд» и «Грауденц» – самые быстроходные из легких крейсеров. Слева позади от линейных крейсеров резал волну изящно изогнутым форштевнем «Кольберг», справа – «Росток». Эсминцы осуществляли противолодочное прикрытие, развернувшись в обычную фланговую завесу.

Именно «Кольбергу» первым из германских крейсеров было в этот день суждено встретить врага...

Около семи часов утра британский легкий крейсер «Саутгемптон», флагман приданной Битти разведывательной эскадры, услышал впереди гулкую трескотню залпов скорострельной артиллерии. Туманный холодный горизонт озарился оранжевыми вспышками выстрелов. «Саутгемптон» ратьером связался с находившимся поблизости «Лайоном», но тот уже и без доклада разведчика видел все сам. И уже знал, что десять минут назад легкий крейсер «Аурора» – лидер одной из британских минных флотилий, принял в утреннем тумане

смутные серые тени впереди за эскадру британских разведчиков. И сразу же нарвался на залп из 105-миллиметровых орудий «Кольберга».

Дистанция была всего кабельтовых сорок – сорок пять. «Аурора» сразу же получила три немецких полубронебойных снаряда в борт и по надстройкам – и ее счастье, что все пробитины были надводные.

«Кольберг» тоже отделался относительно дешево: британский фугас прилетел ему в основание боевой рубки. Благодаря наличию там брони, офицерам крейсера удалось уцелеть. Но дальше искушать судьбу разведчик Хиппера не стал: отвернул на восток и скрылся в мутном клоке тумана.

Германские линейные крейсера тут же повернули на вырубку своему левофланговому. Скажем откровенно: функции эскадренного разведчика «Кольберг» не выполнил. Единственная информация, которую от него получил Хиппер, звучала так:

– Приближаются многочисленные дымы, вероятно принадлежащие неприятелю!

Еще бы не вероятно, если уже пришлось стрелять!..

По докладу «Кольберга» было совершенно непонятно, какие конкретно английские корабли присутствуют в регионе разворачивающегося боя. Не исключено, что как раз те самые, которые Хипперу и следовало связать перестрелкой и завести под залп линкоров. Поэтому еще с четверть часа германские линейные крейсера следовали прежним курсом, только перенеся разведку на противоположный от противника фланг – ради ее безопасности. А потом развернулись на зюйд-ост – туда, где по всем расчетам, уже должна была находиться засадная эскадра с семью дредноутами в составе.

Флагманов будущего сражения еще разделяли сто сорок кабельтовых. На этой дистанции противник замечен лишь по дымам, и почти невозможно даже через самую лучшую оптику определить его размеры, скорость, точное направление движения.

Первоначальный план Ингенюля, вроде бы, начал сбавать: вражеская эскадра организованно повернула, и, увеличивая скорость, пошла за кораблями Хиппера.

Крупные серые тени в рассветном тумане летели вперед, смыкали ряды – две растянувшиеся кильватерные колонны

почти синхронно сокращали дистанцию в строю. Пройдет совсем немного времени – и под низким небом цвета свинца и стали торжественно раскатится первый залп тяжелых орудий. И начнется жаркий бой насмерть – первый в мировой истории бой кораблей дредноутского поколения.

8.

Около 8 часов 20 минут «Лайон» флажным сигналом оповестил свою эскадру о необходимости увеличить ход с 23 до 26 узлов. А уже через десять-пятнадцать минут потребовал, чтобы соратники выжали и 27. Он торопился выйти на дистанцию, приемлемую для пристрелки из 343-миллиметровой артиллерии. Но немцы уверенно держали около 26 с половиной узлов, и расстояние между противниками сокращалось слишком медленно.

В 8.30 радиограмма «Лайона» о контакте с эскадрой Хиппера достигла длинных чутких антенн линкора «Айрон Дюк» – флагмана адмирала Джеллико. И главнокомандующий передал старым линкорам Брэдфорда распоряжение ожидать германские линейные крейсера у северо-западного берега острова Гельголанд, куда их намерены были гнать выносливые и мореходные британские «кошки».

В составе эскадры Битти было как минимум два корабля, для которых 27 узлов – технический предел. Или даже немного больше, чем предел. Например, линейный крейсер «Индомигтебл», принадлежащий к первому поколению своего класса, на испытаниях выжал только 26,4 узла. Удивительно, но факт: он не только отрепетовал распоряжение «Лайона» держать 27, что означает «вас понял», но и всерьез попытался выполнить этот приказ, в какой-то миг превзойдя собственные конструктивные возможности. «Лайон» заметил эти отчаянные усилия и поблагодарил товарища сигналом:

– Спасибо машинным командам, вы превысили свою проектную скорость.

Меж тем слишком медленное сокращение дистанции на противника начисто не устраивало Битти: так можно и не успеть нанести немцам большой урон до того, как они вступят в свою зону влияния!

Следующий приказ британского флагмана был заведомо невыполним и для концевой в кильватере «Индомитебла», и для его ближайшего мателота – линейного крейсера «колониальной» серии по имени «Нью-Зилэнд»:

– Держать 29! 29 – во что бы то ни стало!..

Пенные буруны у форштевней взлетели выше серых бортов. Дымный раскаленный воздух нервно дрожал над срезами длинных труб. Но такая нагрузка была уже не по силам двум из пяти линейных крейсеров английской эскадры: «Нью Зилэнд» и «Индомитебл» отстали, почти потерявшись в густой гриве дыма, резко сваливающейся назад над трубами третьей в строю «Принцесс Ройял»...

Адмирал Битти, по всей видимости, не переоценивал возможности своих кораблей. Скорее всего, он совершенно сознательно пошел на разрыв колонны – лишь бы догнать противника. Это решение было в чем-то на руку немцам: в этом случае в решительную схватку первыми вступали три британских крейсера против четырех германских, считая «Блюхера».

Именно «Блюхер» и попал первым под залп 343-миллиметровой артиллерии, когда в 8 часов 52 минуты с дистанции более 100 кабельтовых «Лайон» открыл огонь.

Одиночный пристрелочный выстрел лег со значительным недолетом. Следующие четыре снаряда тоже: высокие белые всплески встали из воды кабельтовых в пяти за кормой «Блюхера». Стрельба на поражение начнется только через 15 минут – после того, как дистанция еще более сократится.

В 8 часов 54 минуты «Лайон» повторил свой приказ держать 29 узлов и перестроиться в пеленг – чтобы эскадре удобнее было задействовать носовую артиллерию. Оба концевых линейных крейсера у него уже далеко отстали, но и в германском строю чуть увеличилось расстояние между «Дерфлингером» и «Блюхером». Броненосный крейсер с паровыми машинами не мог на равных участвовать в стремительной гонке крейсеров-дредноутов...

Ответный огонь немцы открыли через 13–15 минут после англичан. И первому повести артиллерийскую дуэль с неприятельским флагманом предстояло «Блюхеру» – признанному снайперу Авангарда.

«Лайон», наконец, пристрелялся. В 9 часов 12 минут по Гринвичу первый 343-миллиметровый снаряд вскрыл корму «Блюхера» на уровне ватерлинии и разрушился при прохождении сквозь крепкую крупновскую броню. Через отверстие рваную полуподводную пробоину в прибортовой отсек хлынул ледяной поток. Буквально за несколько минут возникли крен и дифферент, пока еще легкие, но вполне способные в дальнейшем значительно увеличиться – когда сдаст деформированная взрывом переборка кормовой угольной ямы.

Считаясь с физической неспособностью «Блюхера» поддерживать ход более 26 с половиной узлов, «Зейдлиц» вел эскадру именно с такой скоростью. Это означало, что вскоре в перестрелку вступят последовательно все британские корабли – с отставшими включительно. Но выбора у него уже, по сути, не было.

9.

Около половины десятого по британскому исчислению времени, когда дистанция на погоне сократилась настолько, чтобы каждый из английских линейных крейсеров мог выбрать себе противника во вражеской колонне, «Лайон» флажным сигналом приказал:

– Разделить цели по порядку строя!

«Тайгер», самый новый в британской эскадре, а значит, хуже всех подготовленный и с наименее спланным экипажем, не понял своего флагмана.

Он как-то не обратил внимания на то, что в конце колонны потерялись в дыму «Нью-Зилэнд» и «Индомитебл», а поэтому полагал, что должен открыть огонь по флагманскому «Зейдлицу»...

...Это будет стоить его командиру, капитану 1 ранга Генри Пелли, тяжелого разговора в штабе Адмиралтейства. Потом. После сражения, в котором блистательный представитель сильнейшего на тот момент поколения линейных крейсеров Британии не только не сможет нанести врагу никакого серьезного урона, но и помешает хорошо стрелять остальным, сбивая им пристрелку своими беспорядочными залпами.

А сейчас второй в германском строю – «Мольтке» – остался вообще вне обстрела. И некоторое время вел огонь практически без помех, в условиях, близких к полигонным учениям.

Тем временем «Тайгер» угодил в дымовой шлейф «Лайона» – и вообще перестал по кому-либо стрелять...

После боя Битти раздраженно отметит на заседании штаба:

– Нервозность и суетливость «Тайгера» описанию не поддается!

За время сражения «Тайгер» выпустил по врагу 355 снарядов главного калибра. Это более сорока процентов имевшегося у него боекомплекта. По английским документам количество результативных выстрелов не определишь при всем желании: известно, что огонь велся по «Блюхеру», по «Зейдлицу», несколько выстрелов – по «Дерфлингеру». А вот были ли попадания?

Если и были, то, кажется, только по «Блюхеру» – позже, в финальной фазе боя. Когда избитый и горящий броненосный крейсер уже практически не мог оказать эффективного сопротивления. Дистанция тогда сильно сократилась, и «Тайгер» даже вводил в действие свои шестидюймовые пушки, истратив 268 снарядов.

А пока новичок британской эскадры полным ходом летел в пеленг за своим флагманом и периодически возобновлял стрельбу... По той же цели, что и «Лайон»! При этом, посекундно наблюдая падение снарядов равного с «лайоновским» калибра, он не мог отличить свои накрытия от чужих и скорректировать огонь. В результате низкий процент попаданий показывали оба...

В конце концов Битти это надоело, и он крикнул сигнальщикам:

– Передайте этому недоумку, чтобы он, наконец, выбрал себе другую мишень!

В самом деле – в такой обстановке врагов на всех хватит...

Большинство мемуаристов сходится на том, что вместо «недоумка» было употреблено куда как более крепкое слово. Но бумага не все стерпит.

10.

По «Блюхеру» последовательно отработалась вся британская колонна – включая даже «Нью-Зилэнда», который смог открыть огонь только через 43 минуты после приказа «Лайона». Примерно в 10 часов 18 минут «Блюхер» начал отвечать. Его быстрые, ритмичные залпы почти сразу стали ложиться накрытиями по британскому флагману, но броня «Лайона» неплохо держала 210-миллиметровый снаряд, и сбить противника с курса погони не удалось.

Битти приказал легким силам совершить торпедную атаку на отчаянно сопротивляющуюся германскую колонну. Стая быстрых маленьких эсминцев под предводительством легкого крейсера «Аретьюса» рванулась вперед – с десятков остроносых синевато-серых молний...

Если бы им удалось прорваться к немцам на дистанцию торпедного удара, они смогли бы успешно отстреляться по концевым германским кораблям. Но летящие по острой зыби серые тени встретил дружный беглый огонь средних калибров.

Из записей в журнале «Дерфлингера»:

– 11 часов 16 минут (по Берлинскому времени). Попытка торпедной атаки отражена «Блюхером». Огонь из 150 мм артиллерии, наблюдаем 2 поврежденных эсминца.

Позже в германских газетах пройдет информация, что один из британских эсминцев был потоплен. Впрочем, факт не подтвердился: к чести англичан, они смогли благополучно доставить в ремонтные базы всех пострадавших в этом бою.

Жестокий обстрел сделал свое дело: примерно с десяти часов англичане отметили, что «Блюхер» начал отставать. Самое опасное попадание он получил в половине одиннадцатого: снаряд, выпущенный «Принцесс Ройял» с дистанции примерно 95 кабельтовых вонзился в броневую палубу германского крейсера рядом со второй трубой, пробил защиту и разорвался в прибортовом подачном коридоре.

При гексагональном расположении артиллерии главного калибра на довольно узком и длинном корпусе крейсера погреб боезапаса, обеспечивающий каждую пару бортовых башен, отнесен довольно далеко в корму. И бесперебойное поступление

снарядов и зарядов к пушкам в бою идет по длинному коридору, надежно спрятанному за главным броневым поясом и палубной защитой. Вдоль подволоки там проложен длинный рельс, к которому подвешиваются беседки с боезапасом.

Теперь прямо под этим рельсом рванул 343-миллиметровый полубронебойный снаряд, воспламенивший около 40 готовых к подаче в башни зарядов.

Огненный смерч пронесся под броневой палубой «Блюхера» – почти на треть длины корпуса. Из вынесенных взрывной волной иллюминаторов и световых люков выбило в свинцовый воздух острые кинжальные струи огня и раскаленных газов. Пламя в мгновение ока сожрало кислород в пораженных отсеках, через подачный канал и вентиляционные трубы прорвалось в соседние помещения. Из находившихся там матросов и офицеров не уцелел никто – в том числе, погибли и артиллеристы бортовых 210-миллиметровых башен.

При этом собственные снаряды «Блюхера», находившиеся на транспортере, как ни странно, не взорвались, а те заряды, что еще не были вынуты из латунных коробок, даже не воспламенились.

Самая большая беда «Блюхера» состояла в том, что под палубой подачного коридора и за броней вдоль борта выгоревших отсеков проходят заключенные в металлические трубы коммуникационные кабели. Осколки британского снаряда перебили несколько таких труб, и в результате вышли из строя приборы управления огнем и электроприводы руля. И, кроме того, взрыв смял и частично разрушил магистральный паропровод ближайшего к точке попадания котельного отделения, выведя из действия три пары котлов сразу.

Следующий залп «великолепной кошки» тоже лег накрытием. Крупнокалиберный фугас разорвался над кормовой надстройкой «Блюхера», вызвав еще один жестокий пожар.

При этом крейсер продолжал интенсивно отстреливаться из уцелевшей кормовой башни, и огонь этот, по свидетельству англичан, был весьма результативен. Точное количество попаданий от «Блюхера» в британских источниках не называется, но при этом известно, что поражения 210-миллиметровым калибром имели «Лайон» и «Тайгер».

В 10 часов 58 минут кто-то из наблюдателей «Лайона» рапортовал, что видит в серой воде справа... блеск линзы перископа. Только подлодки тут и не хватало!!! Стараниями лейтенанта Веддигена, субмарин опасаются даже самые отважные бойцы. Спасая свою эскадру от вероятной торпедной атаки, флагман сигналом распорядился о повороте «все вдруг» на 8 румбов. Но тут же понял, что такой маневр предоставляет немцам шанс на отрыв и сбивает наконец состоявшуюся пристрелку всей английской эскадре. Поэтому уже в 11 часов, не дожидаясь «исполнительного», «Лайон» сигналил ограничить поворот четырьмя румбами. Ни два, ни полтора! И пристрелку сбил, и товарищей с курса возможных торпед не отвел... Да и лодки никакой, как выяснилось, в помине не было.

11.

Британскому флагману досталось крепко. Одних только 280- и 305-миллиметровых снарядов он получил не менее полтора десятков.

Еще в 9 часов 21 минуту, вступив в перестрелку с «Дерфлингером», «Лайон» угодил под хорошее накрытие. Броневой снаряд вонзился ниже ватерлинии на уровне угольной ямы «А» по левому борту, разорвался, вдавил плиту в бортовую подбронную прокладку и деформировал элементы основного набора корпуса, сокрушив шпангоут. Через многочисленные разрывы в обшивке в поврежденный отсек ринулись холодные потоки, затопив угольную яму.

Но в этот миг предводитель британской эскадры даже не замедлил своего запредельного хода: не настолько тяжелая рана, чтобы отказаться от перспективы поймать и уничтожить лучших из лучших во флоте противника!

Второй тяжелый снаряд тоже прилетел ниже ватерлинии – примерно с таким же эффектом, как и первый. А потом к обстрелу британского флагмана присоединился еще и «Мольтке». В 9 часов 45 минут его 280-миллиметровый броневой снаряд упал в воду в пяти метрах от борта «Лайона», но не канул на дно, а ... отскочил от воды и рикошетом ударил в 127-миллиметровую броню в полуметре выше ватерлинии. Плита

оказалась просажена насквозь, но и здесь разрыва не произошло. Выбив входной люк, снаряд оказался в коридоре, ведущем в погреб боезапаса к 102-миллиметровым орудиям, и, еще раз срикошетив от переборки, с грохотом вонзился в подволоку. Без взрыва!

Комментарий командира «Лайона» Э. Четфилда:

– Если бы этот снаряд взорвался, а не только расколол несколько броневых плит, его горячие осколки могли угодить в помещение, набитое взрывчатыми веществами. Порохов там было много, поскольку средние калибры еще не вели в этом бою интенсивной стрельбы... И тяжек тогда был бы наш жребий на весах у Господа!

Впрочем, этот жребий и так вышел не особенно легким. В 9 часов 54 минуты успеха добился уже жестоко избитый «Блюхер» – снаряд калибром 210 миллиметров смял броню крыши носовой башни «Лайона». Пострадали системы наведения левого орудия, которое на некоторое время перестало стрелять.

– Страшно подумать, какой эффект мог быть от этого снаряда, если бы «Блюхер» обладал такой же артиллерией, как и другие наши противники в этой битве, – писал потом очевидец.

Вскоре после 10 часов сразу два 280-миллиметровых снаряда поразили британского флагмана. Один прошел через 127-миллиметровую броню над носовым торпедным аппаратом, и не разрушился при пролете через плиту. Разворотив борт, он сработал при ударе о следующую прибортовую переборку. В пробойну хлынула вода, стремительно затопив и помещение торпедной трубы, и погреб хранения боезапаса, и узкий придонный отсек под ним, и даже часть шпилевого отделения. Один из крупных осколков надрезал оболочку паропровода, снабжающего энергией паровой шпиль, и холодная забортная вода попала во вспомогательный холодильник левого борта.

Последствия этого попадания скажутся позже – когда морская вода перемешается с опресненной котельной, и, нагреваясь в тонких водогрейных трубках, вызовет их обтурацию – закупоривание осевшей на стенках солью.

Второй снаряд в этом же залпе брони не взял, но вмял плиту и второе дно крейсера своей тяжестью. Через множественные разрывы обшивки и деформационные щели на стыках броневых плит затопило еще две угольные ямы.

Теперь по «Лайону» стрелял уже «Зейдлиц». У германского флагмана не действовал выгоревший ретирадный плутонг – четыре 280-миллиметровые орудия. Но и оставшимися шестью он успел нанести противнику жестокий урон.

С дистанции чуть более 80 кабельтовых он двумя снарядами разрушил «Лайону» шестидюймовую броню надводного борта в центре корпуса. По основанию первой трубы брызнули осколки, тяга в котлах упала. Затем еще один бронебойный проткнул высокий полубак британского крейсера, пролетел чуть ли не до диаметральной плоскости и разорвался при пробитии 203-миллиметровой защиты барбета первой башни. Раскаленные осколки огненным дождем посыпались в зарядное отделение, и только подтопление подбашенных отсеков через кингстон предотвратило пожар, который мог стать роковым...

Через пять минут после того, как склянки пробили одиннадцать, «Лайон» выкатился из строя и заложил резкую циркуляцию. Его левая турбина не действовала: двенадцатидюймовый снаряд от «Дерфлингера» ударил в нижний край главного броневое пояса, вскрыв борт на протяжении пяти метров. Разрыв загнул обшивку внутрь корпуса, разворотил скос броневой палубы и пустил забортную воду в прибортовые резервуары, предназначенные для пресной воды. Оттуда она, уже ничем не сдерживаемая, начала затапливать левое турбинное отделение, и только слаженные действия машинной команды спасли корабль от дальнейшего распространения затоплений.

Механики перекрыли клинкеты резервуаров, прекратили поступление соленой воды в котлы, остановили турбину и довольно грамотно организовали водоотлив, что позволило если не удалить воду, то хотя бы некоторое время поддерживать затопления в отсеках на более-менее приемлемом уровне, так что крен на левый борт не превышал 10 градусов.

Переборка резервуара пресной воды не продержалась и четверти часа. Затопление отсека паровых динамо-машин вызвало серию коротких замыканий – и свет погас по всем помещениям.

Из воспоминаний Э. Четфилда:

– Корабль погрузился во мрак. По пояс в воде наши люди продолжали ремонт в затапливаемых отсеках, пользуясь лишь

ручными фонарями, но воду было уже не остановить, и я дал распоряжение ремонтным командам выйти из опасных мест. Крейсер лишился хода, так как пришлось прекратить работу и правой турбины. Котлы были засолены. Крен препятствовал стрельбе. Скрепя сердце, адмирал принял решение вызвать эсминец и эвакуировать свой штаб с борта крейсера.

12.

Снаряды, несмотря на дистанцию более 80 кабельтовых, сыпались на «Лайона» градом – так, что офицеры не успевали фиксировать время попаданий в журнале. Уже разбиты были колосники кормового котельного отделения, изрешечены дымовые трубы, многократно продырявлены и главный, и легкий броневой пояс.

В эти минуты за многие мили от поля жестокого боя, в английском береговом штабе лорды Адмиралтейства получали от дешифровщиков радиোগраммы. И на огромной карте, покрытой синим стеклом, переставляли крохотные модельки, изображающие участников баталии. Здесь, в негромкой беседе высокопоставленных адмиралтейских чиновников, в бумажном шорохе донесений и мерном тикании старинного стенного хронометра битва насмерть – «в дыму, крови и рваном железе» – выглядела безобидной игрой. Что-то вроде шахматной партии, не более...

Стремительным шагом влетел адъютант, протянул Уинстону Черчиллю распечатку очередной радиোগраммы:

– «Лайон» готов!

И полная холеная рука с фамильным перстнем, затянута в белоснежный крахмальный манжет, повисла над голубым стеклянным морем. В отчаянной готовности снять со сверкающей под лампами поверхности стройную серую фигурку трехтрубного крейсера, до сих пор возглавлявшего британский строй...

Однако, поразмыслив минуту, сэр Уинстон переглянулся с Первым Лордом, знаменитым Джоном Фишером, и резко сдернул за мачту с карты другую модель – отставший концевой корабль в германской колонне:

– Теперь этот уж точно обречен, господа. А «Лайон»... Жаль его, конечно. Но... Поживем – увидим!

13.

Отчаянно борясь с обширными пожарами, «Блюхер» отстал и выкатился на противника, неся флажный сигнал:

– Все машины вышли из действия.

При этом, как ни странно, с борта «Дерфлингера» скорость броненосного крейсера определялась как примерно 17-узловая...

Может быть, германские сигнальщики ошиблись в расшифровке сообщения, и речь шла о выходе из строя рулевой механики – ведь в это время «Блюхер» поворачивал, сближаясь с врагом. Такая циркуляция вполне могла быть и неуправляемой.

А может и не только это.

Долгожданные дредноуты Ингенюля так и не появились на поле боя. Авангард сражался один – без обещанной поддержки линейных сил. А до устья реки Яде еще полторы сотни миль.

Полторы сотни миль по острым гребням ледяной штормовой волны, и часть этого пути придется пройти по фарватеру рукотворного ада – под сокрушительным вражеским обстрелом...

С дымящегося мостика «Блюхера» наверняка были видны разрывы вражеских снарядов у борта и на надстройках «Дерфлингера». И уж тем более ни расстояние, ни мутная пелена зимней непогоды не смогли скрыть от концевого корабля гигантского огненного столба над кормовыми башнями «Зейдлица», когда 343-миллиметровый снаряд вскрыл ему барбет, воспламенил в подбашенных отделениях готовые к стрельбе заряды, и 160 душ экипажа флагмана погибли почти мгновенно.

Германская эскадра немного снизила ход: «Зейдлиц» уже не выдерживал бешеного темпа погони. Для того, чтобы прекратить бушующий в кормовых отсеках жестокий пожар, он подтопил подбашенные погреба, и теперь многие тонны забортной воды, гулко перекатывающиеся в выжженном мраке под броней, мешали двигаться, создавали дифферент на корму.

А в радиоэфире трескотней электрических импульсов носились зашифрованные переговоры английских отрядов. Немецкая частота молчала. Значит, в отличие от Хиппера, Битти мог рассчитывать на подход подкреплений.

Теперь, если бой продолжится, флагманский «Зейдлиц» может стать его следующей жертвой. Далее, если не случится чуда, настанет черед «Дерфлингера». И только «Мольтке», который пока не получил ни царапины, словно заговоренный,

будет иметь шанс оторваться от противника и обмануть погоню в тумане.

Какими бы многочисленными ни были в этом случае потери врага, результат боя поставит крест на каких-либо попытках Германии овладеть этими стылыми водами...

Но если жестоко поврежденный и больше не имеющий шансов на жизнь броненосный крейсер сможет отвлечь погоню на себя – остальные выживут. И еще вернуться сюда для решающего, генерального боя.

Так не был ли отворот «Блюхера» на противника сознательным решением его командира – капитана-цур-зее Александра Эрдмана?

На этот вопрос мы уже никогда не получим ответа...

14.

Выход из строя «Лайона» передал полномочия по руководству боем в руки сэра Арчибальда Мура – первого заместителя Битти. И вывел в лидеры линейно-крейсерской эскадры суетливого и, честно скажем, неопытного в боевых делах «Тайгера». Пока Битти на снявшем его штаб миноносце по имени «Эттак» пытался догнать в дыму «Принцесс Ройял», чтобы доверить ей свой флаг, «Тайгер» то ли неправильно понял приказ «держаться ближе к неприятелю», то ли просто честно решил заработать первую в своей жизни гарантированную победу.

Сэр Арчибальд Мур поддержал решение молодого командира «Тайгера». Вероятно потому, что осознавал, что погоня всё больше приближается к главной базе германского флота, а значит, не исключена встреча с немецкими линкорами. Эскадра выдохлась во время бешеной гонки и уже не сможет поддерживать полный ход. «Индомитебл» отстал и затерялся в тумане, «Лайон» был небоеспособен. Остаться с тремя линейными крейсерами против неизвестного числа немецких линкоров – перспектива не из приятных. А так хоть «Блюхера» можно добить...

Вместо того, чтобы продолжать погоню за основным составом германской эскадры и предоставить решать судьбу отважного, но уже совсем обессиленного «Блюхера» минным силам, «Тайгер» набросился на погибающий крейсер.

Не обратив внимания на отчаянные сигналы «Эттака», остальные британские линейные крейсера сделали то же самое...

Предоставим слово Дэвиду Битти, по возвращении написавшему своему другу:

– Этот день был сплошным разочарованием. Пусть вся страна считает, что мы добились успеха, но, на мой взгляд, это был самый настоящий провал. Я хотел взять всех четверых немцев, и мог бы, наверное, их взять, стоило погоне продлиться еще хоть полчаса. Но мой верный «Лайон» не вынес повреждений, а тот, кто его заменил, сглумил и все испортил.

Впрочем, заслуженно ли сэр Дэвид столь резко заклеил своего заместителя? В конце концов, фразу «держаться ближе к неприятелю» можно понимать по-разному. «Блюхер», хоть и битый, тоже неприятель, и еще способен на тот момент вяло постреливать...

...«Зейдлиц» успел принять последний сигнал «Блюхера»:

– С северо-запада приближаются восемь больших дымов.

Британские линкоры?

Если наблюдатель «Блюхера» прав, бой проигран. И единственный шанс выжить – немедленно отступить. Не взирая на то, что позади остается избитый сотоварищ, уповая лишь на то, что победители проявят милосердие и соберут уцелевших из его экипажа с воды. Пленных можно обменять, выкупить, вернуть домой по условиям мирного договора. Мертвых не вернет уже никто и никогда.

Если не принять это страшное решение – уходить – мертвых здесь будет гораздо больше, чем живых...

В эти отчаянные минуты «Зейдлиц» снова пытается по дальней связи достучаться до линкоров Ингенюля. И сообщает главнокомандующему о тяжелом повреждении «Блюхера». При этом о собственной страшной ране – ни слова. Переборки держат, пожары потушены – значит, с подробным донесением можно и повременить.

Может, они все-таки идут на выручку, эти тяжкие медлительные дредноуты, в чьих силах еще пару часов назад было сделать исход боя совсем иным?..

Даже, если так, теперь им уже не успеть!

Всадив последний снаряд под основание боевой рубки «Тайгера», «Зейдлиц» повел свой отряд курсом, прямым,

как вектор на штабной карте – в Вильгельмсхафен. И долго еще грохотали вслед трем уходящим линейным крейсерам последние залпы утихающего сражения.

«Блюхер» стреножил погоню остатком собственной жизни.

15.

К половине двенадцатого к расстрелу «Блюхера» подключились британские легкие крейсера и эсминцы. Первый из них, кто рискнул приблизиться к потерявшему ход противнику – эсминец «Метеор» – явно рассчитывал на безнаказанность своего торпедного удара, и подлез на дистанцию менее 15 кабельтовых.

Эта дерзость дорого обошлась серому британскому «крысенку»: агонизирующий противник нашел в себе силы для отличного удара. Последний 210-миллиметровый снаряд, едва ли не прямой наводкой выпущенный из последней уцелевшей пушки, вскрыл безбронный борт «Метеора» напротив первого котельного отделения и разорвался при ударе о теплоизолирующий кожух котла. Отделение, превращенное внутри в кучу металлолома, наполнилось перегретым паром. Кочегаров – тех что не убило осколками – ошпарило насмерть...

Эсминец по инерции пролетел еще три-четыре кабельтовых и «завис» в вынужденном дрейфе. Его еще спасут – только потому, что у «Блюхера» из-за нарастающего крена больше не было возможности выстрелить.

«Аретьюса», выполнявшая функции лидера флотилии эсминцев, попробовала разобраться с погибающим «Блюхером» сама. И с дистанции около 12 кабельтовых всадила в неподвижную мишень две торпеды. Первая разорвалась в первой трети корпуса, на уровне носовой башни. Вторая поразила машинное отделение.

После этого «Аретьюса» флажным сигналом предложила германскому крейсеру капитуляцию. И не было ей ответа, кроме одинокого выстрела шестидюймового орудия. Но крен нарастал, и этот выстрел пришелся уже в стылую свинцовую воду...

Тогда оскорбительный для всякого честного бойца сигнал был спущен, а вместо него на сигнальных таях британского легкого крейсера взвился приказ для минной флотилии:

– Торпедная атака!

...По разным данным, «Блюхер» получил в этом бою от 70 до 100 вражеских снарядов, от 7 до 9 торпед. Даже самому крупному и живучему дредноуту этого вполне хватит для того, чтобы погибнуть.

«Аретьюса» осторожно подкралась к «Блюхеру», лежащему в девяностоградусном крене, на расстояние меньше полутора кабельтовых. И зафиксировала последние минуты своего доблестного противника на фото. Неделию спустя этот снимок напечатают все газеты метрополии.

А в это время высоко в свинцовом небе, над дымами многочисленных врагов, вне досягаемости легких зенитных пушек безмолвно проплывала над полем сражения огромная, толстая серебристая рыбина – германский боевой дирижабль «L-5». Предоставим слово его пилоту – Генриху Мати:

– За стрекотом моторов нашего воздушного корабля, идущего на большой высоте, до нас не долетал грохот морского сражения. Но мы видели, как «Блюхер» отстал от эскадры, не в силах более следовать за ней, как развернулся, и как окрасился дымами залпов его борт. Четыре английских линейных крейсера тоже повернули и напали на него, потом налетели и миноносцы. Он смело бился, пока мог, а потом весь окутался дымом пожара. Было около 12 часов семи минут, когда он накренился и, перевернувшись, исчез под водой. Тогда я повел наш цеппелин вслед за уходящей германской эскадрой. Почему я не стал бомбить англичан? Во-первых, среди туч, идущих на высоте тысячи двухсот футов, трудно целиться бомбами, и шансы попасть в подвижный корабль очень невелики. Если снизиться, враги легко собьют такую большую мишень, как мы, огнем своих многочисленных зениток. А во-вторых, тогда бы англичане бросили умирать в ледяной воде тех моряков «Блюхера», которым повезло не утонуть вместе с крейсером.

Другой воздушный разведчик, крупный германский гидросамолет, появился над полем недавней битвы со стороны Боркум-рифа – как раз в момент агонии «Блюхера». Сначала он засек избитого «Лайона», в крене дрейфовавшего без движения,

и уверенно опознал в нем британца. Потом наблюдал, как опрокинулся горящий корабль со стройной высокой треногой фок-мачты, и благодаря такой форме рангоута принял погибшего за крейсер типа «Инвинсибл». И не нашел ничего лучшего, как напасть с бомбежкой и пулеметным огнем на эсминцы, спускающие шлюпки...

Срывать спасательную операцию – верх непорядочности, кто бы тут ни тонул! Это злосчастному аэроплану быстро дал понять беспорядочный, но дружный огонь легких орудий британской эскадры. На предельной скорости улепетывая в серые облака, крылатый разбойник успел близкими разрывами мелких бомб опрокинуть несколько шлюпок, чем лишь умножил и без того немалое количество жертв этого боя.

Из экипажа «Блюхера», составлявшего в этом походе около тысячи душ плюс две сотни артиллеристов и механиков из команды «Фон дер Танна», живыми были подняты из воды 189. Но еще два десятка моряков, среди которых был и Александр Эрдман, умерли в плену от ран и переохлаждения.

Если бы не проклятый гидроплан, спасенных было бы примерно на сотню больше...

16.

...Когда уже начали таять на горизонте широкие дымовые шлейфы из труб уходящей германской эскадры, из туманного клока прямо перед носом бессильно дрейфующего «Лайона» нарисовался опоздавший в сражение «Индомитебл». Оценив обстановку, зацепил искалеченного флагмана буксирными концами и осторожно потащил домой – ремонтировать.

Впоследствии лорд Фишер даже будет утверждать, что этой спасательной операцией «Индомитебл» принес больше пользы отечеству, нежели все остальные линейные крейсера вместе взятые. Впрочем, эмоциональность автора дредноутской концепции морской войны вошла в Англии в легенду, а сказанное в сердцах редко бывает справедливым. В любом случае, благосклонность Первого Лорда, а вместе с ней – самые большие россыпи орденов и медалей за этот бой достались, в основном, «Аретьюсе», «Индомитеблу» и – в гораздо меньшей степени – самому «Лайону».

Зато битва при Доггер-Банке стоила погон и должностей некоторым командирам в самых высоких чинах. Причем, как с британской, так и с германской стороны.

Командиру «Тайгера» Генри Пелли Фишер заявил:

– Даже, если вас кто-нибудь лишит глаза, вы не станете похожим на великого Нельсона! Находясь во главе отряда, Нельсон непременно продолжил бы преследование основной неприятельской силы! Ах, приказ... Да Нельсон бы на вашем месте просто начихал бы на ошибочный приказ, и делал бы то, что нужно для решительной победы.

Досталось на орехи и самому Битти, которого не спасла от гнева старшего коллеги даже дружба с Черчиллем. Сэр Дэвид получил от Фишера, по его собственному выражению, «моральную затрещину заказным письмом», в котором в самых цветистых выражениях вопрошалось, почему британские линейные крейсера, обладая численным преимуществом, не уничтожили весь германский отряд.

Правда, поостыв, Фишер потом похвалил Битти за личную смелость в сражении, и... переключился на Арчибальда Мура.

– Мур должен быть отлучен от командования боевыми кораблями. Его глупость в этом бою вколотила дюжину гвоздей в крышку гроба его репутации!

В результате Мур попал в отставку, а пост второго адмирала линейно-крейсерской эскадры занял Джеральд Уильям Пэкингхэм – опытный командир, бывший военный специалист на Дальнем востоке, некогда дававший советы самому триумфатору Цусимы – японскому адмиралу Хэйхатиро Того.

Одновременно с адмиралом Муром покинул свой пост и старший артиллерийский офицер «Тайгера» – за то, что не сумел за время пребывания в учебном отряде как следует натаскать канониров крейсера.

Через десять дней после боя Уинстон Черчилль посетил надолго угодившего в ремонт «Лайона». И получил от присутствовавшего здесь же Пэкингхэма заманчивое предложение. С целью ввести в заблуждение вражескую разведку относительно эффективности немецких снарядов, подбросить агентам вместо фото избитого британского флагмана слегка подретушированные снимки русского броненосца «Орел», попавшего в плен после Цусимы, которые он, Пэкингхэм, в изобилии привез из Японии...

В германском флоте лишился поста главнокомандующего Фридрих фон Ингеноль. Хотя в том, что линкоры не явились на поддержку эскадры Хиппера, вроде бы, не только он был виноват. Старый апологет строгой военной дисциплины не смог пойти наперекор мнению самого Кайзера, который задержал выход эскадры ввиду мифической угрозы нападения англичан на берега у Остенде. Но время вместе с адмиралами смещать с поста и Императора просто еще не пришло – оно настанет позже, уже в восемнадцатом, когда эта война будет окончательно проиграна Германией.

Временно исполняющим обязанности командующего Гохзе-эфлотте был назначен адмирал Гуго фон Поль – бывший начальник главного морского штаба. Многоопытный, пожилой, скорее чиновник военного ведомства, нежели боевой флотоводец, от которого, при его почтенном возрасте и слабости здоровья, трудно было ожидать как гениальных стратегических планов, так и личной отваги в сражениях. При нем за год линкоры покидали свои мелководные тихие стоянки всего пять раз. Но Поль реорганизовал управление дредноутскими силами Германии, и подготовил своей административной деятельностью приход Рейнхарда Шеера, у которого хватало и решительности, и мудрости, и тактических талантов для спасения численно меньшего германского флота в генеральном бою.

У англичан 7 апреля вернулся в эскадру «Лайон». После тяжелого ремонта он не мог уже выполнить свой знаменитый приказ «29 во что бы то ни стало», но пост предводителя сохранил. Еще раз немцы поколотят его до полусмерти при Скагерраке – в самом большом морском сражении этой войны.

«Зейдлиц» простоял в доках на неделю меньше, и боеспособность восстановил полностью – без рекомендаций от инженеров как-либо ограничивать свой полный ход. Более того, изучение последствий его злосчастного пожара, после которого несколько недель, несмотря на интенсивную вентиляцию, стоял в отсеках удушающий запах горелого пороха, краски и сожженных человеческих тел, подвигло германских специалистов пересмотреть способы защиты боеприпасов от пламени. Отныне в проектах новых кораблей отсутствовало рабочее отделение, где может при подаче скопиться некоторое количество готовых к стрельбе зарядов. А у тех, что уже служат,

заряды стали вынимать из огнестойких кокоров непосредственно перед заряданием орудия. Подачный канал каждой башни сделали прерванным – так, чтобы струя раскаленного газа не могла молнией проскочить прямо в погреба.

«Зейдлицу» тоже было суждено пережить эту войну – вместе с огненными милями боя под Скагерраком. И кончить свой недолгий век на стоянке интернированного флота в британском Скапа-Флоу, за несколько часов до подписания мира – вместе с соратниками, открывшими кингстоны, чтобы избежать плена...

17.

Оценка результатов морского сражения не состоит в одном лишь сравнении количества понесенных обеими сторонами потерь и сроков ремонта поврежденных кораблей. Один хороший бой способен поменять не только баланс сил на театре боевых действий, но совершить концептуальный переворот в головах и душах тех, кому вести эту войну дальше...

Первую задачу сражение при Доггер-Банке не выполнило. А вот вторую...

Фактически в этом бою основную роль сыграли три германских линейных крейсера против трех британских.

У Битти в самый жаркий момент отстали «Нью-Зилэнд» и «Индомитебл». Причем, если первый хоть через сорок минут нагнал отряд и все-таки принял участие в финале перестрелки, то второму досталось на долю лишь бесполезное блуждание в туманах до тех пор, пока избитому флагману не понадобился большой, сильный и даже неплохо вооруженный буксир-спасатель. По сути, приказав держать запредельную для двух своих кораблей скорость, английский адмирал сам свел на нет численное преимущество перед неприятелем.

У Хиппера с линейными крейсерами был «Блюхер», но даже при всех своих стрелковых талантах не мог причинить врагу хоть сколько-нибудь серьезного урона в силу недостатка веса залпа. Единственное, что он смог сделать для своего отряда – принять на себя самые жестокие удары и тем довольно долго обеспечивать относительную сохранность боеспособности более сильных немецких крейсеров.

Англичане держали под обстрелом четыре неприятельских корабля. При этом один из их противников – «Блюхер» – погиб, а другой – «Зейдлиц» – получил тяжелые повреждения. «Дерфлингер» отделался сущими пустяками, «Мольтке» остался совершенно цел.

Немцы вели огонь по трем целям, при этом только «Лайон» был полностью выведен из строя, а «Тайгер» получил шесть не опасных для практической боеспособности попаданий. «Принцесс Ройял» не пострадала.

Битва получилась почти на равных. По итогам в целом создается впечатление, что английские линейные крейсера качественно превосходят германские. Три часа огненного ада под Доггер-Банкой, на первый взгляд, подтвердили правильность британского пути развития флота, направленного в большей степени на обеспечение хорошей огневой мощи в ущерб защите. Немцы были надежнее бронированы, но бой-то все равно проиграли...

Адмиралу Битти, как и многим другим флотоводцам, еще придет пора разочароваться в подобном взгляде. Это будет всего через год с небольшим – в последний день весны 1916 года – в самом кровопролитном морском сражении Первой мировой войны.

Ютландский бой унесет по одному из каждой участвовавшей в нем серии британских линейных крейсеров. И только тогда Битти скажет:

– Кажется, что-то не так с нашими проклятыми кораблями...

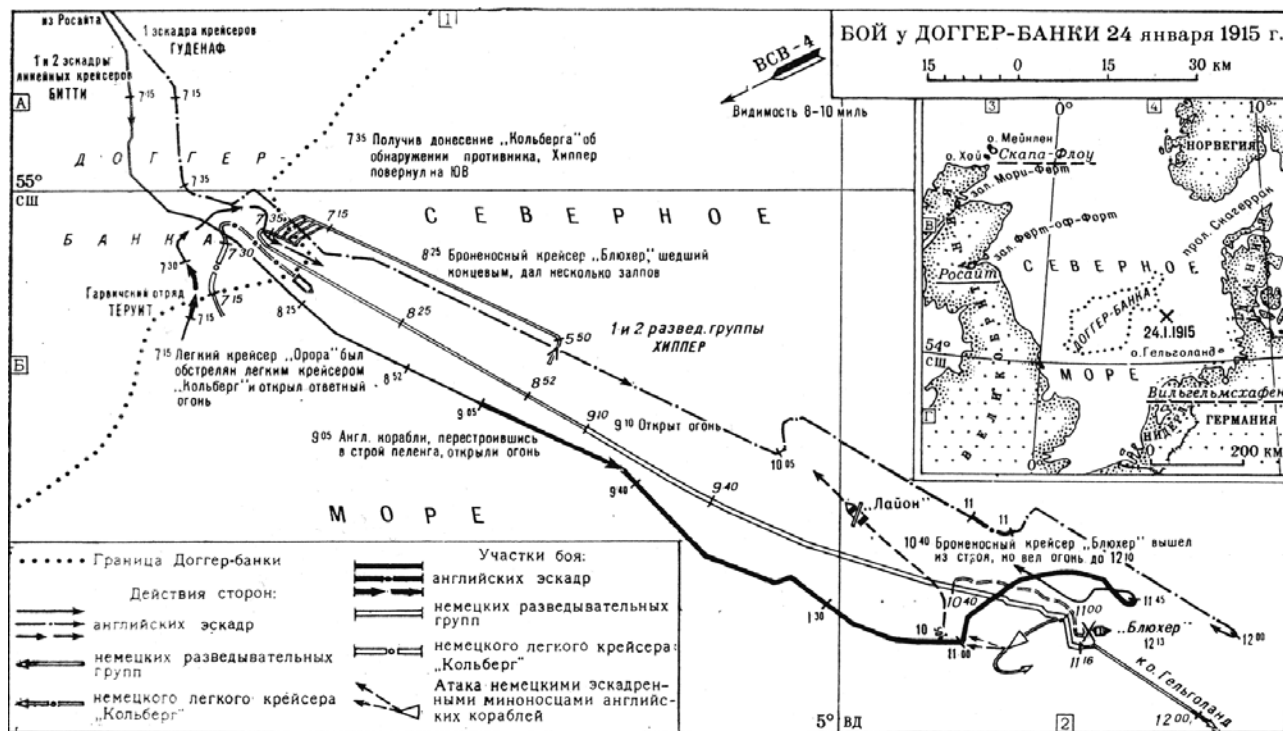
Германского командующего сковывал в решительных действиях прямой приказ строго придерживаться заранее намеченного плана боя. Он верил в поддержку со стороны линкоров Гохзеефлотте. И поэтому отступал, увлекая за собой врага навстречу своим главным силам, а не пытался сокращать дистанцию, выходить на дальность гарантированного пробития брони и вообще как-либо решительно атаковать, даже когда стало ясно, что план боя сорван и линкоры опоздали с выходом. А ведь дальнейшая практика войны показала: германские линейные крейсера могут быть в атаке весьма страшны для англичан. К тому же, вероятность появления на поле боя британских линкоров ограничивала инициативу немцев.

Кстати, перспектива напороться на неприятельскую линейную колонну влияла при Доггер-Банке на действия обоих командующих.

Англичане полным ходом шли в сторону германской базы, и угроза влететь под залпы железного строя «Нассау» и «Ост-фрисландов» выглядела для них отнюдь не абстрактной перспективой... Но при этом Битти решительно атаковал и долго преследовал германские крейсера. А вот его соратники – Мур и Пелли – оказались гораздо более осторожными и отказались от продолжения боя до полного уничтожения германской эскадры.

24 января в клочьях рваного тумана на Доггер-Банке открылась эпоха дредноутских сражений, доказавшая полное торжество новой концепции боевого корабля.

СХЕМА 1. Бой при Доггер-Банке



Приложение 1:
СОСТАВ И СООТНОШЕНИЕ СИЛ В БОЮ ПРИ ДОГТЕР-БАНКЕ

АНГЛИЧАНЕ:

1. Первая эскадра линейных крейсеров под флагом вице-адмирала Дэвида Битти:

«Lion»

Водоизмещение:

Нормальное – **26 600** тонн (по Брееру – 26 270).

Полное – **30 816** тонн (по Брееру – 29 680).

Размерения:

Длина – **213,4** метра.

Ширина – **27,8** метра.

Осадка в нормe водоизмещения – **8,4** метра.

Ходовые системы:

4 винта, 4 турбины системы Парсонса.

42 котла «Navy standard» системы Ярроу.

Мощность расчетная **70 000** л. с.

Скорость:

По проекту: **27** узлов при нормальном водоизмещении.

По испытаниям: **27,62** узла при водоизмещении **26 270** тонн.

Личный рекорд в боевых условиях: **29,1** по показаниям тахометра.

(Отмеченная в «The Army and Navy Gasette» скорость на Ройс-сайте маневрах 1913 года 34 узла – абсолютно нереальное завышение «на страх врагу». После ремонта 24 января – 7 апреля 1915 года не выходил на проектный результат, предел – 26, 34 узла).

Защита:

Главный броневой пояс – **229** мм.

Башни – **229** мм.

Крышки башен – **83** мм.

Барбетты – **229 – 254 – 178** мм.

Броневая палуба – **65** мм.

Боевая рубка – **254** мм основная стена и **120** мм защита входного коридора.

Вооружение:

8 – 343 мм. L 45.

16 – 102 мм. L 50.

4 – 47 мм.

2 торпедных аппарата калибром 533 мм.

Экипаж:

В варианте флагмана эскадры – **1 264** человека.

«Princess Royal»

Водоизмещение:

Нормальное – **26 600** тонн.

Полное – **30 816** тонн.

Размерения:

Длина – **213,4** метра.

Ширина – **27,8** метра.

Осадка в норме водоизмещения – **8,4** метра

Ходовые системы:

4 винта, 4 турбины системы Парсонса.

42 котла «Navy standard» системы Ярроу.

Мощность расчетная **70 000** л. с.

Скорость:

По проекту: **27** узлов при нормальном водоизмещении.

По испытаниям: **28, 53** узла при водоизмещении **26 250** тонн.

(Отмеченная в «The Army and Navy Gasette» скорость на Ро-сайтских маневрах 1913 года 33, 6 узла – завышение).

Защита:

Главный броневой пояс – **229** мм.

Башни – **229** мм.

Барбетты – **229 – 254 – 178** мм.

Броневая палуба – **65** мм.

Боевая рубка – **254** мм основная стена и **120** мм защита входного коридора.

Вооружение:

8 – 343 мм. L 45.

16 – 102 мм. L 50.

4 – 47 мм.

2 торпедных аппарата калибром 533 мм.

Экипаж:

1 092 человека.

«Tiger»

Водоизмещение:

Нормальное – **28 430** тонн.

Полное – **35 710** тонн (по Брееру – 35 160).

Размерения:

Длина – **214,6** метра.

Ширина – **27,6** метра.

Осадка в норме водоизмещения – **8,7** метра.

Ходовые системы:

4 винта, 4 турбины системы Парсонса.

39 котлов «Navy standard» системы Ярроу.

Мощность расчетная **85 000** л. с.

Мощность форсированная на испытаниях **108 000 л. с.**

Скорость:

По проекту: **28** узлов при нормальном водоизмещении.

По испытаниям: **28, 93** узла.

Защита:

Главный броневой пояс – **229** мм. Площадь увеличена по сравнению с «Лайоном».

Башни – **229** мм.

Барбетты – **229 – 254 – 178** мм.

Броневая палуба – **76** мм.

Боевая рубка – **254** мм.

Вооружение:

8 – 343 мм. L 45.

12 – 152 мм. L 50.

2 – 76 мм.

4 – 47 мм.

4 торпедных аппарата калибром 533 мм.

Экипаж:

1 221 человек.

2. Вторая эскадра линейных крейсеров под флагом контр-адмирала Джеймса Мура:

«New Zealand»

Водоизмещение:

Нормальное – **18 470** тонн.

Полное – **22 080** тонн.

Размерения:

Длина – **178,4** метра.

Ширина – **24, 4** метра.

Осадка в норме водоизмещения – **8,1** метра.

Ходовые системы:

4 винта, 4 турбины системы Парсонса.

32 котла «Navy standard» системы Ярроу.

Мощность расчетная **44 000** л. с.

Скорость:

По проекту: **25** узлов при нормальном водоизмещении.

По испытаниям: **26, 34** узла.

Защита:

Главный броневой пояс – **152** мм.

Башни – **178** мм.

Барбетты – **178 – 152** мм.

Броневая палуба – **65** мм.

Боевая рубка – **254** мм.

Вооружение:

8 – 305 мм. L 45.

12 – 102 мм. L 50.

4 – 47 мм.

3 торпедных аппарата калибром 457 мм.

Экипаж:

820 человек.

«Indomitable»

Водоизмещение:

Нормальное – **17 373** тонн.

Полное – **20 078** тонн.

Размерения:

Длина – **172,8** метра.

Ширина – **22,1** метра.

Осадка в нормe водоизмещения – **7,72** метра.

Ходовые системы:

4 винта, 4 турбины системы Парсонса.

31 котлов «Navy standard» системы Ярроу.

Мощность расчетная **41 000** л. с.

Скорость:

По проекту: **25,5** узлов при нормальном водоизмещении.

По испытаниям: **26,1** узла.

Защита:

Главный броневой пояс – **152** мм. Площадь увеличена по сравнению с «Лайоном».

Башни – **178** мм.

Барбетты – **178** мм.

Броневая палуба – **65** мм.

Боевая рубка – **254** мм.

Вооружение:

8 – **305** мм. L 45.

12 – **152** мм. L 50.

2 – **76** мм.

5 торпедных аппаратов калибром **457** мм.

Экипаж:

784 человека.

3. Первая эскадра легких крейсеров под флагом командора Дж. Гудинафа:

«Southampton».

«Birmingham».

«Nottingham».

«Lowestoft»

(Все крейсера однотипные, из первых британских турбинных).

Водоизмещение:

Нормальное – **5 400** тонн.

Полное – **6 000–6 130** тонн.

Размерения:

Длина – **139,6** метра.

Ширина – **14, 8 – 15** метров.

Осадка в норме водоизмещения – **4,9–5,1** метра

Ходовые системы:

4 винта, 4 турбины системы Парсонса

(у «Саутгемптона» – 2 винта и 2 турбины).

12 котлов «Navy standard» системы Ярроу.

Мощность расчетная: **23 000–25 000** л. с.

Скорость:

По проекту: **25,5** узлов при нормальном водоизмещении.

Защита:

Броневой пояс – **50** мм.

Броневая палуба – **40** мм.

Боевая рубка – **152** мм.

Вооружение:

8 – 152 мм. L 45.

4 – 47 мм.

2 торпедных аппарата калибром **533** мм.

Экипаж:

457 человек.

4. Десятая флотилия эсминцев под брейд-вымпелом капитана 1 ранга Мидда:

«Meteor», «Miranda», «Milene», «Mentor», «Mastiff», «Minos», «Morris».

(Эсминцы типа «М» – примерно одинаковые по ТТХ, самый распространенный класс миноносцев в британском флоте).

Водоизмещение:

Нормальное – **9 00–1 050** тонн.

Полное – **1 100–1 230** тонн.

Размерения:

Длина – **82–84** метра.

Ширина – **8,1–8,3** метра.

Осадка в нормe водоизмещения – **2,6–3,2** метра

Ходовые системы:

3 винта, 3 турбины системы Парсонса.

4 котла «Navy light» системы Ярроу.

Мощность расчетная: **23 000–25 000** л. с.

Скорость:

По проекту: 34 узла при нормальном водоизмещении.

Защита: отсутствует, кроме противоосколочной при орудиях.

Вооружение:

3 – 102 мм.

2 – 47 мм.

4 торпедных аппарата калибром 533 мм.

Экипаж:

76–80 человек.

5. Третья флотилия эсминцев под брейд-вымпелом капитана 1 ранга Артура Сент-Джона:

«Undaunted»

(Легкий крейсер, флагман флотилии).

Водоизмещение:

Нормальное – **3 750** тонн.

Полное – **4 400** тонн.

Размерения:

Длина – **132,2** метра.

Ширина – **12** метров.

Осадка в нормe водоизмещения – **4,1** метра.

Ходовые системы:

4 винта, 4 турбины системы Парсонса.

8 «Navy standard» системы Ярроу.

Мощность расчетная: **40 000** л. с.

Скорость:

По проекту: **27,5** узлов при нормальном водоизмещении.

Защита:

Броневой пояс – **75** мм.

Броневая палуба – **25** мм.

Вооружение:

2 – **152** мм. **L 45.**

6 – **102** мм. **L 45.**

1 – **47** мм.

2 двухтрубных торпедных аппарата калибром **533** мм.

Экипаж:

280 человек.

+Эсминцы типа «L» – более ранняя версия типа «M» со сходными ТТХ:

«Lookout», «Lysander», «Landrail», «Laurel», «Liberty», «Laertes», «Lucifer», «Lawford», «Lydia», «Louis», «Legion», «Lark»

6. Первая флотилия эсминцев под флагом commodora Дж. Тэрвита:

«Arethusa»

Легкий крейсер, флагман минной флотилии.

Водоизмещение:

Нормальное – **3 750** тонн.

Полное – **4 400** тонн.

Размерения:

Длина – **132,2** метра.

Ширина – **11,9** метров.

Осадка в нормe водоизмещения – **4,1** метра.

Ходовые системы:

4 винта, 4 турбины системы Парсонса.

8 «Navy standard» системы Ярроу.

Мощность расчетная: **40 000** л. с.

Скорость:

По проекту: **28** узлов при нормальном водоизмещении.

Защита:

Броневой пояс – 75 мм.

Броневая палуба – 25 мм.

Вооружение:

2 – 152 мм. L 45.

6 – 102 мм. L 45.

1 – 47 мм.

2 двухтрубных торпедных аппарата калибром 533 мм.

Экипаж:

280 человек.

«Aurora»

Легкий крейсер, младший флагман минной флотилии под брейд-вымпелом капитана 1 ранга Эдварда Николсона. ТТХ аналогичны «Аретьюсе». С ней эсминцы:

«Acheron», «Attack», «Hydra», «Ariel», «Forester», «Defender», «Druid», «Hornet», «Tigress», «Sandfly», «Jackal», «Goshawk», «Phoenix», «Lapwing».

ТТХ эсминцев сходны с вышеописанными.

НЕМЦЫ:

1. Первая ударно-разведывательная эскадра линейных крейсеров под флагом контр-адмирала Франца Хиппера:

«Seydlitz»

Флагман линейно-крейсерской эскадры. Общее руководство операцией

Водоизмещение:

Нормальное – 24 988 тонн (по Брееру – 23 707).

Полное – 28 550 тонн (по Брееру – 25 146).

Размерения:

Длина – 200 м.

Ширина по миделю – 28,5 м.

Осадка носом – 9,3 м.

Осадка кормой – 9,1 м.

Механизмы:

4 вала, 4 винта равного диаметра – 3,88 м.

4 турбины системы Парсонса в трех отделениях.

Суммарное число котлов – **27**.

Система котлов – «Шульц – Торникрофт».

Мощность:

Проектная мощность на валах – **63 000 л/с**.

Удельная мощность – **2,21 л/с** на 1 тонну водоизмещения.

Фактическая мощность на валах – **89 738 л/с**.

Скорость:

Проектная – **26,5 узлов**.

Испытательная – **28,13 узлов**.

Личный рекорд скорости – **29,8 узлов** (по показаниям тахометра) при форсированной мощности **104 000 л/с**.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **300 мм**.

Верхний броневой пояс – от **300** до **200 мм**.

Траверзы: **200 мм** носовой и **100 мм** кормовой.

Батарея среднего калибра – **150 мм** над амбразурами портов, **150 мм** на диаметральной переборке и **20 мм** на щитках казематов и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбетты башен – от **230** до **200 мм** на стенках обода, **30 мм** на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **250 мм**.

Боковые стенки башен – **200 мм**.

Задние отвесы башен – **210 мм**.

Рикошетные пластины (наклонная крышка) – **100 мм**.

Крыши башен – **70 мм**.

Настилы подбашенного комплекса – от **100** до **50 мм**.

Бронированная батарейная палуба – **30 мм** в плоской части, **50 мм** на носовом скосе, **80 мм** на кормовом скосе, **50 мм** на бортовых скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25 мм** за пределами батареи, **55 мм** – в зоне полубака.

Вооружение:

10 – 280 мм/50,

12 – 150 мм/45,

12 – 88 мм/45

4 торпедных аппарата 500 мм:

Экипаж:

1 068 человек. В статусе флагмана + **75** душ по штабному штату.

«Moltke»

Водоизмещение:

Нормальное – **22 979** тонн, (по Брееру – 22 616).

Полное – **25 400** тонн, (по Брееру – 24 999).

Размерения:

Длина – **186,6** м.

Ширина по миделю – **29,5** м.

Осадка носом – **8,77** м.

Осадка кормой – **9,19** м.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **3,74** м.

4 турбины системы Парсонса в трех отделениях.

Суммарное число котлов – **24**.

Система котлов – «Шульц – Торникрофт».

Мощность:

Проектная – **52 000** л/с.

Фактическая – **85 782** л/с.

Скорость:

Проектная – **25,5** узлов.

Испытательная – **28,1** узла.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **270** мм.

Верхний броневой пояс – **200** мм.

Траверзы: **200** мм носовой и **200** мм кормовой.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** мм на диаметральной переборке и **20** мм на орудийных щитах и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбеты башен – **200** мм на стенках обода, **30** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **230** мм.

Боковые стенки башен – **180** мм.

Настилы подбашенного комплекса – **50** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50** мм на скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25** мм за пределами батареи, **35** мм – в зоне полубака.

Вооружение:

10 – 280 мм/50,

12 – 150 мм/45,

12 – 88 мм/45

4 торпедных аппарата калибром **500** мм: **2** – бортовые, форштевеньный и ахтерштевеньный. Расположение аппаратов – все ниже ватерлинии.

Боезапас – **11** торпед.

Экипаж:

В военное время – **1 153** человека.

«Derfflinger»

Водоизмещение:

Нормальное – **26 600** тонн (по Брееру – 26 180).

Полное – **31 200** тонн (по Брееру – 30 707).

Размерения:

Длина – **210,4** м.

Ширина по миделю – **29** м.

Осадка носом – **9,2** м.

Осадка кормой – **9,56** м.

Механизмы:

4 вала, **4** винта равного диаметра – **3,9** м.

4 турбины системы Парсонса,

18 спаренных котлов системы Шульца – Торникрофта.

Мощность:

Проектная – **63 000** л/с.

Фактическая – **76 734** л/с.

Скорость:

Проектная – **26,5** узлов

Испытательная – **28,0** узлов.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **300** мм.

Верхний броневой пояс – от **300** до **230** мм.

Траверзы: **250** мм носовой и **200** мм кормовой.

Батарея среднего калибра – **150** мм над амбразурами портов, **150** на диаметральной переборке и **20** мм – на орудийных щитах и межказематных противоосколочных траверзах.

Барбетты башен – от **260** до **100** мм на стенках обода, **60** мм на дополнительных ободах у борта.

Амбразурные зеркала башен – **270** мм.

Боковые стенки башен – **220** мм.

Задние отвесы башен – **270** мм.

Рикошетные пластины (наклонная крышка) – **110** мм.

Крыши башен – **80** мм.

Настилы подбашенного комплекса – от **100** до **50** мм.

Межорудийные противоосколочные щиты – **25** мм.

Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50** мм на носовом скосе, **80** мм на кормовом скосе, **50** мм на бортовых скосах.

Бронированная верхняя палуба – **25** мм за пределами батареи, **55** мм – в зоне полубака.

Вооружение:

8 – 305 мм/**50**,

12 – 150 мм/**45**,

12 – 88 мм/**45**,

4 торпедных аппарата калибром **500** мм.

Экипаж:

1 391 человек.

«Blucher»

Водоизмещение:

Нормальное – **15 842** тонн.

Полное – **17 500** тонн.

Размерения:

Длина – **161,8** м.

Ширина по миделю – **24,5** м.

Осадка носом – **8,84** м.
Осадка кормой – **8,56** м.

Механизмы:

3 вала, **3** четырехлопастных винта.
Паровые машины тройного расширения.
18 котлов Шульца – Торникрофта.

Мощность:

Проектная – **32 000** л/с.
Фактическая – **38 323** л/с.

Скорость:

Проектная – **24,5** узлов.
Испытательная – **25,4** узла.
Личный рекорд в боевых условиях – **27,1** узла.

Защита:

Броневой пояс по ватерлинии – **180** мм.
Защита орудийной цитадели – **160** мм.
Верхний броневой пояс – **100** мм.
Траверзы цитадели **80–100** мм.
Батарея среднего калибра – **140** мм над амбразурами портов, **150** мм на диаметральной переборке и **20** мм на орудийных щитках и межказематных противоосколочных траверзах.
Барбетты башен – **180** мм на стенках обода, **20** мм на дополнительных ободах у борта.
Амбразурные зеркала башен – **180** мм.
Бронированная батарейная палуба – **30** мм в плоской части, **50–70** мм на скосах.
Боевая рубка – **250** мм.
Кормовая рубка – **140** мм.

Вооружение:

12 – 210 мм/45,
8 – 150 мм /45,
16 – 88 мм/45.
4 торпедных аппарата **450** мм.

Экипаж:

В военное время – **1 028** человек.

2. Вторая крейсерская разведывательная эскадра:

«Stralsund»

Водоизмещение:

Нормальное – **4 570** тонн.

Полное – **5 587** тонн.

Размерения:

Длина – **138,7** метра.

Ширина – **13,4** метра.

Осадка в нормe водоизмещения – **5,1** метра.

Ходовые системы:

3 винта, 3 турбины системы Парсонса.

16 котлов системы Шульца – Торникрофта.

Мощность расчетная: **35 500** л. с.

Скорость:

28 узлов при нормальном водоизмещении.

Защита:

Броневой пояс – **60** мм.

Броневая палуба – **40** мм.

Рубка – **100** мм.

Щиты орудий – **50** мм.

Вооружение:

12 – 105 мм. L 45.

2 торпедных аппарата калибром **500** мм.

Экипаж:

350 человек.

«Graudenz»

Водоизмещение:

Нормальное – **4 912** тонн.

Полное – **6 382** тонн.

Размерения:

Длина – **142,7** метра.

Ширина – **13,8** метров.

Осадка в нормe водоизмещения – **5,75** метра.

Ходовые системы:

2 винта, 2 турбины.

12 котлов системы Шульца – Торникрофта.

Мощность расчетная: **26 000** л. с.

Скорость:

27 узлов при нормальном водоизмещении.

Защита:

Броневой пояс – **60** мм.

Броневая палуба – **40** мм.

Артиллерийские щиты – **50** мм.

Рубка – **100** мм.

Вооружение:

12 – 105 мм. L 45.

4 торпедных аппарата калибром **500** мм.

Экипаж:

381 человек.

«Rostok»

Водоизмещение:

Нормальное – **4 911** тонн.

Полное – **6 191** тонн.

Размерения:

Длина – **142,2** метра.

Ширина – **13,7** метров.

Осадка в нормe водоизмещения – **5,75** метра.

Ходовые системы:

2 винта, 2 турбины системы Парсонса.

14 котлов системы Шульца – Торникрофта.

Мощность расчетная: **37 800** л. с.

Скорость:

28,5 узлов при нормальном водоизмещении.

Защита:

Броневой пояс – **60** мм.

Броневая палуба – **40** мм.

Артиллерийские щиты – **50** мм.

Рубка – **100** мм.

Вооружение:

12 – 105 мм. L 45.

2 торпедных аппарата калибром 500 мм.

Экипаж:

375 человек.

«Kolberg»

Водоизмещение:

Нормальное – **4 326 тонн.**

Полное – **4 915 тонн.**

Размерения:

Длина – **130,5 метра.**

Ширина – **14 метров.**

Осадка в норму водоизмещения – **5,6 метра.**

Ходовые системы:

2 винта, 2 паровые турбины.

15 котлов Шульца – Торникрофта.

Мощность расчетная: 31 000 л. с.

Скорость:

26,48 узлов при нормальном водоизмещении.

Защита:

Броневая палуба – 50 мм, на скосах – 80 мм.

Артиллерийские щиты – 50 мм.

Боевая рубка – 100 мм.

Вооружение:

12 – 105 мм. L 45.

4 – 52 мм. L 55.

2 торпедных аппарата калибром 450 мм.

Экипаж:

367 человек.

3. Пятая флотилия эсминцев, Вторая и Восьмая полу-флотилии эсминцев – 22 вымпела в соединении.

Глава 11

ДЕНЬ НАСТАЛ. БИТВА ПРИ СКАГЕРРАКЕ

1.

*Свора псов, ты со стаей моей не вяжись,
В битве равных – за нами удача,
Волки мы, хороша наша волчая жизнь,
Вы собаки, и смерть вам собачья.*

В. Высоцкий

Шел 1916 год, второй год мировой войны.

В конце холодной северной весны, 31 мая, около двух часов пополудни, на траверзе пролива Скагеррак в Северном море британский легкий крейсер «Галатея» обнаружил на горизонте широкую ленту грязно-бурого дыма. На поверку оказалось, что этот дым исходит из короткой закопченной трубы небольшого датского парохода «У-Фьорд», медленно дрейфующего по течению с застопоренными машинами.

Пароход стравливал пары прямо посреди моря. С чего бы это?..

Любого нейтрала, находящегося в зоне боевых действий, разведчик должен непременно досмотреть. Хотя бы для того, чтобы убедиться в его нейтральности и благонамеренности. Исключить, например, участие обнаруженного транспорта в военной контрабанде. Удостовериться, что он не ведет разведку для неприятеля, не ретранслирует шифрованных шпионских радиосообщений, или не занят на секретных перевозках...

Поэтому «Галатея» немедленно поспешила на пересечку курса подозрительного датчанина.

Дистанция до застопорившего ход транспорта составляла уже около 80 кабельтовых, и легкий туман немного мешал маленькому крейсеру наблюдать за пароходом. Но все же английский сигнальщик сумел разглядеть, что над загроможденной какими-то ящиками и контейнерами широкой палубой сухогруза торчит... лишняя мачта! Короткая, чуть наклоненная однокорневая стеньга, словно растущая из светлой кормовой надстройки. Торчит и покачивается немного не в такт с остальным рангоутом.

Не померещилось ли?

Но стоило британскому кораблю еще немного приблизиться, как на горизонте с юго-восточных румбов показались все новые и новые ленточки дымовых шлейфов. А из-за высокого черного борта датского судна стремительно вылетела серая тень крупного эскадренного миноносца, и, прижимаясь к острой свинцовой волне, ринулась навстречу «Галатее».

Оказывается, буквально за несколько минут до того, как «У-Фьорд» был замечен англичанами, его уже остановили и начали досматривать немцы – легкий крейсер «Эльбинг» и несколько эсминцев из состава разведки Гохзеефлотте.

Теперь, оставив в покое злосчастный пароход, они устремились в атаку на «Галатею», представлявшую собой в этой ситуации более чем лакомую жертву...

В этом было не только их право и долг, но и их ошибка.

Даже поверхностное наблюдение с опознанием до класса говорило о том, что перед немцами – разведчик, работающий в первом эшелоне крупного соединения. Если не успеть уничтожить британский крейсер до того, как его радисты выйдут в эфир, на поле боя неизбежно появятся те, для кого он ведет наблюдение в этих водах – от многочисленной эскадры легких сил до железной колонны мощных дредноутов. А шансов на успешную торпедную атаку против быстроходного скаута всегда немного...

Вахтенные журналы сохранили для нас точное время первого выстрела, 14 часов 28 минут. «Галатея», отворачивая с линии вероятного пуска торпед, сцепилась в артиллерийской дуэли с германским эскадренным миноносцем «В-109». Потом к перестрелке подключился и «Эльбинг», выскочивший навстречу англичанке из дымки, низко стелющейся над волнами.

И почти сразу же его 150-миллиметровый снаряд поразил британский крейсер под основание первой мачты. Рубка у таких крейсеров не защищена бронёй, командный состав находился непосредственно на мостике, и офицерам «Галатеи» несказанно повезло, что этот снаряд не разорвался.

– **Меня едва не сбросило за борт**, – утверждал впоследствии в своем рапорте находившийся на полубаке «Галатеи» коммодор Александер-Синклер.

«Галатея» вышла в эфир, призывая соратников к месту разгорающейся битвы:

– По пеленгу OST-SUID-OST замечены два неприятельских крейсера.

«Эльбинг» тоже просигналил своим.

И за сотни миль от этого туманного клочка Северного моря, в береговых штабах адмиралы обеих воюющих сторон переставили цветные фишки на карте, констатируя факт обнаружения легких сил противника.

И никто в штабах еще не знал, что первые доклады возвестили о начале самой кровопролитной морской битвы в этой войне...

Со всех румбов наплывали дымы. К месту короткой, но жаркой и пока почти безрезультатной схватки спешили авангардные соединения британского Гранд-Флита и германского Гохзеефлотте. Час, которого полвойны с нетерпением ожидали в обеих державах, настал.

...А злосчастный «У-Фьорд» поспешил воспользоваться моментом, когда его преследователи занялись борьбой друг с дружкой, и потихоньку поднял пары.

Не пройдет и полчаса, как он осторожно растворится в белесых клочьях тумана над размытым северным горизонтом. Его роль – роль перста судьбы, случайно завершившего сведение двух великих флотов на поле битвы – была уже сыграна, и теперь пассивный свидетель события спешил убраться подобру-поздорову...

2.

*Целуя знамя в пропыленный шелк,
И выплюнув в отчаянье протезы,
Фельдмаршал звал: «Вперед, мой славный полк,
Презрейте смерть, мои головорезы»*

В. Высоцкий

В сущности, этого дня давно ожидали и в Англии, и в Германии. Но, пожалуй, никто из высшего флотского командования воюющих сторон не предполагал, что все произойдет именно так.

«Владычицу морей» Британию серьезно беспокоила возросшая весной 1916 года активность германского флота, и в особенности – линейных крейсеров из Первой разведывательной эскадры под флагом вице-адмирала Ф. Хиппера. Не далее как в конце апреля это великолепно подготовленное соединение вновь заявило о себе, подвергнув обстрелу британское побережье в районе Лоустофта и Ярмута. Тем самым немцы в очередной раз подтвердили уязвимость неприятельской обороны и фактическую неспособность Гранд-Флита обеспечить «полную безопасность вод Королевства», как того требовали депутаты в Палате Представителей.

Главкомандующий британскими морскими силами Метрополии, вице-адмирал Дж. Джеллико вынужден был разработать особый сценарий разгрома германского флота, основанный на стереотипности действий противника. Главной базой своих линкоров Джеллико сделал Скапа-Флоу – огромную естественную бухту на Оркнейских островах, у Северных берегов Шотландии, удаленную от большинства оживленных коммуникаций, но практически незащищенную от проникновения неприятельских подводных лодок. А мобильная группа линейных крейсеров под командованием адмирала Дэвида Битти и эскадра быстроходных сверхдредноутов типа «Куин Элизабет» под флагом Эван-Томаса были «расквартированы» в старой главной базе флота – в Росайте.

Согласно плану Главкомандующего, как только немцы вновь посягнут на британское побережье, ударно-разведывательные мобильные эскадры из Росайта перехватят их и истребят. Или, по крайней мере, надолго свяжут боем. А если на содействие авангарду Хиппера явятся линейные силы Гохзее-флотте, к месту боя оперативно подтянутся дредноуты, заранее выдвинутые из Скапа-Флоу, чтобы подавить врага численным превосходством и мощью артогня.

Джеллико всерьез рассчитывал на нелегкую, но, по возможности, быструю победу, исходя из реального соотношения сил в Северном море. Действительно, его двадцати восемью линкорами-дредноутами и девяти линейными крейсерами немцы могли противопоставить только шестнадцать дредноутов и пять линейных крейсеров. Разведку для Джеллико вели 26 легких крейсеров, а для немецкого главкомандующего

вице-адмирала Р. Шеера – только одиннадцать. Причем, многие немцы уступали британским «коллегам» по мощности вооружения. По численности эсминцев Гранд-Флит также находился в преимуществе...

Немецкое военное руководство тоже не сидело, сложа руки. Германия имела собственный план обеспечения себе господства в Северном море. Согласно расчетам вице-адмирала Р. Шеера, линейные крейсера Хиппера должны были в который уже раз атаковать стратегические объекты на восточном побережье Англии и вызвать на бой авангардные соединения Гранд-Флита. В погоне за собой Первая Разведывательная эскадра рассчитывала оттянуть врага от опорных пунктов на британском берегу и подвести прямо под дула тяжелой артиллерии линкоров Гохзеефлотте.

В случае удачи этого плана линейно-крейсерская эскадра Битти должна была потерпеть жестокое поражение еще до того, как главные силы англичан прибудут к месту схватки и вступят в бой. Уничтожить одно из наиболее ценных соединений противника без потерь со своей стороны означает изменить соотношение сил на море в свою пользу. Причём, серьёзно изменить...

На случай провала основного сценария, Р. Шеер предусмотрел резервный вариант развития событий. Если бы оперативная обстановка не позволила совершить налет на британские берега, эскадра Хиппера при поддержке линкоров и старых эскадренных броненосцев должна была выйти к датскому побережью в районе северо-западной части Ютландского полуострова, продвинуться к северу примерно до траверза пролива Скагеррак и начать там охоту за одиночными британскими транспортами. Естественно, что на это британцы отреагируют выходом в море своих «защитников коммуникаций» – все тех же мобильных крейсерских отрядов. С этого момента вступает в действие первый вариант плана – с той лишь разницей, что координаты генерального боя будут совершенно иными. Кстати, более выгодными для немецкой стороны.

К тому моменту, когда громоздкая колонна Джеллико доберется до Скагеррака, крейсера Битти почти наверняка будут уничтожены. А затем можно будет заняться истреблением отдельных британских линейных дивизионов – по мере их

прибытия к месту битвы. А коль скоро англичане будут предусмотрительны и явятся в сомкнутом строю, удобном для атаки врага всей огневой мощью линейного кильватера, у Гохзеефлотте всегда останется шанс отступить к Вильгельмсхафену, нанеся противнику потери при бое на отходе. Естественно, что роль арьергарда при этом отступлении будет играть все та же Первая Разведывательная эскадра...

Таковы были планы сторон. И, словно сговорившись, оба адмирала рассчитывали, что основная роль в формировании тактического рисунка боя будет в этом сражении принадлежать линейным крейсерам. Такова судьба авангарда – первыми вступать в бой и последними выходить из него.

Война внесла свои коррективы в штабные расчеты, переписала набело оба плана и в изменившихся обстоятельствах неизменным оставила только это традиционное положение...

3.

Перед сражением каждая минута тянется вечно. Но приходит время первого выстрела – и мы жалеем о том, что час состоит всего из шестидесяти минут.

Э. Четфилд

30 мая 1916 года в 18 часов по Гринвичу дешифровщик из «сорокового кабинета» британского Адмиралтейства доложил Первому Лорду, что перехвачена германская радиотелеграмма, содержащая приказ о подготовке Гохзеефлотте к боевому походу.

Сорок минут спустя в Скапа-Флоу на длинную стенгу «Айрон Дюка» – флагманского дредноута вице-адмирала Джеллико, – взвился флажный сигнал:

– Всем вверенным мне силам: быть готовыми к выходу в море!

Это значит – за пару часов собрать всех моряков, ушедших в увольнительную на берег, закончить мелкий ремонт и приемку последних запасов, развести пары... О том, что британские дредноуты ранее полуночи смогут выдвинуться на внешний рейд Скапа-Флоу, и думать не приходилось.

Тот же приказ в виде кодированной радиограммы вскоре достиг чутких антенн «Лайона» – флагмана крейсерских сил, стоявших в Росайте. И через час адмирал Битти доложил Джеллико, что его оперативная группа в составе шести линейных и двенадцати легких крейсеров готова покинуть свои стоянки.

Здесь же разводили пары сверхдредноуты Эван-Томаса. Огромные, вооруженные артиллерией калибром 381 мм, они производили на стоянке впечатление тяжелых и медлительных неповоротливых монстров. Но это – для мирных горожан, тех, кто никогда не видел сверхлинкора на полном ходу. Пятая эскадра Гранд-Флита не случайно была придана в качестве артподдержки группе быстроходных линейных крейсеров. Эскадренный ход у этих страшных кораблей был не менее 24 узлов, что для линкоров той эпохи результат просто великолепный.

А еще несколькими сутками ранее из Гарвича тайно выбрался в море дежурный дивизион подводных лодок. Субмарины должны были развернуть сторожевую цепь на подходах к Доггер-Банке, на полпути по предполагаемому маршруту флота противника.

Около 22 часов, с санкции Первого Лорда Адмиралтейства, Джеллико дал «добро» на выход в море.

Первыми выдвинулись базировавшиеся в Инвенгордоне линейные крейсера эскадры контр-адмирала Горацио Худа – «Инвинсибл», «Инфлексибл» и «Индомитебл». За ними потянулись к портовому створу восемь устаревших броненосных крейсеров Арбетнота во главе с «Дифенсом». Далее шли дредноуты Второй эскадры Гранд-Флита, также стоявшей в Инвенгордоне.

А в Росайте тем временем выбрали якоря стремительные «кошки Фишера» – «Лайон», «Тайгер», «Принцесс Ройял» и «Куин Мэри».

Впереди соединения Битти строем развернутого фронта шли три разведгруппы – по четыре легких крейсера в каждой. За «кошками» тяжело резали высокими форштевнями крупную зыбь линейные крейсера «колониального заказа» – «Нью-Зилэнд» и «Индефатигебл». Вдвоем: третья представительница серии, «Аустрэлиа», накануне угодила в аварию и надолго успокоилась в ремонте.

А в пяти милях северо-западнее них двигались линкоры Эван-Томаса под прикрытием противолодочной завесы из трех десятков самых быстроходных эсминцев Гранд-Флита. С эскадрой сверхдредноутов шел небольшой транспорт с громоздким коробом авиационного ангара вместо кормовой надстройки – гидроавианосец по имени «Энгейдайн», чьи самолеты планировалось использовать для разведки и корректировки артогня.

В Скапа-Флоу выходили на внешний рейд и подивизионно выстраивались в походный порядок дредноуты главных сил Гранд-Флита.

К двум часам пополудни 31 мая 1916 года весь боеспособный состав британского флота Метрополии, уже находился на пути к месту будущего сражения, оставив в базах только недавно спущенные, ремонтирующиеся или слишком старые корабли.

Немцы провели эту ночь на якорях у Хорнс-рифа, в виду внешнего рейда Вильгельмсхафена. А к утру, за несколько часов до рассвета, оттянулись к берегам Ютландского полуострова. Второй вариант плана Шеера вступил в действие.

Два великих флота еще могли не встретиться, поскольку их адмиралы знали о продвижении неприятельских эскадр слишком мало и представляли себе их маршрут весьма приблизительно. Шанс разминуться в непогоде был слишком велик. Так уже не раз бывало в этой войне, когда главные силы обеих сторон расходились в восьмидесяти кабельтовых друг от друга, невидимые за пеленой тумана или за дождевыми зарядами. День 31 мая выдался туманным и мгlistым, условия видимости отнюдь не способствовали эффективной работе разведки. Но «Галатей» заметила датский пароход...

4.

*Кому – вперед, в седые дали,
Кому – финал земных дорог,
Пусть голосом свинца и стали
Рассудит Бог...*

A.N.G.

С момента получения «Лайоном» сигнала «Галатей» о присутствии противника и визуальном контакте с немецким легким крейсером и миноносцами боевое соприкосновение авангардных отрядов стало совершенно неизбежным.

Первыми вступили в бой легкие крейсера обоих флотов. И британские, и германские разведчики стремились сначала прорваться ближе к боевому порядку противника, чтобы точно выяснить состав сил. После выполнения этой задачи легкие крейсера должны были отступить, оттягивая неприятеля под огонь более сильных в артиллерийском отношении кораблей. Одинаковые задания разведке и сходная тактика ведения боя привели к тому, что получилась сумбурная, нервная перестрелка на резких галсах, в ходе которой ни немцы, ни англичане практически не добились никакого результата, разве что обменявшись несколькими не слишком серьезными попаданиями.

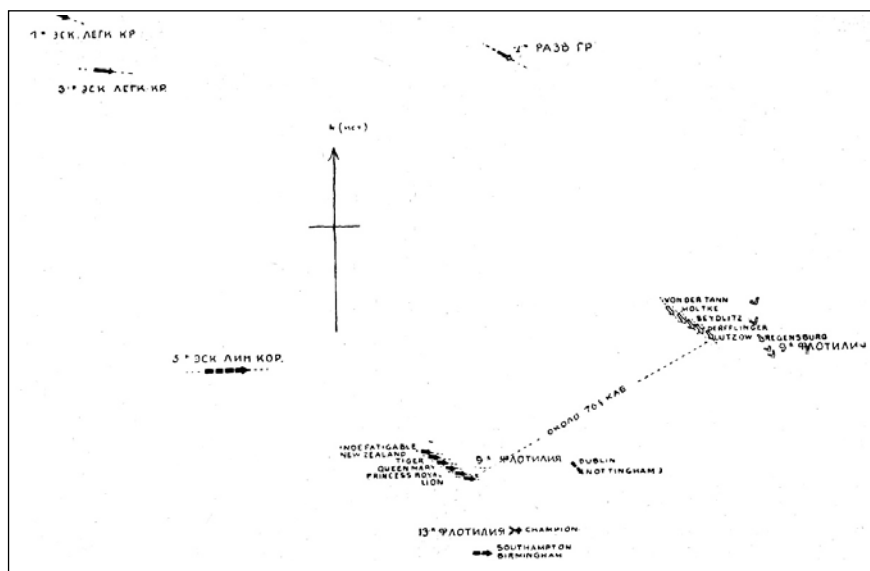
Около трех часов пополудни «Энгейдайн» получила приказ адмирала Битти поднять в воздух свою авиацию. На подготовку ко взлету легкого разведывательного аэроплана понадобилось больше 20 минут – и это еще по-божески, как правило, на подобное дело требовалось около получаса. Взлетевший аэроплан под управлением пилота Ратлэнда сделал несколько кругов над затянутым дымкой морем на высоте около тысячи футов. Минут через 10 самолет обнаружил неприятельский флот, и даже подвергся обстрелу зенитной артиллерией. Впрочем, без попаданий. Через полчаса полета у аэроплана сам собой порвался бензопровод. И, не найдя в конце огромного строевого ордера своей «хозяйки», крылатая машина опустилась на воду у борта одного из линкоров. «Энгейдайн» подошла и подобрала свой аэроплан краном.

Результативность авиаразведки оказалась весьма низкой. «Энгейдайн» вовремя не передала «Лайону» донесение летчиков. А когда сообщение разведчиков, заключавшееся в одной почти панической фразе:

– С юго-востока приближаются многочисленные дымь! – достигло антенн флагмана британского авангарда, «Лайон» уже видел это и сам – уже безо всяких аэропланов. И знал, что дымь не могут принадлежать никому иному, кроме германских линейных крейсеров.

В строе компактного кильватера двадцатипятиузловым ходом навстречу англичанам шла Первая разведывательная группа Гохзеефлотте, и адмирал Франц Хиппер держал флаг на фокке «Лютцова».

СХЕМА 2. Контакт и завязка боя линейных крейсеров



«Лютцову» предстояло войти в историю как флагману одного сражения. Но равного этому сражению не знал двадцатый век.

«Лютцов» станет и единственной жертвой этой битвы среди германских линейных крейсеров. Но кто бы мог подумать об этом в самом начале боя?..

Визуальный контакт линейно-крейсерских соединений Гранд-Флита и Гохзеефлотте состоялся в 15 часов 20 минут. С огромной дистанции – примерно в 120 кабельтовых – немцы первыми опознали неприятеля, несмотря на то, что длинные силуэты линейных крейсеров Битти едва угадывались за дымчатой пеленой на горизонте.

Сам Дэвид Битти разобрался в докладах своих наблюдателей почти на десять минут позже. К этому времени Хиппер уже приказал своей эскадре приступить к выполнению намеченного плана боя.

Первыми устремились под защиту линейной колонны легкие крейсера. Затем пять могучих крейсеров-дредноутов – «Лютцов»,

«Дерфлингер», «Зейдлиц», «Мольтке» и «Фон дер Танн» – последовательно повернули на обратный курс и стали в строе пеленга медленно и спокойно продвигаться навстречу своим линкорам, еще не открывшимся на затуманенном горизонте. Это и называется – «отвлекать врага в погоне за собой с целью навести на превосходящие силы прикрития».

И «Лайон» клюнул на эту весьма стандартную тактическую уловку. Завидев перестроение немцев, он воздел на сигнальные тали цветистое флажное сочетание, велел своему отряду также перестроиться в пеленг, и повел эскадру за неприятелем, выходя на параллельный курс. В это время с Битти шли только его линейные крейсера, а также «Нью-Зилэнд» и «Индефатигебл». Сверхдредноуты Эван-Томаса, все-таки отставшие на добрые полдесятки миль, куда-то подевались в тумане во время перемены курса...

Четыре новейших быстроходных линкора с великолепными тяжелыми орудиями калибром 381 мм просто не успели выйти на дистанцию визуального контакта с противником, чем значительно облегчили положение немцев в первые минуты боя.

Выстрелов еще не было... Шел так называемый «маневренный период», способный беспощадно измотать нервы экипажей своим безмолвным напряжением. Бесперерывно меняющаяся, величественная картина предбоевого перестроения эскадр, чем-то напоминающая торжественный парад или молчаливую обрядовую процессию. Эти минуты неумолимо приближают момент первого залпа, и покуда они текут, на поле будущего боя определяется тактика сторон. Выясняется окончательный алгоритм выполнения боевого плана. Происходит развертывание «линии баталии» По сути дела, морской бой выигрывается именно в эти несколько минут...

Дистанция между флагманами двух авангардов сократилась до 85 кабельтовых. И «Лютцов» отсигналил своим соратникам:

– Разделить цели слева по порядку строя!

Это значит, что каждый из германских линейных крейсеров берет на прицел соответствующий по позиции в строю неприятельский корабль и заводит с ним дуэль на главных калибрах. То, что англичане превосходят числом, означало оставление без внимания одного их крейсера, но этим немаловажным

фактором Хиппер решил пока пренебречь, поскольку распределение огня одного корабля по двум противникам существенно снижает эффективность стрельбы.

Прежде всего, это происходит из-за невозможности использовать систему центрального наведения башен главного калибра для отслеживания сразу нескольких целей.

Итак, «Лютцов» должен был открыть огонь по британскому флагману «Лайону», «Дерфлингер» – по «Принцесс Ройял», «Зейдлиц», соответственно – по «Куин Мэри», «Мольтке» в качестве противника достался «Тайгер», а «Фон дер Танну» – концевой в строю британской колонны «Индефатигебл». Без обстрела оставался только «Нью Зилэнд» – младший флагман британской эскадры, шедший под флагом контр-адмирала Дж. Пэкинхэма.

Казалось бы, сложившаяся ситуация дает англичанам некоторое преимущество. Но господа неприятели сами свели на нет свое превосходство, когда дружно вознамерились первым делом разделаться с «Лютцовом».

«Лайон» и «Принцесс Ройял» вместе сосредоточили огонь на длинном прижатом к воде силуэте нового предводителя германского авангарда.

Остальные корабли эскадры Битти должны были взять на себя по одному германскому линейному крейсеру каждый, но «Куин Мэри» каким-то образом проглядела распоряжение своего флагмана и считала своим противником «Зейдлица», шедшего у немцев третьим в строю. Таким образом, «Дерфлингер» – один из лучших снайперов в составе Гохзеефлотте – остался вовсе без обстрела врага, и мог вести огонь практически в условиях полигонных учений.

И вскоре это сказалось самым роковым образом для эскадры Битти.

В 15 часов 40 минут по английскому отряду был дан приказ открыть огонь из главного калибра. А несколько секунд спустя над морем раскатились ответные залпы – первый аккорд великой битвы, в которой будет немало потерь, но так и не определится победитель...

Из мемуаров британского офицера, находившегося во время боя на мостике «Нью-Зиланда»:

– Нам даже не верилось поначалу, что это действительно начался генеральный бой. Обстановка была деловой и спокойной, словно речь шла о простых артиллерийских учениях. Каждый из нас был хладнокровен и выполнял долг, делая свою работу с почти механической точностью.

Наверное, так это и выглядело. Несмотря на то, что командир «Нью-Зиланда», капитан 1 ранга Грин, памятуя о колониальном происхождении своего корабля, перед боем натянул поверх парадного мундира ритуальное одеяние маори, состоявшее из плетеной травяной юбки «пиу-пиу» и гирлянды амулетов из полированных ракушек...

5.

Тот, кто это видел, возможно, постарается поскорее забыть ужасы жестокого боя. Но я уверен, что забыть ему ничего не удастся.

Э. Четфилд

Плоские, бледно-серые силуэты линейных крейсеров Хипера сливались с легкой дымкой в юго-восточной четверти горизонта. На западе же ветер изорвал туман в клочья, так что довольно высокобортные англичане периодически были хорошо видны своим врагам. К тому же немцы располагали не в пример лучшей цейсовской оптикой и давно разработали более передовую методику пристрелки на дальних дистанциях.

Поэтому первыми добились накрытия «Мольтке» и «Лютцов». 280-миллиметровые снаряды первого впились в полубак «Тайгера», выворотили взрывом один из его казематов среднего калибра и сорвали бронекрыши с двух артиллерийских башен, так, что несчастный англичанин едва не взлетел на воздух на собственном боезапасе. «Лютцов» несколькими удачными попаданиями вывел из строя часть 102-миллиметровых пушек «Лайона», и в лазарет британского флагмана поступили первые раненые.

Из англичан первые залпы точнее всех положила «Куин Мэри». Буквально через пять минут после начала пристрел-

ки два ее снаряда калибром 343 миллиметра вывели из строя паровую динамо-машину «Зейдлица». Третий снаряд подбил одну башенную артустановку. Находившиеся в системе подачи этой башни заряды тотчас же вспыхнули, и от обширного пожара, аналогичного тому, который «Зейдлиц» пережил в бою при Доггер-Банке, крейсер был спасен только немедленным подтоплением подбашенного отделения забортной водой через кингстоны. Угроза взрыва миновала, но линейный крейсер лишился возможности использовать пятую часть боезапаса. Расчет башни погиб при разрыве снаряда.

Добившись первого успеха, английские корабли слишком быстро сорвали дистанцию до противника. И сами поставили себя в крайне невыгодное для артиллерийского боя положение. Немецкие снаряды с расстояния примерно в 65 кабельтовых уже способны пробить защиту артиллерии даже у «кошек», не говоря уже о более ранних сериях линейных крейсеров типа «Индефатигебл» с их достаточно слабым бронированием.

Около 16 часов флагманский «Лайон» едва не поплатился за свою безрассудную отвагу, когда двенадцатидюймовый снаряд «Лютцова» вскрыл его третью башню главного калибра. Расчет двух орудий почти весь был перебит, от температуры взрыва произошло быстрое возгорание боеприпасов как в самой башне, так и в системе подачи. Казалось бы, детонация неминуема. Но умирающий от ран командир плутонга, офицер морской пехоты Э. Харви успел, прежде чем потерять сознание, крикнуть в низы свой последний приказ: перекрыть люки из рабочего подбашенного отсека в бункер с зарядами и залить водой тлеющие пороховые кокоры.

Принятые меры предотвратили взрыв, но не остановили пожара. Быстро пожирая разбросанные взрывной волной пороховые кокоры и краску на оборудовании, огонь перекинулся на запас снарядов, находившийся непосредственно в башне. И над центральной частью длинной палубы «Лайона» все-таки выбило в небеса почти семидесятиметровую струю пламени и раскаленных газов. Все, кто уцелел при разрыве немецкого снаряда, мгновенно погибли в огне.

Экипаж «Лайона» уже не надеялся спасти свой корабль. Но судьба хранила в этот час флагмана эскадры Битти. Сбивая

огонь, он даже не покинул боевой линии, продолжая из уцелевшей артиллерии главного калибра вести интенсивный огонь по врагу...

То, что было потом, даже описывать страшно.

...За четыре года до этого боя, в невозвратное мирное время, на Королевском параде в Спитхэде стояли борт о борт в торжественном строю два линейных крейсера – немец «Фон дер Танн» и британец «Индефатигебл». В те времена международные морские парады традиционно сопровождались своеобразным рейтингом: присутствующая комиссия, составленная из представителей высшего флотского командования ведущих мировых держав, определяла лучший корабль в каждом классе.

Сравнивая «Фон дер Танна» с «Индефатигеблом», адмиралы Англии, Франции и Америки, составлявшие в комиссии большинство, отдали предпочтение именно последнему, поскольку британский крейсер нес восемь двенадцатидюймовых орудий против того же числа одиннадцатидюймовых у его соперника – «Фон дер Танна». На то, что немец несколько лучше бронирован, золотопогонники не обратили внимания. Или точные табличные данные новейшего тогда немецкого корабля просто не афишировались. Как бы то ни было, лучшим линейным крейсером мира на 1910–1911 год спуска был признан «Индефатигебл» с указанной в определителе Джейна восьмидюймовой поясной бронёй – вместо реально стоявшей на нем шестидюймовой.

Прошло время, и военная судьба снова свела старых знакомых вместе. На сей раз – по разные стороны линии фронта, в составе противостоящих друг другу боевых групп. И «Фон дер Танн» принял вызов, брошенный неумолимыми военными обстоятельствами...

«Индефатигебл» продержался под обстрелом всего семнадцать минут. Он даже не успел как следует пристреляться. Вся эскадра адмирала Битти зафиксировала в своих вахтенных журналах момент, когда «Индефатигебл» покинул строй – 16 часов 8 минут.

С быстро нарастающим дифферентом на корму он еще несколько секунд двигался вперед. Потом резко вильнул на курсе всем своим громоздким корпусом, очевидно, теряя управление. Затем в носовой части, на узком полубаке, из-под барбета его

двенадцатидюймовой башни выбросило в воздух желтую кинжальную струю пламени. И темный трехтрубный силуэт корабля заволокло непроницаемым, клочковатым черным дымным облаком.

На вершине гигантского клуба дыма еще мелькнуло несколько лоскутов белесого пара из разорванных магистралей. Грохот чудовищного разрыва раскатился над горизонтом, на несколько секунд перекрыв даже канонаду главных калибров. На несколько секунд внимание наблюдателей привлек вращающийся в дыму на высоте доброй сотни футов подброшенный взрывом паровой катер. А когда порывом ветра отволокло в сторону обильное задымление, несчастного «Индефатигебла» уже не было на поверхности моря.

Из экипажа численностью больше тысячи душ в живых осталось только двое моряков – сигнальщики с носового проекторного поста. Командир погибшего крейсера – капитан 1 ранга Сойерби – скончался от ран в воде и был найден среди хаоса плавающих обломков уже мертвым.

Уцелевших – обожженных и раненых, пребывающих в шоке, – подобрали германские миноносцы. И когда после войны сам Первый Лорд Адмиралтейства навестил вернувшихся в Англию сигнальщиков, ему так никто и не смог ответить на вопросы о последних минутах «Индефатигебла» на этом свете.

Человеческая психика так устроена, что память при шоковой ситуации может на время отключиться – чтобы видевший смерть в лицо не сошел с ума...

Завидев гибель своего соратника, линейный крейсер «Нью-Зилэнд» перестал обстреливать «Мольтку», и слегка повернув на барбетах свои тяжелые башни, обрушил залп на «Фон дер Танна». Но месть не удалась: немец с завидной ловкостью вывернулся из-под обстрела. И даже не смог правильно провести пристрелку при смене целей и резком координате. Ответный залп лег накрытием.

Возможно, «Нью-Зилэнду» пришлось бы весьма плохо, но тут из дымного клок на северо-западе выкатились долгожданные сверхдредноуты Эван-Томаса и тоже подключились к артиллерийскому поединку.

Один из линкоров – «Бархэм», флагман группы, пристрелялся по «Фон дер Танну». Буквально за несколько минут

германский линейный крейсер лишился двух башен главного калибра. Потом получил еще частичное разрушение рулевого и румпельного отделений и несколько страшных деформаций основного набора по всей длине корпуса. Снаряды 381-миллиметрового калибра в силу своего немалого веса, часто деформируют связи набора, даже если не пробивают броню. Возможно, «Фон дер Танн» пострадал бы еще больше, если бы Хиппер, заметивший, откуда исходит наиболее серьезная угроза, не предпринял отворот для вывода всей своей эскадры из-под этого поистине убийственного обстрела.

«Фон дер Танн», «Лютцов» и «Зейдлиц» уже получили по несколько тяжелых попаданий. «Мольтке» был почти цел, а несколько снарядов, вскрывших в носовой части борт «Дерфлингера» пока не повлияли на его решительность в бою. Авангард Гохзеефлотте держался, стреляя размеренно и спокойно, словно по мишеням во время больших маневров. Они ждали своего часа, с каждым выстрелом приближая недолгий триумф...

Не прошло еще и двадцати минут с тех пор, как быстро и страшно погиб «Индефатигебл», а смерть уже настигла еще один британский линейный крейсер. Под огнем «Дерфлингера» сдетонировал боезапас в погребах «Куин Мэри». И снова глазам всех присутствующих предстала картина со страниц Апокалипсиса:

Невероятно высокий, восьмисотфутовый столб огня. Черный дым, клубящийся гигантским сморщенным грибом. Рычащий грохот нескольких сильных взрывов, слившихся во времени в один. Бесконечные секунды между отчаянием и надеждой... И только острые черные волны да небольшое лоснящееся нефтяное пятно с колышущимися обломками на поверхности моря – там, где всего несколько мгновений назад бился с врагом гордый корабль Великого флота Британии.

Можно лишь догадываться, что творилось на борту «Куин Мэри» в момент ее гибели. Спасти удалось только несколькими матросам сигнальной партии, двум артиллеристам и молодому гардемарину. Причем, и в этот раз выжившие почти ничего не смогли впоследствии рассказать. Человеческая психика устроена так, что память вычеркивает из жизни самые страшные мгновения, пытаясь уберечь рассудок от сумасшествия. Лишь много месяцев, а то и лет спустя на страницах

мемуарных книг появятся отрывочные воспоминания, фрагментами воспроизводящие этот эпизод сражения.

Ближайшим мателотом «Куин Мэри» был «Тайгер» – уже не новичок в эскадре, видевший битву при Доггер-Банке и бывавший под обстрелом германских артиллеристов-снайперов. Он не успел отвернуть, и могучая сила инерции протащила его через мгновение после взрыва сквозь дымное облако вознесшихся в воздух обломков погибшего крейсера.

«Тайгер» шел среди ослепительных вспышек разрывов, а на его палубу падали раскаленные клочья рваной обшивки, дымящиеся куски рангоута и палубных настилов, выданные из амбразур стволы легких орудий, шлюпочные шпангоуты и обгорелые тела покойников...

Он выдержал это испытание. Не струсил, не покинул строя, не сломал железного вектора «линии баталии». Но чего это стоило это его команде – одному Богу известно.

Сразу же вслед за этой катастрофой, едва не поколебавшей решимость адмирала Битти продолжать тесную схватку, несчастье постигло и немцев. К строю эскадры Хиппера прорвались эсминцы Девятой Минной флотилии Гранд-Флита. Линейные крейсера открыли по ним огонь из вспомогательных калибров. В это же время, прорезав строй меж могучих корпусов крейсеров-дредноутов, во встречную атаку выскочили германские эскадренные миноносцы под предводительством быстроходного легкого крейсера «Регенсбург», пытающиеся, в свою очередь, «отработать» торпедами по английским линейным крейсерам. На встречах курсах завязалась жаркая нервная схватка легких сил – на коротких дистанциях. Атака с обеих сторон была, по сути, сорвана. Немцы выпустили 18 торпед, но ни одна из них не достигла цели. А из англичан только один, юркий и стремительный эсминец «Петард», все-таки ухитрился добиться успеха.

Судя по докладу, предоставленному после боя каюткомпанией эсминца своему штабу, «Петард» стрелял по «Лютцову». Но его торпеда почему-то настигла третьего в германском строю – «Зейдлица». И ударив в правый борт под полубаком, оглушительно взорвалась, сотрясая дрожью весь основной набор линейного крейсера.

Полубак «Зейдлица» был к тому времени уже изрядно разбит тяжелыми снарядами британских «кошек». А тут еще эта

злосчастная торпеда вырвала клоч обшивки площадью не менее 14 квадратных метров, и сквозь отверстие рану в прибортовые отсеки под огромным давлением хлынула забортная вода. Вокруг места поражения имелись обширные деформации корпуса и основного набора, было перебито 2 шпангоута, выворочена в сторону диаметральной плоскости и в нескольких местах разодрана переборка прибортового отсека. Но соседние неповрежденные переборки выдержали удар, и «Зейдлиц» остался в строю, даже не сразу доложив Хипперу о полученных повреждениях.

А вскоре после этого попадания еще три снаряда калибром 343 мм впились в носовую часть германского линейного крейсера ниже ватерлинии. Затопления достигли трех тысяч тонн воды и продолжали неуклонно нарастать, несмотря на принятые командой корабля экстренные меры борьбы за живучесть.

К концу светового дня «Зейдлиц» примет более пяти тысяч тонн воды. Но будет сражаться до поздней ночи – даже с явным креном на правый борт и таким дифферентом на нос, что его перестанут узнавать при визуальном контакте и свои, и враги. Он будет еще шесть часов с небольшими перерывами вести огонь из уцелевшей артиллерии и идти с эскадрой, поддерживая ход около 20 узлов... А после битвы один из его противников, британский офицер Э. Четфилд, еще напишет:

– «Зейдлиц», казалось бы, неизбежно должен был погибнуть. При обильном заливании водой нескольких смежных отделений в носовой оконечности гибель от потери остойчивости – наиболее быстрый и очень вероятный исход... Но живучесть немецких линейных крейсеров превосходит все границы.

После такого признания неприятеля что еще можно добавить?

6.

*Выучи намертво, не забывай,
И повторяй, как заклинанье:
«Не потеряй веру в тумане,
Да и себя не потеряй!»*

В. Высоцкий

Короткая схватка стоила жизни двум британским эсминцам «Нестор» и «Номад». Подбитые, и к тому же столкнувшиеся в строю, они остались на пути Гохзеефлотте безо всякой возможности избежать обстрела. И сопротивляться тоже не могли: торпедный запас израсходован, легкие пушки не берут мощную крупновскую броню...

Предоставим слово командиру одного из этих эсминцев:

– Огромная армада германских линкоров видела в нас всего лишь мишень для себя. Последняя торпеда была уже выпущена. А дистанция стрельбы торпедами для их 280-миллиметровых и 305-миллиметровых пушек – не расстояние, все равно что пи-стоletный выстрел. После нескольких мощных ударов, сотрясших весь корпус нашего эсминца, он начал уходить под воду с дифференлом на корму. К счастью, почти всему моему экипажу удалось спастись на обломках и в шлюпках. В воде мы пробыли совсем короткое время: подошел немецкий миноносец и забрал нас, так что оставшиеся два с половиной года войны мы гостили у Императора в лагере военнопленных.

Именно эта сумбурная атака – маленький эпизод большого боя – дала возможность линейным крейсерам двух флотов на время расцепить свое жесткое боевое соприкосновение. Еще огрызаясь выстрелами с дальних дистанций, они ослабили интенсивность стрельбы, чтобы дать передышку измотанным артиллеристам. Но не вышли из боя, издали хищно изучая друг друга через закопченные стекла уцелевших визиров. Ожидая продолжения...

Из немцев тяжелее всего были повреждены «Зейдлиц», «Фон дер Танн» и флагманский «Лютцов». «Дерфлингер» также нес на себе следы почти полутора десятков попаданий, но ему досталось преимущественно выше ватерлинии, и с обезображенным рангоутом, с пожарами на палубе и гигантской рваной

дырой в полубаке перед якорным клюзом он выглядел еще вполне боеспособным. «Мольтке» же в который раз повезло: два снаряда за весь первый боевой период – не раны!

У англичан по десяти-двенадцати снарядов получили «Тайгер» и «Принцесс Ройял». Но первого от тяжелых повреждений спасло улучшенное бронирование, а вторую – простая удачливость. Несмотря на обширные разрушения надстроек и повреждения верхней палубы, серьезно не пострадала ни одна жизненно важная система корабля.

Тем временем, к месту битвы с северо-запада шестью колоннами двигались главные силы Гранд-Флита. А с южных румбов длинным кильватером тянулась германская армада – 16 дредноутов во главе с «Фридрихом дер Гроссе».

Впрочем, слово «во главе» было бы неточностью, если понимать его буквально. Флагман вице-адмирала Шеера шел в середине кильватерного строя, вполне полагаясь на строевую выучку и стрелковую подготовку своих соратников – четырех линкоров типа «Кениг», составлявших голову колонны.

Чуть позади германских дредноутов, восточнее главных сил, неспешно и степенно, словно на последнем параде, ползли шесть эскадренных броненосцев типа «Дойчланд».

Можно много спорить о том, прав ли был Шеер, позволив выйти в великую битву ветеранам, принадлежащим к додредноутской эпохе. Но факт остается фактом: если линейные крейсера Хиппера были авангардом Гохзеефлоте, то морально устаревшие, но вполне боеспособные броненосцы с великолепно подготовленными артиллерийскими расчетами стали его стальным арьергардом. И может быть, спасли немало жизней в этом жестоком бою... Адмирал Шеер некогда сам командовал этой эскадрой, он знал «Дойчландов», пожалуй, несколько лучше, чем новейшие свои корабли. И старики заплатили ему за доверие сторицей.

Немцы шли, а на левой раковине их четкого строя, окруженного плотной противолодочной завесой легких сил, оставаясь некоторое время незамеченными на фоне затянувшей горизонт сизоватой дымки, за линкорами наблюдали британские разведчики – четыре легких крейсера во главе с флагманом Гудинафа – «Саутгемптоном».

«Саутгемптон»...

Запомните это имя, читатель!

Около 16 часов 38 минут он передал прожектором «Лайону»:

– Я видел то, чего еще никто не видел. ОНИ ЗДЕСЬ ВСЕ!..

А дальше – координаты, имена, скорость, курс... Адмирал Битти сразу понял, что речь идет о вражеских линейных кораблях. Но ведь если «Саутгемптон» и три его соратника по крейсерской разведывательной группе действительно отчетливо наблюдают и определяют поименно почти всю линейную колонну неприятеля, значит, они глубоко вошли в зону действия тяжелых орудий дредноутов!

Много ли надо легкому крейсеру? Заметят – испепелят!.. Битти на мостике «Лайона», получив доклад с ратьерного поста, снял фуражку, подставив дымному ветру седеющую шевелюру:

– Мир, Господи, погибающим на водах...

Рано опечалились, Ваше Превосходительство! Вы совершенно напрасно поставили крест на своем разведчике. Пусть никто уже и не надеялся, что дерзкому «Саутгемптону» удастся вывернуться, но через несколько минут он снова вышел на связь.

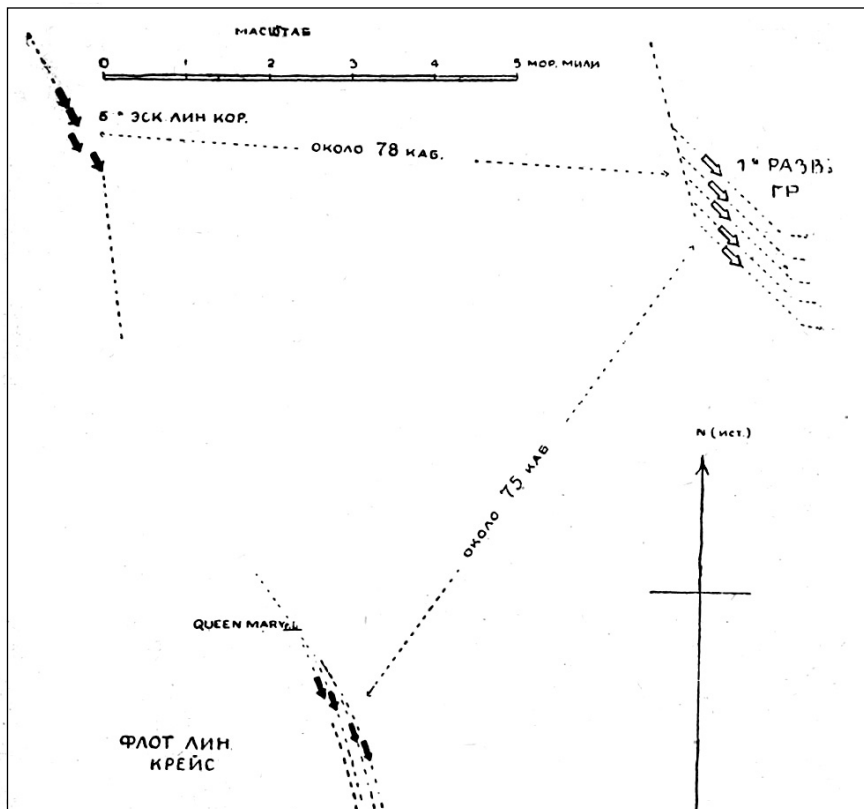
Обнаруженный и подвергнутый жестокому обстрелу, легкий крейсер сделал под залпами немецких дредноутов несколько быстрых, резких галсов, постоянно держась в зоне визуального контакта с врагом и непрерывно передавая «Лайону» все изменения обстановки на поле боя. Он находился в контакте с врагом более часа и совершил почти невозможное – уцелел. Правда, слишком активное резкое маневрирование сказалось на точности наблюдения.

Несколько раз «Саутгемптон» терял ориентировку и начал нести в эфир совершенную чепуху и о собственных перемещениях, и о маневрах врага, но в целом можно сказать, что британская тактическая разведка была на удивление эффективна.

Когда глазам английских наблюдателей предстала уходящая за горизонт вереница густых дымов над трубами тяжелых кораблей неприятеля, эскадра адмирала Хиппера уже повернула на обратный курс. И «Лютцов» повел свой уже изрядно истерзаный авангард в решительную контратаку. План адмирала Шеера пока срабатывал, и немцы вознамерились довести его до конца. Но, к счастью для «Лайона» и его «кошек»,

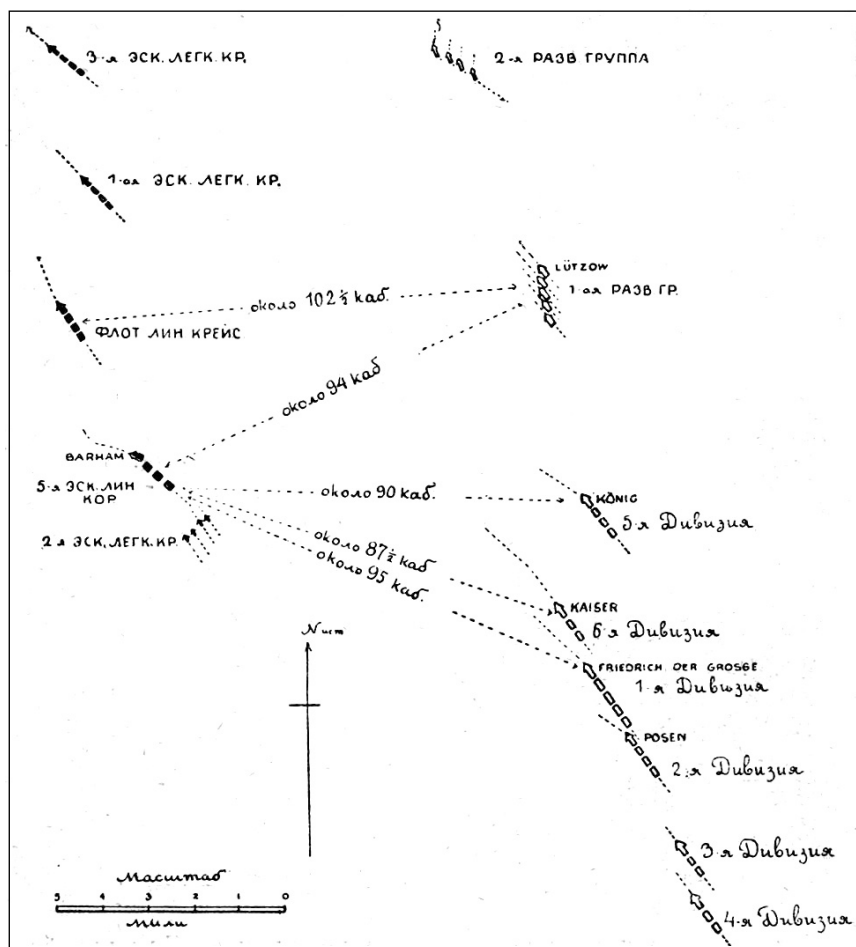
удар, который должен был их просто прихлопнуть, приняли на себя линкоры Эван-Томаса.

СХЕМА 3. Вступление в бой 5 эскадры английских линкоров



Четыре мощнейших английских линкора не только держали удар главных сил Гохзеефлотте, но и эффективно огрызались, увлекая противника за собой – в ловушку, расставленную Джеллико.

СХЕМА 4. Вступление в бой главных сил Гохзеефлотте



7.

*Любая смерть – страшна, даже
если это смерть твоего лютого
врага от твоей собственной руки.*

Макиавелли

После 17 часов пополудни на поле боя произошло изменение погоды, повлекшее за собой кардинальную перемену картины видимости. Если прежде в затененной части горизонта, затянутой туманом, находились немецкие корабли, а англичане четко проецировались своими высокобортными силуэтами на открытую, освещенную зону, то ближе к вечеру из-за низких северных облаков выкатилось кроваво-красное яркое закатное солнце. И германская эскадра оказалась ослеплена его лучами, почти параллельными успокоившейся морской поверхности.

В изменившихся условиях результативность стрельбы у линейных крейсеров Хиппера резко снизилась. Что и не удивительно, поскольку даже прекрасно подготовленные комендоры-снайперы мало что могут сделать в такую погоду, когда практически невозможно использовать оптику.

Именно в это время «Фэлмот» – один из легких крейсеров Гарвичских морских сил, прикомандированных к эскадре Битти – установил визуальный контакт со старым броненосным крейсером «Блэк Принс», идущим в ближнем тактическом авангарде главных сил британского флота.

Как только была установлена надежная связь между «Лайоном» и линкорами Джеллико, начавшими боевое развертывание в виду неприятеля, линейные крейсера Битти прекратили отступать и дружно повернули на северо-восток – на пересечку курса эскадры Хиппера.

В этой контратаке им неизменно сопутствовала удача: из-за невыгодных условий освещения немцы ни разу не добились попаданий по британским кораблям. А стреляющие в практически полигонных условиях англичане, напротив, сумели в очередной раз нанести серьезные повреждения «Дерфлингеру», «Лютцову» и «Зейдлицу».

Молитке, как всегда, повезло. Даже в этот период боя огонь англичан по нему оказался на удивление неэффективным. А «Фон дер Танна», похоже, за дымами вовсе было плохо видно.

Около 17 часов германскому командованию стало известно, что против него выступил весь Гранд-Флит полным составом. Шеер понял это после доклада легких крейсеров «Франкфурт», «Висбаден», «Пиллау» и «Эльбинг», когда разведчики сообщили своему флагману, что попали под огонь английских броненосных крейсеров и линкоров...

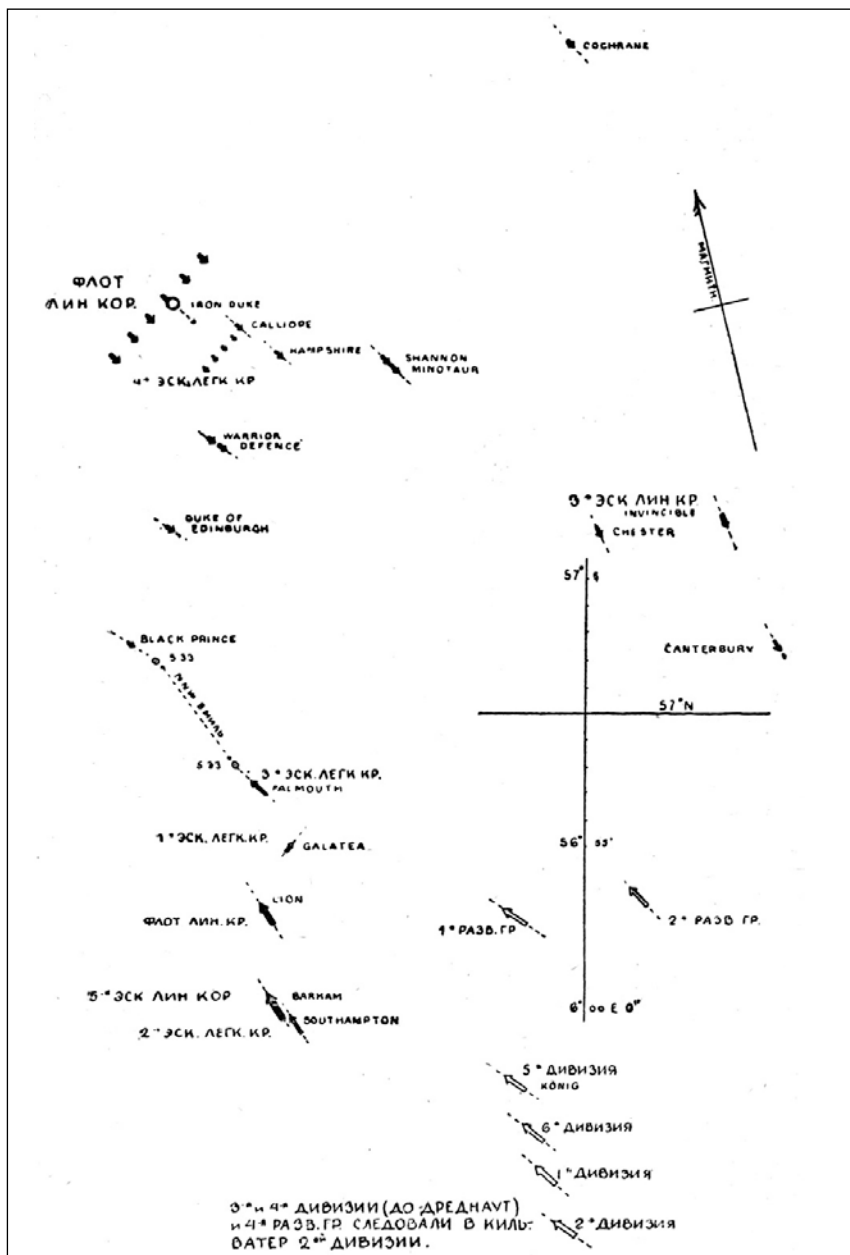
Правда, в действительности это были вовсе не линкоры, а линейные крейсера первого поколения – «Инвинсибл» под флагом контр-адмирала Горацио Худа, «Инфлексибл» и «Индомитебл». Они явились в район боя с северо-восточного направления – вместе со старыми броненосными крейсерами из эскадры адмирала Арбетнота, и теперь пытались огнем 305-миллиметровых орудий истребить разведывательную группу противника.

Сосредоточенным огнем англичанам удалось подбить «Висбадена». Флагман крейсеров Арбетнота – «Дифенс» – метким попаданием в кормовую часть вывел из строя левую турбину германского корабля и разбил рулевую машину. А броненосный крейсер «Уорриор» с довольно близкой дистанции осыпал немца фугасами, стремясь в первую очередь вывести из строя его артиллерию.

Стреляли по «Висбадену» и линейные крейсера, но ни одного попадания не добились, несмотря на то, что участники Фолклендской операции «Инвинсибл» и «Инфлексибл» еще в начале войны приобрели практический боевой опыт стрельбы по некрупной, активно маневрирующей цели.

Дредноуты Британии открылись кораблям германской главной колонны примерно в 17 часов 45 минут. И глазам наблюдательных партий предстало поистине величественное зрелище: шестью короткими кильватерными колоннами, по четыре могучих линкора в каждой, с дистанцией строго в одну милю между дивизионами, с северо-западных румбов спускался, как на параде, почти весь Великий Флот. По флангам огромного походного порядка в дымах и клочьях туманных зарядов носились многочисленные эсминцы противолодочного охранения и легкие крейсера – форзейли, адъютанты флагманов, разведчики, лидеры миноносцев...

СХЕМА 5. Контакт с главными силами Британского флота



Линейные крейсера Битти, продолжающие перестрелку с немцами, приветствовали появление своих главных сил поднятием специальных сигнальных флагов. А линкоры почти синхронно легли в поворот, производя маневр «боевого развертывания строя влево». В результате образовалась длинная кильватерная колонна, переломленная в центре по месту расположения дредноута «Бенбоу». И эта колонна, наподобие живой, движущейся латинской буквы «L» охватывала теперь строй эскадры Хиппера, и германский авангард оказался под сосредоточенным огнем линейных сил неприятеля.

Германские силы разведки и ближнего охранения не фиксировали в это время передвижений неприятеля. Они были слишком заняты поединком с английскими крейсерами Арбетнота и Худа, и в пылу сражения просто проглядели опасность...

«Дерфлингер» шел вторым в строю Первой разведывательной группы Гохзеефлотте. И чуть впереди слева от себя заметил в густом дыму отчетливый, словно картонная декорация на фоне пламенеющего занавеса, силуэт легкого крейсера «Висбаден». Просев в дифференте на развороченную снарядами корму, тот еле полз, тщетно пытаясь выйти из-под обстрела. На палубе его юта полыхал рыжими высокими языками жестокий пожар...

Совершив невероятным усилием еще один отчаянный рывок, погибающий корабль завалился в крен и медленно покатился в неуправляемую циркуляцию. А два крупных четырехтрубных британских крейсера откровенно пользовались беспомощным положением своего врага, почти переставшего сопротивляться. Они свободно выбирали дистанцию и угол обстрела, словно на учениях.

Это было даже красиво, как бывает красива игра сильного, свободного хищника с полузадушенной жертвой...

И здесь хладнокровие, кажется, впервые изменило комендорам германского авангарда. Двенадцатидюймовый главный калибр «Дерфлингера» синхронно развернулся на барбетах. Бросив обстреливать основную цель – неприятельский линейный крейсер, – немец вознамерился беглым огнем с дистанции менее 50 кабельтовых отогнать врагов от «Висбадена». Но прежде, чем огромные орудийные жерла выплюнули свои

снаряды в сторону первого британского корабля, тот уже окутался дымом и в считанные мгновения исчез под водой...

«Лютцов», сам израненный, все-таки успел поразить врага раньше!

«Дифенс», флагман Арбетнота, погиб почти мгновенно, не пробыв под огнем 305-миллиметровой артиллерии и трех минут. Одно попадание в снарядный погреб – и «мучителю несчастного “Висбадена”», как назвал англичанина старший артиллерист «Дерфлингера» Хельмут фон Хазе, пришел конец.

Второй крейсер эскадры Арбетнота – «Уорриор» – оставил в покое уже погибающего немецкого разведчика, и, получив от линейных крейсеров несколько жестоких попаданий, ретировался...

...Он появился на свет в 1905 году, на верфях старого Девон-порта, и был самым обычным для своего времени британским броненосным крейсером. Крупный – водоизмещением без малого 14 тысяч тонн, с четырьмя короткими толстыми трубами, с узким полубаком и прямыми, «утюжными» обводами резкого профиля.

Главный калибр – 234 миллиметра, средний – 190. Англичанин как англичанин, много их, подобных ему, рыскало по океанским дорогам последнего предвоенного десятилетия...

Нарекли его именем звучным и простым, одним из самых древних и распространенных в британском флоте. «Warrior» – «Уорриор», что в переводе означает просто – «Воитель».

Спокойно, без громких событий, он служил в дипломатической эскадре, и за несколько лет до войны намотал на винты почти полную кругосветку. За всю биографию «Уорриора» единственный поступок его команды штаб счел авантюрой. В 1912 году в Сайгоне «Минотаур» и «Уорриор» ухитрились заключить с двумя германскими броненосными крейсерами «дуэльный договор». Суть его была проста: если в военной обстановке судьба сведет крейсер типа «Дифенс» или «Уорриор» в поединке с «Шарнхорстом» или «Гнейзенау», обе стороны обязуются вводить в действие только равное число орудий сопоставимых по мощности калибров.

Впрочем, последнему в мировой истории документу такого рода суждено было остаться на бумаге, а до реальной дуэли дело не дошло. Не свела судьба на войне ни «Уорриора», ни его

блистательного флагмана с крейсерами германской Восточно-азиатской эскадры. Вскоре после начала войны «Уорриор» был зачислен в состав флота Метрополии и навсегда покинул колониальный регион.

31 мая 1916 года «Дифенс», флагман адмирала Арбетнота, вел свой Четвертый Разведывательный крейсерский отряд на правом фланге огромного линейного строя. Заслышав вдали канонаду тяжелых орудий, «Айрон Дюк» сигналом послал крейсера разведать обстановку.

В 17 часов 47 минут, следуя в кильватер «Дифенсу», «Уорриор» определил за жиденькой дымзавесой свою первую цель и начал пристрелку по медленно движущемуся тяжело поврежденному германскому легкому крейсеру «Висбаден».

Тот погибал уже и без них – с полуоторванной кормой и почти полностью ликвидированной артиллерией, имея повреждения винтов и затопления в котельных отсеках. Но добить противника, который не просит пощады и плена – это почти святое! «Дифенс» отдал приказ, и честный «Уорриор», уже готовивший шлюпки для снятия экипажа «Висбадена», вынужден был ему подчиниться.

В пылу боевого азарта, стреляя по почти безоружному израненному неприятелю, британцы не заметили, как из дымного клока на горизонте вышли несколько длинных, плоских бледно-серых теней... И обдавая ледяными брызгами, вырос у борта «Дифенса» выше мачт серебряно-белый всплеск первого выстрела...

Это германский авангард во главе с «Лютцовом» заметил в дыму и тумане, как два британца издеваются над «Висбаденом».

«Дифенс» продержался после этого не более нескольких минут. А «Уорриор» вышел из-под обстрела. Вышел, в первые минуты, кажется, даже не почувствовав смертельных ран! Полтора десятка снарядов всех калибров заставили замолчать одну из его главных башен, разворотили борт у ватерлинии в зоне котломашинной группы, сбрили несколько мелких пушек и унесли жизни почти сотни моряков в экипаже... Но он шел, способен был к маневру и стрельбе из оставшихся орудий.

Ветер захлестывал пробойны серыми волнами – и в борт гулко стучали плавающие встояка, как буйки рыбачьих сетей,

латунные гильзы немецких снарядов – некоторое время назад здесь прошла, стреляя, неприятельская эскадра. «Уорриор» шел, слабея от ран, заливаясь сквозь рваные дыры в обшивке грязной водой, покрытой пленкой нефти и смазочных масел. Воды, перемешанной с солью Северного моря и кровью погибших...

В этом бою не один «Уорриор» понес потери, были те, кто выглядел после обстрела еще страшней. Поэтому адмирал Джеллико даже удивился, когда ему передали с сигнального поста, что крейсер «Уорриор» просит разрешения удалиться с поля битвы для ремонта.

– Если при каждой царапине мы будем покидать боевую линию, что с нами станется? – пожал плечами Главнокомандующий. – А впрочем, пусть идет. Все равно он лишился своего флага и не очень соображает, что ему делать...

Мягкосердечный человек Джеллико... А между тем «Уорриор» вследствие полученных «царапин» имел почти полностью затопленным одно из машинных отделений. Огромные сильные шатуны главных механизмов ходили в воде, из тридцати двух механиков в изолированном отсеке в живых осталось трое. Но машина действовала, обеспечивала движение и водоотлив, и крейсер шел вперед – уже действительно почти не ориентируясь в обстановке, но периодически стреляя из уцелевших орудий по открывающемуся неприятелю.

Через час после выхода из-под огня «Дерфлингера» вода на «Уорриоре» затопила рулевое, румпельное и приводные отделения и проникла к системам электрического управления рулем.

Это едва ли не самое страшное, что может произойти на поле боя с погибающим или поврежденным кораблем. Еще цела часть артиллерии, и ее расчеты полны решимости нанести врагу хоть какой-то урон. Еще не уничтожены машины – и могучая сила пара толкает многопудовые поршни, вращает турбины, приводит в действие паровые динамомашин. Но всему этому уже цена – ломаный грош, потому что с парализованными рулями, неспособный к активному маневру, ты – мишень. Выбирать дистанцию и позицию для обстрела будет противник, и даже с самым гениальным тактиком-командиром на мостике ты проиграешь свою партию...

«Уорриору» почти повезло. До него не добрался неприятель, пока крейсер десятиузловым ходом ходил кругами на циркуляциях. Из-за затоплений рабочих отсеков машин он не мог ни отключить поврежденную часть ходовых, ни снизить или повысить скорость, ни выровняться на курсе.

В таком виде, бродящим по кругу, как слепая шахтерская лошадь, «Уорриор» был подобран транспортом-авианосцем «Энгейдайн».

К этому времени «Энгейдайн» уже выполнила свою задачу обеспечения эскадры воздушной разведкой. Теперь она плелась за главными силами флота, стараясь не попадаться на глаза немцам. И между делом обнаружила «Уорриора».

У крейсера уже отчетливо определялся дифферент на корму. Природная слабость основного набора крупных британских крейсеров и недостаточно рациональное деление корпуса на водонепроницаемые отсеки сделали свое дело – в кормовой части корабля сдавали переборка за переборкой.

«Энгейдайн» сообщила своему адмиралу, что, за неимением другого поручения, будет рада принести пользу в качестве спасательного буксира и доставить поврежденный крейсер в Росайт. В главную базу полетела шифрованная радиограмма с просьбой срочно подготовить док для приема корабля с многочисленными пробоинами ниже ватерлинии и тотальными разрушениями корпусного набора. Гидроавианосец впрягся в буксирные концы.

До семи утра «Энгейдайн» пыталась спасти «Уорриора». Подавала в его затопленные отсеки водоотливные шланги – но мощные циркуляторные насосы фактически качали воду из моря в море, поскольку локализовать повреждения и закрыть пробоины пластырем на ходу было невозможно. Тащила на буксире – с поминутными обрывами тросов на волнении. Экипаж гидроавианосца потеснился и освободил несколько кубриков для раненых с «Уорриора» и для отдыха его уставших моряков из дивизиона живучести...

Пожалуй, англичане не верили, что все кончено, даже тогда, когда над поверхностью воды осталось только полметра борта «Уорриора».

...И настало утро первого июня 1916 года. Рассвет был пасмурным, но в этот час тусклое северное солнце осторожно

высунулось сквозь маленькую прореху в обложных облаках, пробилось тонким жиденьким лучом и выхватило на почти штилевой поверхности моря серебряное пятно не более трех кабельтовых в диаметре.

Посреди этого феерически сияющего пятна «Энгейдайн» снимала экипаж с «Уорриора». В тугой утренней тишине после великой битвы. Чтобы через четверть часа, когда в последний раз мелькнет над серой, масляно блестящей волной не полетному холодного утра красный таран погибшего корабля, записать в вахтенном:

57 градусов 34 минуты Nord
2 градуса 56 минут Ost
«Уорриор»...

Обычно англичане погибают довольно быстро. Стремительно валятся в крен при поражении торпедой, или исчезают в дымном клубке внутреннего взрыва, если пробит неприятельским снарядом подбашенный отсек с боезапасом. А «Уорриор» поставил своеобразный рекорд по продолжительности смерти – 13 часов 9 минут.

Позже, уже по возвращении в Росайт, на вложенном в вахтенный журнал простом почтовом листке кто-то из офицеров «Энгейдайн» обнаружит наскоро набросанный карандашом рисунок. Стилизацию под средневековую гравюрную графику. На пустынном после недавнего сражения выжженном поле на руках у юной девы умирает рыцарь. И подпись: «Спасибо и прости!».

Скорее всего, автором этого романтического подарка был кто-то из молодых офицеров «Уорриора»...

Но до этого момента должны были пройти еще полсутки великой битвы.

...«Инвинсибл» ворвался в пекло боя, стремясь вывести свой отряд на одну линию с эскадрой Битти и подключиться к маневру охвата головы неприятельской колонны. Он видел в свою отличную оптику, что у флагманского «Лютцова» сильно разворочен полубак и заметно упала скорость. И попытался использовать представившуюся возможность добить предводителя неприятельской эскадры. На полном ходу он срезал «Лютцову» курс, открыв огонь всем бортом, и сотрясаясь при каждом мощном залпе.

Видимость на поле сражения к тому времени составляла всего около пятидесяти кабельтовых, и в буром пушистом облаке дыма англичане не заметили позади «Лютцова» плоский хищный силуэт второго линейного крейсера.

А это был никто иной, как «Дерфлингер». Один из лучших стрелков немецкого авангарда.

«Инвинсибл» был накрыт буквально с третьего залпа. Первый же попавший снаряд произвел пожар и большие разрушения в надстройках. Затем перебило приводы руля, отчего британский корабль сразу же вильнул на курсе, теряя управление. А следующий тяжелый снаряд вскрыл броню в центре корпуса, там, где над узкой палубой высились сближенные бортовые башни главного калибра, установленные по диагонали.

И снова, в который уже раз за эту битву, грохот детонирующего боезапаса на мгновение заглушил все выстрелы.

Многотонная бронева крыша башни номер три сорвалась с крепления, и из-под нее выметнулся в низкие небеса столб огня и дыма высотой более 400 футов. В ослепительном зареве, вставшем вполнеба, было еще видно, как в воздухе вращаются обломок шлюпбалки, мачтовая стенга, ствол малокалиберной пушки. На миг дымовое облако, вспухшее над волнами, скрыло «Инвинсибла» от глаз его врагов и соратников. А когда злоеущий дым рассеялся...

Дымящийся прямой нос линейного крейсера торчал из воды примерно до середины полубака, устремившись узким профилем в низкое небо. А рядом, почти под прямым углом, выступала из волн корма – с четырьмя крупными сильными винтами, еще истступленно лупящими дымный воздух. Конечно, винты вращались только в силу инерции механизмов, а в затопляющихся турбинных отделениях уже не было никого живого. Но это лихорадочное, невероятно быстрое движение винтов на несколько минут приковало взоры всех наблюдателей.

А среди хаоса обломков, сплошь покрывших море на несколько сотен квадратных метров, мотался на зыби облепленный жирной пленкой нефти и масел одинокий спасательный плотик. С него позже удастся поднять шестерых уцелевших моряков. И очевидец напишет в своих мемуарах:

– Странно, что никто из спасенных не сошел с ума!

Удивительно, но факт: с перебитым килем и почти полным разрывом корпусного набора на уровне второй котельной группы «Инвинсибл» продержался на воде еще минут 7–10. Внутренние отсеки в оконечностях у таких крейсеров довольно объемны, и пузыри воздуха в герметичных помещениях ненадолго продлили жуткую агонию корабля. И в результате на самых точных британских картах этого боя позиции противоборствующих эскадр даны в привязке к координатам погибающего флагмана Худа.

А все же странная была у него судьба!.. «Инвинсибл», первый линейный крейсер Британии и всего мира, был воплощением выморочной военной доктрины Фишера, считавшего: **«Нет такой боевой работы, которую мог бы делать линкор и не мог бы быстроходный крейсер, вооруженный такой же, как у линкора, артиллерией тяжелых калибров».**

«Инвинсибл» был жертвой смелого инженерного эксперимента, при многих несомненных достоинствах своих в чем-то ущербной. Он породил множество последователей, несмотря на то, что сам имел немало серьезных конструктивных недостатков.

Война успела уготовить ему лавры победителя при Фолклендах, и самую страшную смерть после медленной – в решающей битве... Тут поневоле уверуешь в наличие Провидения на войне.

8.

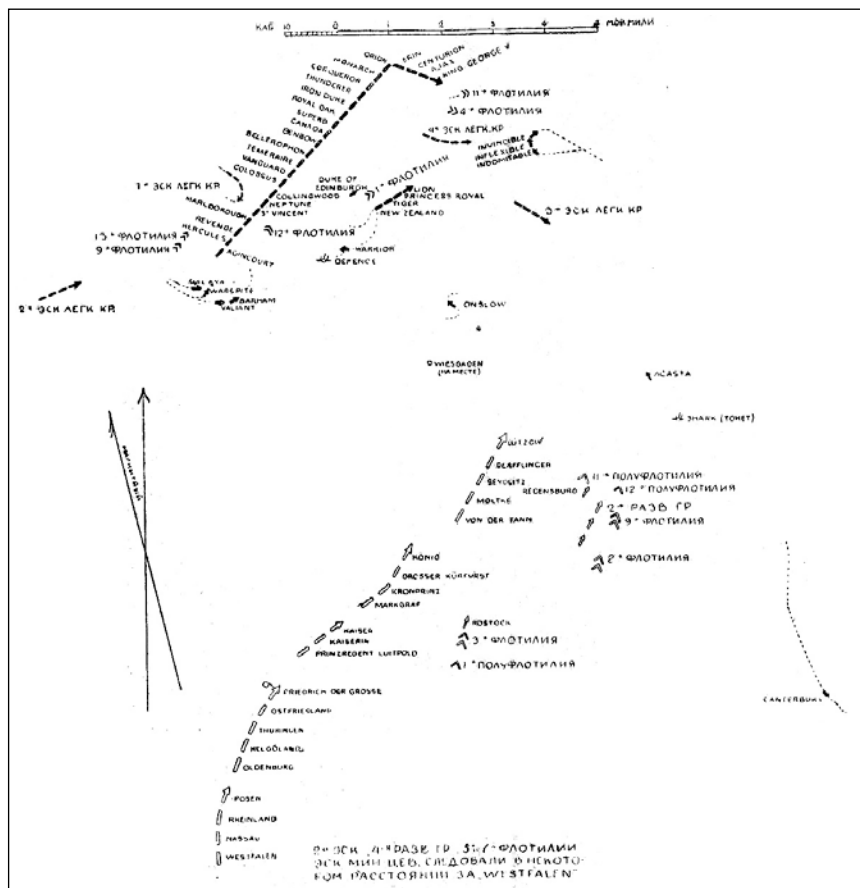
Наш Командор всегда рисковал в бою ровно настолько, чтобы не уронить свою честь. Но до риска, потребного для достижения цели, он не поднялся ни разу.

А. ле Гран

Итак, Гранд-Флит произвел на поле боя маневр боевого развертывания влево. В результате получился длинный «хвост» из идущих в кильватер дредноутов, переломленный в центре и вогнутой своей частью обращенный к неприятелю. Сохранись это положение противников более-менее надолго, немцы могли потерять практически весь свой авангард,

попавший под сосредоточенный огонь почти всей британской эскадры. Линейные крейсера Хиппера и так уже сражались из последних сил, а теперь еще и начало крепко доставаться некоторым линкорам Гохтеефлотте.

СХЕМА 6. Развертывание и вступление в бой главных сил Британского флота



На это и рассчитывал Джеллико, отдавая приказ развернуть колонну влево, а не вправо. В последнем случае у англичан было больше шансов попробовать не выпустить германский флот из «клещей» и нанести врагу поражение. Но с другой стороны, прорывающиеся к своим базам немцы неизбежно начали бы

срывать дистанцию, а чем ближе расстояние до противника, тем эффективнее их бронебойный боезапас. Это значит, что еще не один огненный фонтан взметнется над британской колонной и окрасит дымом вечернее небо... Лишние потери были Джеллико совершенно ни к чему.

При перестроении главных сил из походного порядка в общий кильватер адмирал Эван-Томас получил распоряжение главнокомандующего встать со своей эскадрой в конец колонны позади линкора «Эйджинкорт». На этом довольно простом перестроении сверхдредноуты Эван-Томаса едва не потеряли одного из своих сотоварищей.

«Уорспайт» неожиданно потерял управление – очевидно, в результате аварии рулевых приводов – и внезапно выкатился из кильватерной колонны на резкую циркуляцию в сторону противника. Его сосед по строю – «Вэлиант» – вынужден был прекратить стрельбу по врагу и уворачиваться от тяжелого форштевня неуправляемого мателота.

Немцы, заметив приближение «Уорспайта», приняли его случайный маневр за попытку вполне сознательной демонстративной атаки. И обрушили на британский линкор сосредоточенный огонь шести дредноутов...

За считанные мгновения они сделали из «Уорспайта» практически небоеспособную мишень. Линкор считался одним из лучших в Гранд-Флите, но четыре попадания тяжелыми снарядами достаточно быстро лишили его всякой способности к сопротивлению. Его 330-миллиметровый главный броневой пояс не сдержал удара, были повреждены системы электроснабжения, затоплен коффердам, вышли из строя циркуляторные насосы, обеспечивающие в этом отсеке водоотлив. С разрешения Джеллико адмирал Эван-Томас вынужден был отправить покалеченного «Уорспайта» ремонтироваться в Росайт. И линкор на глазах у всего британского кильватера покинул поле боя, что не могло не оказать отрицательного морального эффекта на остающихся англичан.

Около половины седьмого покинул боевую линию и «Лютцов». Избитый, с сильным дифферентом на нос, он еще был способен держать примерно пятнадцатиузловой ход, но управлять авангардом в бою был уже не в силах. На его шкафуте полыхали пожары, длинный узкий полубак был почти полностью

залит водой, и волны ходили уже на уровне якорного клюза. Большинство артиллерии, как главной, так и вспомогательной, вышло из строя. Не действовали системы централизованного управления огнем. Начала сдавать энергетика. Адмирал Хиппер, чтобы не лишиться возможности руководить боем, вынужден был перейти на борт эскадренного миноносца и отправиться вдоль колонны линейных крейсеров – поискать наименее искалеченного, чтобы вручить ему флаг и доверить жизни своего штаба.

Британский обстрел долго не давал одинокому миноносцу под адмиральским флагом приблизиться к «Мольтке» – самому удачливому из германских линейных крейсеров. В этом бою, действуя в составе соединения, вынесшего на себе основную тяжесть генерального сражения, «Мольтке» пострадал менее всех, и на момент выхода из строя «Лютцова» был единственным, кто еще мог заменить флагмана.

«Дерфлингер» получил не менее двух десятков попаданий разными калибрами, причем, около пятнадцати пробоин ему было нанесено 343-миллиметровыми снарядами британских «кошек». Системы оперативной связи германского линейного крейсера были уже давно уничтожены. Из восьми орудий главного калибра стрелять могли только два. А в носовой части левого борта, возле не крупного аккуратного клюза вырвало взрывом броневую плиту легкого истонченного пояса. При каждом взлете узкого крейсерского носа на усиливающуюся волну было видно, как целые водопады устремляются через эту пробоину...

«Зейдлиц» выглядел разве что немногим лучше «Лютцова»: более двух десятков вражеских снарядов и торпеда под полубак сделали свое дело. Строя он не покинул, но держался фактически лишь благодаря исключительной воле своего экипажа, бросившего все силы на борьбу за живучесть.

«Фон дер Танн» остался вовсе без главного калибра. Но на запрос своего адмирала о состоянии ответил, что расчеты заняты ремонтом заклиненной кормовой башни, и через несколько минут огонь будет возобновлен.

Прошло почти полтора часа, прежде чем эсминец с Хиппером на борту смог подойти под борт «Мольтке». За это время линейные крейсера Гохзеефлотте под предводительством

«Дерфлингера» совершили самоубийственную по самой идее своей, но очень необходимую в тот момент германскому флоту контратаку.

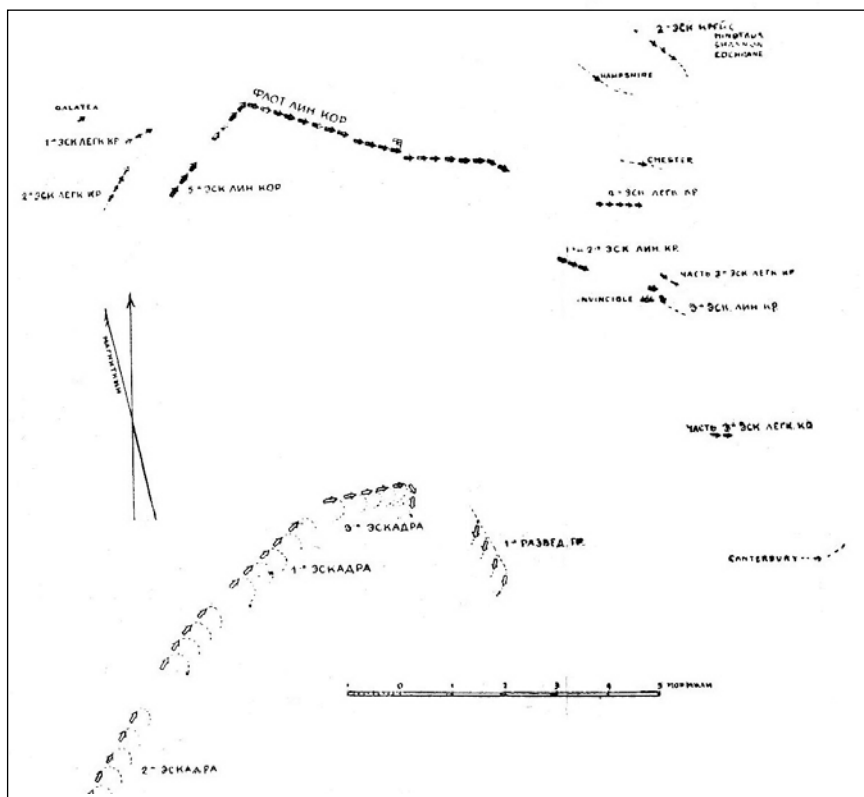
Линейные крейсера резко сорвали дистанцию и буквально набросились на британские линкоры, а тем временем главные силы немцев произвели свой знаменитый маневр «все вдруг» – синхронный поворот всей кильватерной колонны на обратный курс... Пусть на долю эскадры Хиппера достались новые тяжелые повреждения и потери. Пусть во главе Гохзеефлотте оказались теперь устаревшие броненосцы додредноутских времен, не способные более чем на 16–18 узлов полного хода. Но флот Германии без потерь вывернулся из британских «клещей».

Незадолго до войны никто иной, как Джон Джеллико, утверждал, будто синхронные повороты в виду неприятеля не могут быть широко применимы в боевой обстановке. Прежде всего – потому что выводят на роль предводителя эскадры корабль, шедший ранее концевым, а флагмана оставляют не у дел, лишенным возможности командовать личным примером. Или, подобно японцам, в каждом отряде двух флагманов держать – одного впереди, другого позади?.. Согласитесь, это возможно далеко не всегда. А в чисто тактическом отношении поворот «все вдруг» – это всего лишь смена стреляющего борта, мера на крайний случай...

Теперь, в самом кровопролитном бою этой войны, немцы вполне наглядно продемонстрировали британскому главнокомандующему, на что способна эта «неэффективная» и даже «бесперспективная» тактика в умелых руках.

Гохзеефлотте отходил под дымзавесу, поставленную линкорами типа «Кениг». Визуальный контакт друг с другом сохраняли лишь линейные крейсера Битти и Хиппера. «Кошек» поддерживали оставшиеся без предводителя «Инфлексибл» с «Индомитеблом». Немцам оказывали кое-какое содействие периодическим огнем два линкора-дредноута – «Маркграф» и «Кайзер». Но главные силы обоих флотов более не сходились в тесной схватке.

СХЕМА 7. Поворот Гохзеефлотте к отступлению



Перед закатом британские линейные крейсера, сами уже избитые, проявили последнюю вспышку активности, попытавшись напасть на концевые корабли отступающего германского флота. Этими кораблями оказались израненные «Дерфлингер» и «Зейдлиц», а также несколько броненосцев из Второй эскадры Гохзеефлотте.

Поначалу поворот «все вдруг» вывел Вторую эскадру во главу линейной колонны, но позже более современные линкоры обогнали представителей додредноутского класса, и старые корабли присоединились к прикрывающим отход линейным крейсерам Хиппера.

Несмотря на то, что броненосцы типа «Дойчланд» весьма медлительны по сравнению с линейными крейсерами, немцы

довольно быстро оторвались от преследования. Возможно, Битти просто не решился на долгую погоню за стариками, учитывая состояние своего флагмана «Лайона» и зная о присутствии неподалеку германских линейных крейсеров. Или же британский адмирал опасался, что «Дойчланды» увлекут его избитый отряд под дула дредноутов, которые явно не успели достаточно далеко уйти. В любом случае, в планы английского командования совершенно не входило продолжение боя на коротких дистанциях, и вскоре «кошки» оставили немцев в покое.

Солнце стекло в воду – раскаленной каплей на стеклянном задымленном небосводе. Световой день заканчивался, и, казалось бы, ночь должна была положить конец затяжной баталии. Но стратегические планы сторон, как оказалось, еще не были исчерпаны до конца...

9.

...Сражение незаметно перешагнуло границу перемены дат и, огрызаясь выстрелами, вползло в завтра.

А. ле Гран

Ночью английские главные силы снова перестроились в походный порядок, чтобы покинуть поле боя подивизионно, по четыре линкора в каждой колонне. Это было сделано с целью обеспечить хорошую управляемость громоздкой эскадры в темное время суток и надежную связь между всеми оперативными соединениями.

Адмирал Джеллико не скрывал от экипажей, что флот оттягивается к местам своего базирования, и никаких попыток дать врагу ночной артиллерийский бой предпринято не будет. Ведь ночь диктует значительное сокращение боевых дистанций, а при стрельбе на коротких расстояниях немецкие бронебойные боеприпасы гораздо эффективнее. И, кроме того, комендоры Гохзеефлотте обучались ночным стрельбам по специальной программе, и, несмотря на редкую практику, могли противопоставить англичанам даже кое-какой опыт...

Вдобавок, во время перестроения линкоров Джеллико убедился, что его корабли впотьмах подчас не отличают своих

от чужих, а при сигналопроизводстве ратьерами безбожно путаются. В отличие от немцев, которые проявили, по словам британского очевидца, **«редкостную слаженность действия некоторых линейных отрядов»**.

Главкомандующий не стал подвергать вверенные ему линейные корабли неоправданному риску, тем более, что в его распоряжении был некий резерв, который в дневном бою проявил себя очень слабо, зато ночью мог бы как следует «порезвиться»...

Речь идет о многочисленных эскадренных миноносцах Гранд-Флита. Еще во время русско-японской войны, после Цусимской битвы, адмирал Того послал в ночной пролив полчища миноносцев с заданием отыскивать и добивать поврежденные корабли неприятеля, оставшие от колонны. Теперь Джеллико не ставил такой задачи напрямую, он лишь приказал минноторпедным соединениям обеспечить ночью безопасность главным силам. Но командиры минных дивизионов вольны были понимать эту расплывчатую формулировку приказа как угодно. А значит, там, где была возможность атаковать, они атаковали. Причем, зачастую, не только без прямого указания, но даже и без ведома своего главнокомандующего.

Отдельными очагами бой еще вспыхивал в течение почти всей короткой ночи – последней ночи этой военной весны.

Уже когда опустилась темнота, британский легкий крейсер «Кастор» и 11 минная флотилия Гранд-Флита числом 15 вымпелов нос к носу встретилась с Четвертой разведгруппой Гохзеефлотте в составе 4 легких крейсеров. Немцы беглым огнем сорвали попытку торпедной атаки, и дело свелось к короткой нервной артиллерийской перестрелке, приведшей к нескольким попаданиям по крейсерам «Кастор» и «Гамбург». После чего противники разбежались во мраке в разные стороны, доложив своему командованию об уничтожении друг друга!

Отважный «Саутгемптон», тот самый, что «прочел» именно во время дневного боя большую часть германской линейной колонны и разгадал некоторые замыслы противника, угодил теперь в темноте под сосредоточенный огонь не менее пяти легких крейсеров. И едва спасся, когда бронебойный снаряд угодил ему в погреб боезапаса для шестидюймовых орудий. По сути, героя-разведчика спасло лишь то, что

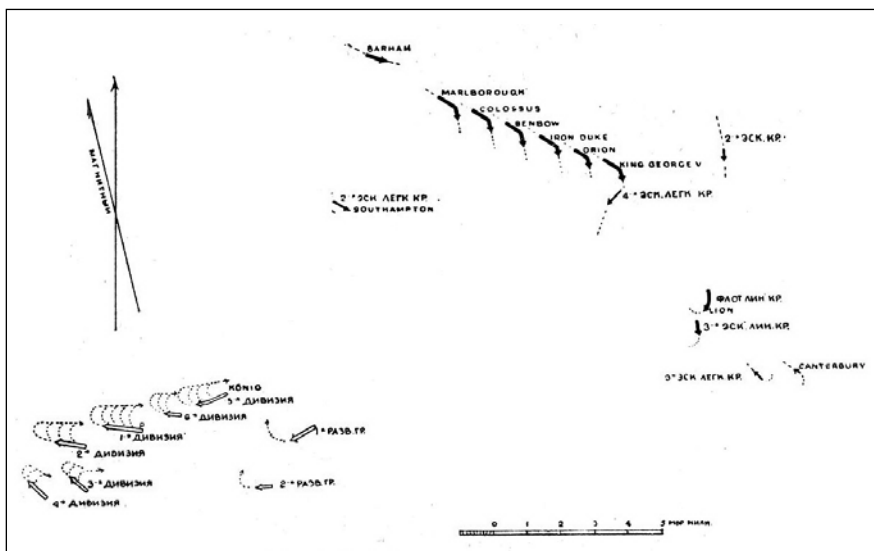
бронебойные снаряды несут меньший запас пороха, нежели фугасные, а потому бризантного действия этого взрыва просто не хватило на то, чтобы спровоцировать детонацию собственного боезапаса крейсера.

Но самая страшная из ночных схваток разразилась в час перед самой полуночью...

Британский лидер эсминцев «Типерери» со своей Четвертой минной флотилией около половины двенадцатого обнаружил позади себя, с юго-восточных румбов, несколько крупных медленнодвигающихся теней. И даже как будто мелькнул над темным горизонтом желтой вспышкой одинокий сигнал ратьеровского прожектора... В ответ «Типерери» показал лучом света свой позывной и номер флотилии, предполагая, что замеченные им корабли – британские линкоры.

Но тут вспыхнули разом десятки прожекторов, желтые снопы лучей взрезали темноту, отвоевав у ночи небольшой квадрат водной поверхности. И на ошеломленных англичан, почти ослепших и совершенно дезориентированных, буквально посыпались снаряды всех калибров...

Схема 8. Поворот Гохзеефлотте на противника



Эсминец «Броук» успел в суете под огнем опознать в огромном, плоском, ширококорпусном линкоре, медленно ползущем слева по курсу, немца типа «Рейнланд». Но доложить своему флагману просто не успел: получил повреждения руля от попавшего снаряда, и на полном ходу врезался в борт своего соседа по строю – эскадренного миноносца «Спарроухок». Затем с аварийными эсминцами столкнулся еще и заматавившийся под огнем «Контэст»... Удивительно, но в этой кромешной суете еще нашлись командиры, сохранившие самообладание настолько, чтобы мгновенно разобраться в ситуации и попытаться еще раз нанести урон врагу.

Эскадренный миноносец «Спитфайр» заметил неподалеку от себя, как ему показалось, крадущийся с погашенными огнями германский крейсер, выпустил по нему две торпеды, но, не услышав характерных взрывов, решил, что не попал, и отправился срезать дистанцию. Полетел в ночь полным ходом навстречу темной тени, и шел на сближение до тех пор, покуда не врезался противнику в высокий серый борт – весь в крапинках крупных заклепок... И вот тут, когда узкий нос миноносца вскрыл обшивку бронированной громадины, англичане поняли, что перед ними вовсе не крейсер, а линкор-дредноут. Родоначалник «линкоров Кильского канала», «Нассау» собственной персоной!

Выстрелом баковой пушки «Спитфайра» на мостике немецкого линкора было убито или ранено несколько офицеров и двое матросов-сигнальщиков. Пострадал и командир корабля. Но «Нассау» продолжал вести огонь по эсминцу даже после того, как тот уже вонзился в борт. Дульными газами из ствола главного калибра «Спитфайру» оторвало трубу и мачту, покорежило мостик, сошвырнуло в воду расчет носовой артиллерии...

Один из снарядов пролетел буквально над остатками мостика и даже сорвал фуражку вместе со скальпом с головы раненого командира эсминца. Этот мужественный офицер еще успел скомандовать «полный назад», прежде чем потерял сознание, и «Спитфайр», выдернув свой помятый нос из толстого бока линкора, стремительно исчез в сгустившемся мраке...

Казалось бы, при столкновении на полном ходу с таким массивным неприятелем, маленький корабль должен был

неизбежно получить несовместимые с жизнью повреждения. Но этот удивительный эсминец поутру 1 июня еще дотащится до Росайта. И ремонтная бригада снимет с его деформированного полубака несколько полос светло-серой чужой стали – шестиметровые лоскуты обшивки «Нассау».

Что же касается самого линкора, то он после столкновения, несмотря на довольно опасную пробоину в первой трети корпуса, еще мог держать скорость около пятнадцати узлов. Он более не встретил неприятеля этой ночью и к утру прибыл в Вильгельмсхафен, где ремонтники во главе с инженерами завода «Блом унд Фосс» долго разглядывали его изодранный борт. Если верить мемуарам, тогда-то и прозвучали слова:

– Чем это вас так?

– Взбесившимся миноносцем...

В этом же безумном эпизоде боя получил два торпедных попадания германский легкий крейсер «Росток». А уже знакомый читателю по завязке великой битвы «Эльбинг» был случайно покалечен массивным форштевнем своего же линкора «Позен».

Повреждения вышли из разряда тяжелейших – форштевень «Позена» вошел в борт легкого крейсера почти посередине, под прямым углом. Турбинные отделения были почти мгновенно затоплены, механизмы в них сорваны с фундамента и буквально смяты о диаметрально противоположную переборку или даже о противоположный борт.

Лишенный энергетики «Эльбинг», тем не менее, затонул далеко не сразу. Миноносцы Пятой полуфлотилии Гохзеефлотте сняли с него часть экипажа – раненых и тех, кто не был непосредственно занят борьбой за живучесть. До рассвета парализованный корабль пассивно дрейфовал по течению в сторону створа пролива Скагеррак, к датскому берегу. Возможно, у него даже были шансы спастись, если бы он был вовремя подобран своими. Хотя технология столь сложного ремонта была еще довольно несовершенна, прецеденты восстановления турбин после тяжелых аварий или их замены в Германии уже имелись. По крайней мере, крейсер мог дотянуть по течению до отмелей датского побережья и интернироваться в нейтральной державе. Тем более, что нейтралитет Дании был во многом формален, и фактически датчане сочувствовали немцам в этой войне.

Но судьбе было дано распорядиться иначе.

На рассвете «Эльбинг» был обнаружен британскими легкими крейсерами. Не намеренный сдаваться в плен и не имеющий возможности сражаться из-за критического крена, германский корабль открыл кингстоны. Впоследствии офицер британского легкого крейсера «Дублин», скрывшийся в мемуарах под псевдонимом «Лейтенант R. G.» писал:

– У «Эльбинга» были шансы принять участие в войне и на нашей стороне, в составе одной из эскадр союзников, поскольку, хотя он и построен был в Германии, но по русскому заказу, и относился к проекту легких крейсеров типа «Невельской». Первоначально корабль предназначался для Балтийского флота России. Немцы реквизируют его недостроенным накануне войны, ввели в строй, и в результате получили в состав своего флота крейсер, который по силе вооружения несколько превосходил их собственные проекты, считая и новейшие. Погиб он нелепо, задавленный в строю своими же линкорами, и мне, признать, было даже жаль этого сильного и красивого создания рук человеческих, имевшего на войне столь несчастный жребий.

Ночь после великой битвы принесла гибель многим.

Как только растворились в темноте уцелевшие эсминцы флотилии «Типерери», из-за горизонта навстречу германским линкорам вынесло черный призрак одинокого четырехтрубного корабля.

Это был отставший от своей эскадры броненосный крейсер Арбетнота – «Блэк Принс». Очевидно, он тоже принял во мраке врагов за своих, и шел, не таясь, высвечивая ратьером свой позывной. Первые буквы старинного и гордого рыцарского имени...

Это его и подвело. Линкоры «Тюринген», «Фридрих дер Гроссе», «Нассау» и «Остфрисланд» опознали англичанина не столько по характерному силуэту, сколько потому, что он напрямую назвал себя. Подпустили на дистанцию менее пяти кабельтовых, а затем хладнокровно врубили прожектора и начали расстрел беглым огнем.

В считанные секунды броненосный крейсер был превращен в пылающую развалину... Очевидец вспоминал потом, что когда остов несчастного «Блэк Принса» проносило по течению

мимо «Тюрингена», немцев поразили светящийся золотисто-красноватый цвет надстроек неприятеля, раскаленных от внутреннего пожара. Вряд ли кто живой был в этот миг на борту...

Пока германские линкоры практически безнаказанно расстреливали британский крейсер, за ними в отдалении наблюдала притаившаяся без огней «Малайя» – линкор-сверхдредноут из эскадры Эван-Томаса. Более того – в отвесах догорающего пожара она опознала в ближайшем к себе германском корабле дредноут «Вестфален» и сообщила своему флагману его имя.

Чтобы знал, кому мстить...

Но сама никаких решительных действий не предприняла, поскольку была одна. Кстати, Джеллико так и не отозвался на радиодонесение «Малайи», и видимо, это сыграло не последнюю роль в том, что помощи погибающему «Блэк Принсу» так никто и не оказал.

Немцы, опасаясь новых атак миноносцев из темноты, не стали спускать катера и шлюпки для поисков экипажа затонувшего британского крейсера. Лишь час спустя над могилой «Блэк Принса» прошелестела винтами стоя германских эсминцев и бегло осмотрела плавающие на поверхности обломки. Но среди нескольких моряков, державшихся на поверхности воды благодаря спасательным жилетам и скрученным пробковым койкам, никого в живых не нашла.

Израненный «Лютцов» в сопровождении нескольких эсминцев Гохзеефлотте, покинув строй, вначале полз с сильным дифферентом на нос по направлению к устью реки Яде. Потом неожиданно повернул, словно стремясь возвратиться к месту баталии, и прошел несколько миль на северо-восток, чтобы миновав поле боя с юга, оказавшись почти в пограничье датских вод. Затем снова потащился на юг – ближе к дому...

Складывается впечатление, что после того, как Хиппер со штабом покинул борт флагманского линейного крейсера, собственное командование корабля никак не могло принять решение о дальнейшем маршруте. Ясно было лишь одно: повреждения от снарядов «Лайона», «Принцесс Ройял» и «Инвинсибла» оказались достаточно тяжелы, чтобы привести крейсер в полную небоеспособность.

Сражаться «Лютцов» более не мог. Но мог еще примерно до полуночи 31 мая вот так упорно и тупо ползти куда-то в тем-

ноту с единственным желанием – спастись. Воля к жизни далеко еще не была исчерпана в его экипаже. И молодая команда трудилась изо всех сил, подкрепляя прочные переборки по соседству с затопленными отсеками, перекачивая в диаметральный бункера резервы котельной воды и перегружая тяжелый боезапас для компенсации кренов, отливая электро-насосами и паровыми циркулярами воду там, где ее еще можно было пытаться отлить.

Но к полуночи выгнутые непомерным давлением переборки начали одна за одной сдавать под натиском затоплений. Когда дифферент увеличился настолько, что за кормой вышли из воды на поверхность все четыре винта, «Лютцов» утратил последнюю из своих возможностей – самостоятельно передвигаться.

Буксировать корабль, получивший затопления, равные почти четвертой части собственного водоизмещения, практически невозможно – не хватит остойчивости, любое лишнее движение будет смертельным. Да и кто будет буксировать? Никого рядом, разве что – миноносцы, у которых на это не хватит сил...

На войне смерть подчас бывает одной из форм милосердия. К перекошенному в крене борту подошли серыми молчаливыми тенями быстрые эсминцы. Сняли сначала раненых, потом здоровых моряков. Оставили у шторм-трапа катер для высших офицеров и командира, которым долг велит уходить последними. Отвалили, перерезав канаты, вывесили за борт булины – на всякий случай, если катер будет, например, опрокинут волной. И затаились в безмолвном ожидании.

Две торпеды, пущенные эсминцем «G-38», скользнули в черной воде, окруженные феерическим ореолом серебряных пузырьков. На шканцах эсминцев по стойке смирно замерли черные шеренги матросов с непокрытыми головами. Агония флагмана авангарда длилась всего несколько минут. И много позже британский офицер Э. Четфилд, не видевший гибели «Лютцова», написал на страницах частного письма:

– Поначалу нам доложили наши агенты, что ночью немцам пришлось добить «Дерфлингера», который, мол, совершенно не мог идти. Я поверил, тем более, что после боя германское командование долго не афишировало гибель флагманского корабля лучшей своей боевой группы. Но вскоре разведчики уточнили

информацию, и мы узнали, что неистовый снайпер, принесший столько бед нашему отряду, вполне в порядке, находится в доке и вскоре даже будет в строю. А погибшим его собратом был более молодой, но облеченный властью над эскадрой «Лютцов»... Я видел его в деле, и могу сказать: «Лютцов» оказался достоин своего высокого поста. Фактически, он выиграл у нас бой, но проиграл битву за собственную жизнь.

А сражение все еще тлело, периодически возобновляясь в крошечной тьме последней весенней ночи. От британских торпед погибли старый броненосец «Поммерн» и легкий крейсер «Фрауэнлоб». Уже фактически в створе родного порта подорвался на оборонном минном заграждении линкор-дредноут «Остфрисланд», но отделался незначительными повреждениями прибортовых отсеков и деформацией переборки ПТЗ. Он самостоятельно добрался до ремонтных стоянок, но хуже было то, что его подрыв был воспринят соседями по эскадре как атака подводной лодки, и в этом квадрате еще битый час потом шла охота эсминцев на несуществующую субмарину...

О последнем визуальном контакте с противником Джеллико слышал уже по пути в Росайт – из радиограммы легкого крейсера «Дублин». Этот маленький шустрый англичанин на рассвете мог наблюдать гибель «Ростока». Германский крейсер лежал в дрейфе, резко накренясь, а два эсминца с помощью шлюпок эвакуировали его экипаж. Приблизиться и атаковать «Дублин» не стал. Да в этом уже и не было необходимости.

Самым долгим оказался путь домой для «Зейдлица». В ночь на первое июня избитый тяжелыми снарядами линейный крейсер, имеющий к тому же еще и торпедное попадание, был, подобно «Лютцову», откровенно близок к тому, чтобы отказаться от борьбы за свою жизнь. К рассвету был затоплен почти весь его высокий полубак, опустился на треть в воду даже дворянский герб рода фон Зейдлиц-Курбахов – личная эмблема корабля, расположенная у форштевня чуть выше клюза. В нормальном состоянии этот герб висит в шести с лишним метрах над ватерлинией.

Но на исходе утра винты «Зейдлица» были еще в воде, он был способен кое-как передвигаться. Начало светового дня, казалось, вдохнуло новые силы в усталую команду, а значит – смерть подождет...

Простояв период отлива у Хорнс-Рифа, где израненному кораблю пришлось из-за превышения осадки несколько часов провести на мели, «Зейдлиц» в сопровождении легкого крейсера «Пиллау», присланного Хиппером для содействия, и пары буксиров-спасателей прибыл в Вильгельмсхафен только к вечеру второго июня.

10.

*Под каждым гробовым камнем
спит своя Мировая История.*

Г. Гейне

Вернувшись в порт, «Зейдлиц» встал к ремонтной стенке и почти сразу же запросил с берега телеграфной связи со ставкой самого Императора. И кают-компания опального флагмана передала Его Величеству поздравление «с великой победой на море»...

К несчастью, телеграфный текст довольно плохо сохраняет интонацию, а потому, возможно правы и те из исследователей, кто счел эту депешу исполненной затаенной горькой иронии. Как бы то ни было, все эти поздравления были восторженно приняты. Ответная телеграмма содержала список награжденных моряков эскадры, и возглавляло этот список имя самого Хиппера, возведенного отныне в рыцарское достоинство.

Так потеряла смысл знаменитая шутка Хиппера, который, памятуя о германской традиции нарекать крупные крейсера именами прославленных генералов – чаще всего – дворян, а также об огромном количестве аристократов среди германского офицерства, как-то сказал:

– В моей эскадре все – князья и бароны, только я – из народа. Может, потому и командую...

Британский монарх тоже счел эту битву своей победой. В Скапа-Флоу и Росайте даже были по этому поводу торжества, отличившимся морякам король прислал награды и дорогие подарки. Битти отныне велено было прибавить к фамилии слова «оф Нордси» и именоваться бароном Северного моря.

Для современного исследователя истина не столь бесспорна, как для моряка, только что возвратившегося из кровопролитного боя. Много лет спустя историки и военные аналитики

пришли к выводу, что самая большая морская битва первой половины столетия завершилась, по сути, вничью. Обе стороны допустили немало ошибок. Оба главнокомандующих оказались по-своему гениальны по отношению к ситуации.

Немцы продемонстрировали лучшую тактическую выучку и смогли нанести неприятелю больше потерь. По тоннажу потопленных кораблей Британия потеряла почти вдвое больше, нежели Германия, по числу убитых моряков – втрое!.. На всех дистанциях боя немцы точнее стреляли, дольше оставались в строю, получая повреждения.

Создатель дредноутской концепции морской войны Дж. Фишер высказался по этому поводу весьма конкретно:

– В сложившихся условиях немецкий флот оказался орехом не по нашим зубам!

А знаменитый британский историк Х. Вильсон, как судья на ринге, ничтоже сумняшеся, констатировал «победу Германии по очкам».

Но...

Справедливее было бы все же считать победителями англичан.

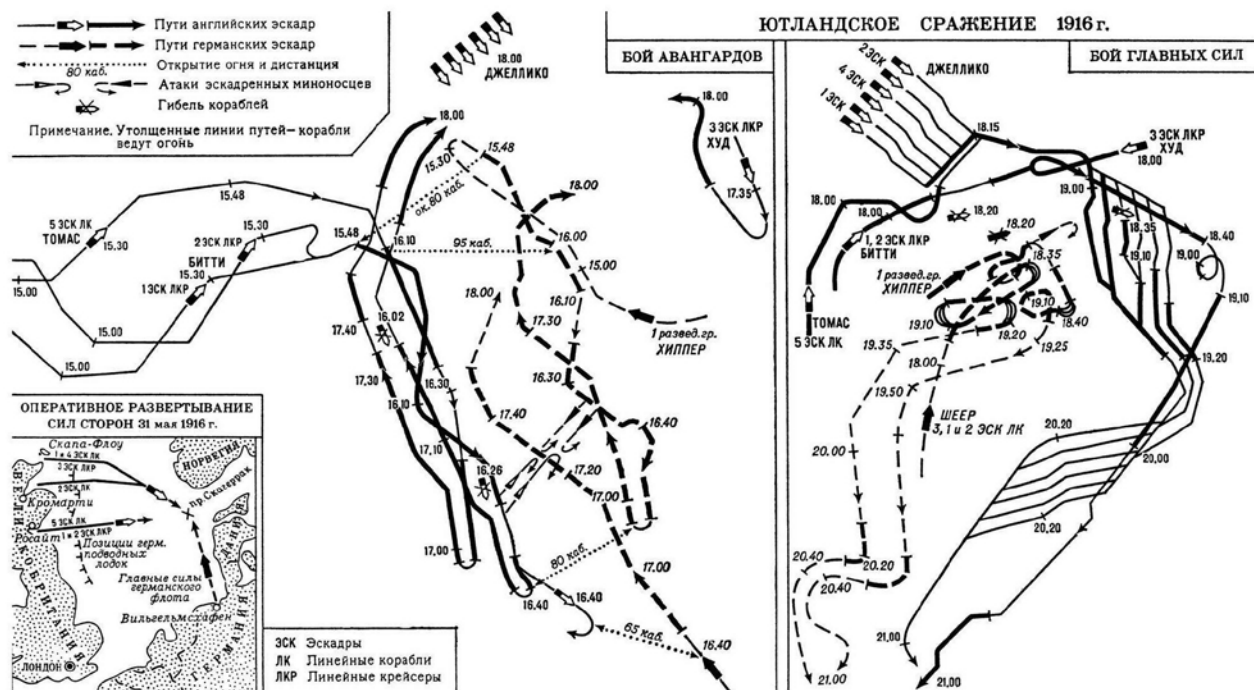
Британцы оказались сильнее в экономическом плане и быстрее восстановили силы после тяжелой баталии. Фактически, они сохранили господство на море. А у немцев лучшие из лучших попали в длительный ремонт, а компенсации потерь было взять фактически неоткуда.

Несмотря на попытку немецкого командования отдать Северное Море в «вечное и безраздельное пользование» подводным лодкам, концепция тотальной подводной войны потерпела неудачу. К тому же Германия начала проигрывать войну на суше, и непобежденный флот уже не мог спасти свою великую державу.

31 мая и сегодня считается в обеих флотах крупной викториальной датой, а также днем поминовения жертв Первой мировой войны.

И время давно примирило бывших врагов, поскольку все мы равны перед Историей.

СХЕМА 9. Общий ход сражения



Приложение 2:
СОСТАВ И СООТНОШЕНИЕ СИЛ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ
(БИТВА ПРИ СКАГЕРРАКЕ)

Много лет историки спорят о том, каково реальное соотношение сил в крупнейшем морском сражении Первой мировой войны?

Например, линкор линкору рознь... Это и броненосец водоизмещением в 13 тысяч тонн, и сверхдредноут в 28 тысяч. Да и среди дредноутов разница в весе бортового залпа между самым сильным и самым слабым из участников этого боя была почти втрое. Бронирование также не «страдало» однообразием. Максимальная толщина броневых поясов бывала и 229-мм, и 350-мм. Различия по характеристикам среди других классов кораблей были не меньшими.

Попробуем показать соотношение сил более наглядно. Для этого мы сравним не общий списочный состав участников боя, а конкретные соединения обоих флотов, выполнявшие в сражении аналогичные задачи.

Основой боевого порядка британского Гранд-Флита являлась линейная колонна, состоявшая из 24 линкоров. Боевое ядро ее образовывали 12 близких по характеристикам мощных дредноутов: 4 типа «Орион», 3 типа «Кинг Джордж V», 3 типа «Айрон Дюк», а также «Канада» и «Эрин». Каждый из них имел бортовой залп из 10 орудий 343-мм и броневые пояса до 305-мм. Из этого ряда выбивалась лишь «Канада» – с 10 орудиями калибром 356 мм, и главным поясом 229-мм. Костяк колонны был качественно усилен двумя сверхдредноутами типа «Ривендж» – с 8 орудиями 381-мм и поясом в 330-мм.

Остальные 10 линкоров английских главных сил были вооружены 305-мм орудиями. Да и бронированы были полегче: толщина главного броневых поясов у разных представителей этой технологической линии от 254-мм до 279-мм. Здесь также было своё исключение – «Эйджинкорт», имеющий аж 14 орудий в бортовом залпе, но с самым слабым броневым поясом – 229-мм. Боевое значение этой десятки было значительно ниже, чем у остальных линкоров. Их суммарный залп весил 35,5 тонны против 92 тонн у более мощных линкоров, или немногим более четверти огневой мощи.

Скорость английских линкоров из состава Главных сил колебалась в пределах 21–22 узла. Так как конструкция силовых установок была близка, как и конструкция паровых котлов с угольным отоплением, то возможности поддержания полного хода так же не отличались. Близки были и маневренные характеристики. Всё это позволяло добиться высокой слаженности манёвров и управляемости линейной колонны. Суммарный вес залпа этой колонны составлял более 127,5 тонны.

Линейная колонна Гохзеефлотте, противопоставленная этим силам, насчитывала 16 линкоров дредноутского поколения и 6 более ранних броненосцев, которых в данном случае можно считать полноценными линкорами лишь с большой натяжкой.

8 новейших немецких дредноутов типов «Кайзер» и «Кёниг» имели по 10 орудий 305-мм в бортовом залпе и пояс в 350-мм толщиной. По сочетанию параметров защиты и вооружения они на равных могли противостоять английским кораблям типа «Орион» и иже с ними, серьёзно уступая только линкорам типа «Ривендж». Над английскими линкорами с 305-мм орудиями немцы имели явное превосходство – за счёт гораздо более мощного бронирования и лучших характеристик немецкой 305-мм пушки. Скоростные характеристики германских кораблей тоже оказались несколько лучше – новые линкоры развивали ход до 21,5 – 23,5 узлов.

Остальные 8 германских дредноутов относились двум близким по конструкции, но очень различающимся по огневой мощи типам.

4 линкора типа «Остфрисланд» могли поддерживать ход менее 21 узла и несли броневой пояс до 300-мм. То есть сильно уступали новейшим немецким кораблям и в скорости, и в защите. Но по мощи бортового залпа уступали мало, располагая 8 орудиями 305-мм на борт.

4 линкора типа «Нассау», схожие по бронированию и скорости с линкорами типа «Остфрисланд», были вооружены более слабыми 280-мм орудиями. Из-за этого вес их бортового залпа составлял всего 59 % от веса залпа «Кёнига».

Пять броненосцев типа «Дойчланд» и броненосец «Брауншвейг» – тоже, в общем-то, линкоры. С поясным бронированием

не толще 240-мм и бортовым залпом из 4 устаревших 280-мм орудий. Вес залпа главного калибра броненосца типа «Дойчланд» был 960 кг, что составляет всего 23 % от веса залпа линкора типа «Кёниг».

Итог: по простому арифметическому подсчету вымпелов немцы уступали англичанам вроде бы незначительно – 22 линкора против 24. Но при этом у немцев в линейной колонне присутствовали корабли с очень разной скоростью, что затрудняло управление. Общий эскадренный ход Гохзеефлотте определялся по плетущимся в конце строя броненосцам. Как правило, в таблицах приводится цифра 18 узлов. Но это – для идеальных условий, которых в реальном бою не бывает. Вряд ли будет ошибкой считать эскадренную скорость германских линкоров более 16 узлов. Если сравнивать суммарный вес бортового залпа, получается 45,5 тонн у немцев против 127,5 тонн у англичан.

Что касается боевой живучести, то тут картина получается очень неоднозначная. Если линкоры типов «Кайзер» и «Кёниг» по защите превосходили любой английский линкор, то линкоры типа «Остфрислад» и «Нассау» занимали место между английскими линкорами класса «Орион» и линкорами с 305-мм артиллерией. Защита немецких броненосцев для линейного боя подобных флотов не выдерживала никакой критики, что заставляет их, вкуче с недостаточной скоростью и слабым вооружением, воспринимать скорее как обузу линейной немецкой колонны, чем реальное подспорье. В линейном бою Главных сил они могли служить только для отвлечения на себя части английского огня.

В итоге сравнения становится видно, что шансы на успех в случае линейного боя у немецких главных сил были довольно малы.

Подвижное крыло линейной эскадры – самостоятельное авангардное соединение – присутствовало в бою при обоих сражающихся флотах. При этом к вопросам формирования своих авангардов флотоводцы в Англии и в Германии подошли очень по-разному.

Интересующийся историей читатель привык воспринимать как штатное авангардное соединение Гранд-Флита эскадру адмирала Битти, насчитывавшую при Ютланде 6 линейных

крейсеров в своем составе. Четверо из них, – представители знаменитой серии «диких кошек Фишера», – довольно мало различались между собой по боевым качествам. Их бортовой залп обеспечивался 8 орудиями 343-мм, а броневой пояс достигал 229-мм. Максимальная скорость кораблей этого типа колебалась от 27 узлов у «Принцесс Ройял» до, вероятно, 30 у «Тайгера».

Но за этими сильными ходаками и неплохими стрелками следовали в кильватере два линейных крейсера типа «Индефатигебл» – слегка усовершенствованный для службы в колониях вариант «Инвинсибла», начавший к моменту генерального сражения уже изрядно устаревать. В бортовом залпе у них было по 8 орудий калибром 305-мм, а следовательно, у любого адмирала тех лет волей-неволей возникал соблазн подключить их обоих к обстрелу линейных сил неприятеля. Но броневой пояс они имели всего 152-мм. С такой защитой устоять против немецких линейных крейсеров и дредноутов будет очень непросто...

Максимальный ход «Индефатигебла» и «Нью-Зилэнда» не превышал 26 узлов. И если линейные крейсера типа «Лайон» имели суммарный вес залпа 20,3 тонны, то линейные крейсера типа «Индефатигебл» – только 6,2 тонны.

Для усиления группы Битти Джеллико выделил соединение линкоров под командованием Эван-Томаса – самых сильных и самых быстрых сверхдредноутов Гранд-Флита. Эскадра кораблей типа «Куин Элизабет», записанная в номенклатуре британского адмиралтейства под пятым номером, имела суммарный вес бортового залпа 28,2 тонны. По 8 пушек калибром 381 миллиметр делали их весьма опасным противником – особенно, для немецких линейных крейсеров. Даже если такой снаряд не пробьет, к примеру, 300-миллиметровый броневой пояс, тяжелые деформации, течи и выход из строя оборудования отсека от мощного сотрясения уже гарантированы...

Броневая защита у этих страшных сверхдредноутов тоже «не подкачала» – главный пояс доходил до 330 мм толщины. Параметры защиты и вооружения у линкоров типа «Куин Элизабет» были аналогичны тем, что имели идущие с линейной колонной корабли типа «Ривендж». Но в отличие от «Ривенджей», линкоры Эван-Томаса были способны развивать ход до 24–25 узлов. И при этом могли поддерживать его очень

долго благодаря котлам с нефтяным отоплением. Паровые котлы, использующие в качестве топлива уголь, не позволяют идти полным ходом более 3–4 часов – после этого паропроизводительность падает из-за засорения колосниковых решёток шлаками. Да и кочегары на третьем часу хода находятся на пределе усталости. А при нефтяном отоплении более полное сгорание топлива не даёт шлаков, усталость кочегаров на ходовых качествах не сказывается, и поддерживать высокую скорость можно хоть до полного израсходования топлива.

Этим силам противостоял немецкий авангард Хиппера в составе 5 линейных крейсеров, относящихся к 4 разным типам. Два сильнейших немецких линейных крейсера, «Дерфлингер» и «Лютцов», имели каждый в бортовом залпе 8 орудий 305-мм и бортовую броню в 300-мм. Скорость этих линейных крейсеров достигала 28 узлов.

Линейный крейсер «Зейдлиц», имевший такое же бронирование, был вооружён 10 орудиями 280-мм с длиной ствола 50 калибров, и мог поддерживать скорость свыше 28 узлов, а по некоторым данным – даже до 30.

«Мольтке», при аналогичном «Зейдлицу» вооружении и скорости 28 узлов, имел броневой пояс до 270-мм.

И наконец, «Фон дер Танн», вооруженный 8 орудиями калибром 280-мм с длиной ствола 45 калибров – такими же, как у линкоров типа «Нассау». Его броневой пояс составлял 250-мм, а скорость не превышала 27,7 узла.

В целом получилось, что ходовые данные у немцев были несколько лучше. Общий эскадренный ход германского авангарда выше, нежели у англичан. Это даёт немцам определённую свободу манёвра. Но суммарный вес германского залпа в 14,9 тонны против 54,7 тонн у английского авангарда, если считать с линкорами 5-й эскадры, не даёт никаких шансов на успешную «силовую» разведку главных сил противника и предопределяет завязку линейного боя: В любом случае первыми будут открыты и втянуты в перестрелку главные силы немецкого флота.

Если учесть, что линейные силы авангардов предусматривалось использовать вместе с остальными линкорами в бою главных сил, то общая картина остаётся крайне неблагоприятной для немцев из-за трехкратного превосходства английских линейных кораблей и крейсеров по весу залпа.

Крейсерско-разведывательные силы обоих флотов должны были как проводить разведку в интересах Главных сил и авангардов, так и препятствовать вражеским крейсерам, а также помогать отражать торпедные атаки лёгких сил противника на свои линейные корабли и крейсера.

Из 26 английских лёгких крейсеров, принявших участие в сражении, 3 были включены в качестве лидеров в состав лёгких сил и 6 подчинены непосредственно флагманским кораблям в качестве форзейлей.

Остальные 17 крейсеров были сведены в состав 4 крейсерских эскадр и должны были осуществлять разведку. Кроме них, ближнюю завесу, прикрывающую главные силы, обеспечивали броненосные и линейные крейсера, не входивший в состав линейных колонн Главных сил или Авангарда.

Три крейсера типа «Инвинсибл», входившие в 3-ю эскадру линейных крейсеров под командованием Горацио Худа, имели скорость хода до 25 узлов, вооружение из 8 орудий 305-мм и броневой пояс в 152-мм. Эта эскадра предназначалась для ближней разведки при Главных силах английского флота. Несколько нестандартная функция для линейного крейсера – работать в генеральном бою не с ударно-разведывательной авангардной группой, а среди легкобронных крейсеров и эсминцев. Но, похоже, британское командование просто «воздало по заслугам» представителям первой в мире линейно-крейсерской серии и нашло для «Иблингов» удачную «экологическую нишу». В силу явной недостаточности броневой защиты линейные крейсера типа «Инвинсибл» могли очень бледно выглядеть против почти любого дредноута или линейного крейсера Гохзеефлотте. Зато здесь, в разведывательной группе, они имели подавляющее превосходство по бронированию и вооружению над немецкими лёгкими крейсерами. Практически не уступая последним в скорости, «Инвинсиблы» становились смертельно опасными охотниками за разведкой противника.

8 британских броненосных крейсеров из последних додредноутских серий, сведённые в 1-ю и 2-ю крейсерские эскадры, могли развивать ход до 23–24 узлов, несли 152-мм бортовую броню и 234-мм и 190-мм орудия в броневых башнях. Недостаточная скорость (конкретизировать по

группам) не позволяла им решать задачи по поддержке лёгких сил и проведению разведки, броня и вооружения делали непригодными для участия в линейном бою. Но превосходство английских броненосных крейсеров в бронировании и вооружении над немецкими легкими крейсерами было огромным, что лишало немецкую разведку возможности выйти к английским Главным силам на дистанцию визуального контакта.

Лёгкие крейсера, имевшие своей задачей конкретно проведение разведки, были представлены двумя группами, представлявшими очень разные поколения боевых кораблей. В составе 2-й и 3-й эскадр лёгких крейсеров находились представители серии, поименованной в честь городов Британской Империи. Крупные для своего класса, 5250–5400 тонн водоизмещением, развивающие скорость 25–26 узлов и вооруженные 8–9 орудиями калибром 152-мм. Впрочем, здесь есть одно исключение: построенный по программе развития греческого флота, не попавший на «историческую родину» в связи с началом войны и вошедший в состав британской эскадры «Биркинхед» нес 10 орудий калибром 140-мм.

Защита у этих крейсеров была вполне адекватной выполняемым задачам. Только два более старых крейсера типа «Фалмут» были бронепалубными, остальные – типа «Саутгемптон» – уже несли броневой пояс в 51-мм.

1-я и 4-я эскадры лёгких крейсеров были составлены из девяти новейших крейсеров, относящихся к типам «Аретьюза» и «Кэролайн». При водоизмещении 3750–4200 тонн они несли по 2 орудия 152-мм и 6–8 орудий 102-мм. Броневой пояс имел 75-мм в толщину. Скорость крейсеров достигала 29 узлов, и благодаря нефтяному отоплению котлов, они могли поддерживать её на протяжении долгого времени.

Немцы имели только 11 лёгких крейсеров, два из которых были включены в состав лёгких сил в качестве лидеров. Так что противопоставить английским разведывательным силам немцы могли только 9 крейсеров, которые были сведены во 2-ю и 4-ю разведгруппы.

2-я разведгруппа включала 4 современных, мощных и быстходных лёгких крейсера. 2 крейсера типа «Висбаден»

по праву считались одними из лучших в своём классе. При ходе в 28–29 узлов они несли по 8 орудий 150-мм и броневой пояс в 64-мм, превосходя английские «города» по скорости и защите, а новейшие английские крейсера – по вооружению. Другая пара, «Эльбинг» и «Пилау», были несколько меньше по размерам и уступали собратьям в мореходности. Они в свое время строились по российскому техническому заданию и были бронепалубными.

4 разведгруппа отличалась куда как большей разнородностью, и состояла из 5 крейсеров трёх различных типов. Впрочем, некоторые общие черты присутствуют. Например, вооружение типовое: 105 миллиметровые орудия числом 10 штук. При этом ни у одного корабля в составе этой эскадры нет броневого пояса – все бронепалубные. Никто не способен развить ход 25 узлов. А следовательно, любой британский крейсер-разведчик превосходит представителей 4 разведгруппы по большинству боевых характеристик.

Характеристики и численность лёгких крейсеров обеспечивали англичанам стопроцентную возможность проводить эффективную разведку. А присутствие линейных крейсеров 3-й эскадры Худа делали превосходство англичан в развед-силах ультимативным.

Немецкая разведка, имевшая всего 4 современных крейсера, выглядела беспомощной несмотря на хорошие данные отдельных кораблей. С учётом разницы в силах Авангардов возможность «открыть» боевой порядок главных сил Гранд-Флита имели только Главные силы Хохзеефлотте.

Третьей боевой компонентой флотов являлись минные силы.

Как правило, миноносцы или эсминцы входили в состав любой крупной эскадры того времени. Основная их задача – торпедная атака капитальных кораблей противника. Наиболее доступными целями были повреждённые или отставшие от колонны корабли. Атака боеспособных кораблей линейной эскадры считалась возможной при ограниченной видимости: ночью, в тумане или из-под дымзавесы.

Кроме того, минные силы в эскадре нужны для отражения торпедных атак эсминцев и миноносцев противника, охраны

походного ордера от подводных лодок и, в редких случаях – ближней разведки при эскадре.

В английском и немецком флотах эсминцы очень многочисленны, и потому работают в составе крупных соединений – минных флотилий. Для Британского флота традиционно, чтобы такую флотилию возглавлял лёгкий крейсер или корабль целевой постройки – лидер. Фактически лидеры – это появившийся в Англии подкласс тех же эсминцев, отличавшийся от прочих большим водоизмещением и усиленным артиллерийским вооружением.

У немцев организационная структура минных сил иная. Флагман – лёгкий крейсер, которому подчиняется несколько минных флотилий, каждую из которых возглавляет один из строевых эсминцев. Подкласса лидеров в немецком флоте на описываемое время нет.

В Ютландском бою с британской стороны в составе минных сил присутствуют 3 легких крейсера и 77 эсминцев и лидеров, сведенные в 6 флотилий. Одна из них представляла сводную группу из эсминцев 9-й и 10-й флотилий.

При Главных силах находились:

4-я флотилия – 17 эсминцев близких по характеристикам типов «К» и «М». При водоизмещении 900–1070 тонн, они вооружались 3 орудиями калибром 102-мм. Эсминцы типа «К» имели 2 торпедных аппарата и развивали ход 29 узлов. Эсминцы типа «М» несли 4 торпедных аппарата и развивали ход до 34 узлов. Возглавляли флотилию лидеры «Типперери» и «Броук», имевшие водоизмещение более 1600 тонн, скорость в 31 узел и вооружённые 6 орудиями 102-мм и 4 торпедными аппаратами.

11-я флотилия – 14 эсминцев типа «М», которых лидировали лёгкий крейсер «Кастор» и лидер «Кемпенфельт». «Кастор» относился к типу «Каллиопе» и, при водоизмещении 4300 тонн, развивал скорость 29 узлов. Крейсер нёс броневой пояс до 100-мм и был вооружён 2 орудиями 152-мм, 8 в 102-мм и 2 торпедными аппаратами. «Кемпенфельт» был одним из лидеров типа «Лайтфут» и при водоизмещении 1440 тонн и ходе 34 узла нес вооружение из 4 орудий 102-мм и 4 торпедных аппаратов.

12-я флотилия – эта флотилия так же состояла из 14 эсминцев типа «М» и лидеров «Фалькнор» (типа «Типперери») и «Марксмэн» (типа «Лайтфут»).

При авангарде находились:

1-я флотилия – 9 эсминцев типа «I» и лёгкий крейсер «Фирлесс» в качестве лидера.

Эсминцы типа «I» при водоизмещении около 800 тонн и ходе 27 узлов вооружались 2 орудиями 102-мм и 2 – 76-мм, а также 2 торпедными аппаратами. «Фирлесс» относился к линии английских крейсеров-«скаутов». При водоизмещении 3400 тонн и ходе 25 узлов крейсер нёс вооружение в 10 орудий 102-мм и 2 торпедных аппарата калибром 457-мм. Защита крейсеров этого типа обеспечивалась только броневой палубой – без пояса.

Сводная группа 9-й и 10-й флотилий – 8 эсминцев типов «L» и «M», не имела в своём составе лидеров специальной постройки или крейсеров. Эсминцы типа «L» отличались от типа «M» несколько меньшим ходом – до 29 узлов.

13-я флотилия – 10 эсминцев типа «M» и лидер – лёгкий крейсер «Чемпион», однотипный с «Кастором».

Стоит отметить, что выделенные для лидирования эсминцев крейсера «Кастор» и «Чемпион» были наиболее новыми и совершенными в английском флоте.

С немецкой стороны в составе минных сил имелось два крейсера и 61 эсминец, сведённые в 7 флотилий.

При главных силах находились:

Флагман – крейсер «Росток», имевший ход 29 узлов, вооружение 12 орудий 105-мм и 2 торпедных аппарата, броневой пояс толщиной 64-мм.

1-я флотилия – 4 эсминца типа V-25, которые, при водоизмещении более 800 тонн и ходе 34–36 узлов, вооружались 3 орудиями 88-мм, а также 6 торпедными аппаратами калибром 500-мм.

3-я флотилия – 7 эсминцев типа V-25.

5-я флотилия – 11 эсминцев типа V-1. Эти эсминцы при водоизмещении около 600 тонн и ходе 32–34 узла вооружались 2 орудиями 88-мм, а также 4 торпедными аппаратами калибром 500-мм.

7-я флотилия – 7 эсминцев типа V-1 и 2 устаревших эсминца типа S-138. Последние при водоизмещении 500–600 тонн и ходе 30–32 узла вооружались 2 орудиями 88-мм и 4 торпедными аппаратами калибром 500-мм.

При авангарде находились:

Флагман – крейсер «Регенсбург», имевший ход 27 узлов, вооружение 12 орудий 105-мм и 2 торпедных аппарата, броневой пояс толщиной 64-мм.

2-флотилия – 10 эсминцев близких типов G-101 и B-97. Они при водоизмещении 1100–1400 тонн и ходе 34–36 узлов вооружались 4 орудиями 88-мм, а также 6 торпедными аппаратами калибром 500-мм.

6-я флотилия – 9 эсминцев типа V-25.

9-я флотилия – 11 эсминцев типа V-25.

Численное превосходство англичан в минных силах было не слишком велико. Однако английские эсминцы несли 102-мм орудия против 88-мм на немецких. За счёт явного преимущества в артиллерийском вооружении английские минные силы могли как отразить атаки немецких эсминцев, так и прорваться для атаки к крупным немецким кораблям. Это полуторное превосходство в артиллерийском залпе у англичан ещё больше усугублялось за счёт лучшей мореходности англичан и наличия у них лидеров специальной постройки с усиленным артиллерийским вооружением.

На первый взгляд немецкие эсминцы выглядят быстроходнее. Но английские эсминцы были нефтяными, а немецкие угольными, что делает преимущество немцев весьма сомнительным: «жидкостники не выдыхаются»!

Немецкие эсминцы имели превосходство в торпедном вооружении и менее заметный силуэт. При этом английские эсминцы из-за расположения торпедных аппаратов могли вести торпедную стрельбу только на траверз. Это позволяло легко отследить момент торпедного залпа. Немецкие эсминцы были способны стрелять торпедами как на траверз, так и на острых курсовых углах.

Вывод: общее соотношение сил практически не давало немцам шансов на победу в генеральном бою. По большому

счёту при столь выраженном преимуществе противника трудно даже просто отступить без серьёзных потерь.

Но был ещё один фактор – качество снарядов. В 1910 году Джеллико, занимавший тогда пост 3-го лорда Адмиралтейства, провёл эксперименты по обстрелу броневых плит 305-мм снарядами при разных углах встречи снаряда с бронёй. До этого английские снаряды проверялись только на пробитие брони по нормали. Во время опытных стрельб снаряд, попадая в броню под острым углом, просто раскалывался. Но Артиллерийская комиссия Адмиралтейства добилась прекращения экспериментов, объявив их ненужными.

Уже потому, после Ютландского сражения, Джеллико, вернувшийся в Адмиралтейство 1-м лордом, сменил весь состав Артиллерийской комиссии и возобновил исследования. И выяснил, что даже снаряды калибром 381-мм при попадании всего-навсего в шестидюймовую броню под острым углом, не могут преодолеть её, не разрушившись...

Но этот фактор, способный деморализовать личный состав и ставящий под сомнение превосходство Гранд-Флита, был известен только Джеллико.

Глава 12

«ТРИУМФ» АВАНГАРДА. СКАПА-ФЛОУ

1.

Само слово – «свобода» – было понятно лишь тем, кто побывал в плену или в тюрьме.

Вот «мир» – это было доступно и просто.

И значило только то, что больше не придется убивать и умирать.

А. ле Гран. «Авангард»

В 1918 году Германия проиграла мировую войну.

К осени безнадежность предпринимаемых попыток выйти из затянувшегося кризиса на всех фронтах стали настолько очевидны, что Его Величество кайзер Вильгельм II повелел своему канцлеру Макс фон Баден написать письмо американскому президенту Вудро Вильсону.

В этом письме содержалась официальная просьба германского правительства о перемирии. Держава готова была вести переговоры и принять от противника почти любые условия – за исключением заведомо унижительных. Впрочем, что может счесть для себя унижительным проигравший войну император, из письма оставалось совершенно неясным.

В качестве первого шага на пути к миру вице-адмирал Р. Шеер распорядился свернуть на севере Атлантики всю активную деятельность подводных лодок. Субмаринам предписано было более не покидать свои стоянки в Гельголандской бухте – вплоть до особого распоряжения Главного Морского Штаба. Правда, британское Адмиралтейство восприняло приказ Шеера несколько иначе, и по Гранд-Флиту была объявлена повышенная готовность к отражению подводных атак. Англичане всерьез полагали, что транспортные коммуникации в Атлантике оставлены немецкими лодками лишь для того, чтобы собравшись с силами, неприятельский флот мог ударить по стоянкам боевых кораблей на восточном побережье Британских островов.

Это мнение косвенно подтверждалось тем, что по данным британской разведки, почти одновременно с отправлением

письма с просьбой о перемирии кайзер приказал всем находящимся в Вильгельмсхафене морским силам быть в готовности номер один. Причем, приказ был оформлен от имени Шеера и Главного Штаба, но распространен по эскадрам не в письменном виде, а изустно, через офицеров-курьеров во главе с капитаном-цур-зее Леветцовом, начинавшим свою карьеру в Авангарде Гохзеефлотте в качестве командира линейного крейсера «Мольтке». Леветцов отправился к Хипперу и передал ему распоряжение Шеера подготовить план вероятного генерального боя.

Приказы не обсуждают. Даже если они отданы тайно и принадлежат мысли совершенно отчаявшегося монарха. Франц Хиппер вынужден был разработать оперативный план похода на случай, если следующим приказом будет атаковать неприятеля.

Согласно этому плану, намеченному к реализации при первой возможности, Гохзеефлотте выходит в море всем боеспособным составом – за исключением тех кораблей, которые находятся в плановом ремонте. Флотилии эсминцев под предводительством легких крейсеров идут к побережью Фландрии, где атакуют англичан, занятых контролем прибрежных вод. Одновременно с этим несколько крейсерских групп при поддержке всей Первой Разведывательной совершают налет... на устье Темзы и пытаются спровоцировать Гранд-Флит на массовый выход в море.

Одновременно Четвертая крейсерская группа германского флота со своими эсминцами должна была выставить минные поля к югу от Росайта. Подводные лодки в этом случае начали бы отрядами патрулировать воды по границе британских оборонительных заграждений и пытаться атаковать всякого англичанина, замеченного в зоне патруля, будь то боевой корабль или транспортный.

Нетрудно предположить, что Гранд Флит в этом случае обязательно выйдет в южную часть Северного моря, чтобы пресечь разворачивающуюся германскую операцию. Легким силам Гохзеефлотте предписывалось, несмотря на серьезный риск, попытаться атаковать торпедами любой из встреченных британских линкоров или крейсеров, а также выставить на вероятном пути следования неприятеля минные заграждения.

В ночь на третий день после обнародования приказа главным силам германского флота предписывалось навязать противнику бой. Именно так – с наступлением темного времени суток. В том, что к ночным стрельбам его корабли подготовлены лучше англичан, Шеер не сомневался, и полагал, что может рассчитывать на это преимущество. Кроме того, битва во мраке будет происходить на заведомо более коротких дистанциях, нежели обычно, а значит, сыграют свою роль и традиционно более легкая защита британцев, и более высокие свойства бронепробиваемости у германских снарядов.

Конечно, в этом случае и Гохзеефлотте не удастся избежать жестоких потерь. Но война идет к финалу, и если не использовать этот последний шанс нанести врагу урон, другого просто не будет. Значит – в бой, неизбежный и последний, итогом которого, наверное, может быть только абсолютная победа одной из сторон...

План был представлен на заседании штаба Шеера 27 октября 1918 года, и после консультаций адмиралов с императором Вильгельмом II принят к исполнению с 30 октября.

Эта разработка не учитывала только одного: в последнем бою, безнадежном бою победителей просто не будет. А красивая смерть за родину – не то, чего желают экипажи в самом конце проигранной войны.

Да и экономическое положение страны осенью восемнадцатого вполне могло поставить запланированную операцию под угрозу полного срыва. Количеством хорошего угля, потребным для массового выхода флота в море, Германия уже не располагала. Линкоры на стоянках давно получали для отопления бросовое топливо по заниженной норме. Да что топливо, порой с экипажным пайком были серьезные проблемы...

Однако вечером 29 октября линкоры Гохзеефлотте получили приказ Шеера готовиться к выходу и собрались на рейде Шиллинг. Никакой конкретики в распоряжениях своего адмирала они не обнаружили, эскадра, по сути, жила слухами. И слухи те были один другого страннее.

Говорили, что привезенные накануне линкорам из береговых арсеналов снаряды – особенные, сверхмощные, против которых не устоит и самая крепкая британская броня...

Говорили, что Кайзер бросил вызов лично британскому королю Георгу и сам поведет флот в сражение, выбрав в качестве

императорского флагмана новейший линкор «Баден». По другой версии, напротив, вызов исходил от английского монарха и был принят Вильгельмом «на рыцарских условиях»: чтобы не погибать многим, исход операции будет решен, как в парусные времена, поединком флагманов перед строем двух флотов...

Говорили, что никакого боя не будет вовсе, а эти сборы – на парад, поскольку в тайных координатах у берегов Фландрии Хиппер и Битти от имени своих держав подпишут перемирие на море...

Отсутствие какой-либо конкретной информации о предстоящем походе и революционное недовольство команд общей ситуацией в стране сделали свое дело: хватило нескольких агитаторов-социалистов, чтобы спровоцировать экипажи линкоров на бунт. Первыми отказались повиноваться командованию «Маркграф», «Кронпринц Вильгельм» и «Кениг».

Ночью 29 октября, как раз ко времени обнародования приказа о выходе в море, взбунтовались линкоры «Тюринген», «Кайзерин» и «Гельголанд». Команды, подчиняясь агитаторам из числа социалистов, вскрыли оружейные сейфы и разобрали винтовки, офицеров под угрозой расстрела затолкали в нижние отсеки и заперли под броню. И потребовали от кайзера отменить боевую операцию.

– Они, должно быть, были уверены, что в случае сражения станут просто пушечным мясом, – написал по этому поводу начальник штаба Хиппера контр-адмирал фон Трота, некогда командовавший «Фон дер Таном».

Кстати, «Фон дер Танн» тоже не остался в стороне от этих событий. Его моряки, а также несколько десятков кочегаров из экипажа «Дерфлингера», отпущенные в увольнительную на берег сутками ранее, не вернулись на корабли. Многие из них приняли участие в митинге матросов и портовых рабочих на набережной площади Вильгельмсхафена. Главным требованием митингующих было скорейшее подписание мира – пока обстановка в стране не стала еще хуже. Но и лозунг «Долой императора» тоже звучал...

В Куксхафене легкий крейсер «Регенсбург» поднял на мятеж эскадру миноносцев. Оперативно подавить выступление не удалось, команды начали избавляться от настроенных продолжать войну офицеров, высаживая их на берег шлюпками или попросту отправляя за борт.

В полночь 30 октября к инсургентам присоединился и «Баден», так и не дождавшийся обещанного доморощенными сплетниками штандарта Императора.

– А между тем, генеральное сражение было необходимо, – считал фон Трота, – отказ от боя означал бы позор нации, тогда как славный бой, даже если это бой насмерть, посеет семена надежды на возрождение флота. Нет будущего для флота, не потерпевшего тотального поражения, но скованного унижительными условиями позорного мира.

Однако к утру Шеер уже понял, что ручаться может, разве что, за команды нескольких подводных лодок. И то – сомнительно.

Хиппер, трезво оценивший обстановку на эскадрах, предложил отложить начало операции на одни сутки. А Кайзер приказал оставшимся верными ему частям готовиться к подавлению мятежа силой. И для начала велел пригрозить инсургентам торпедной атакой...

Император более не верил своему флоту – даже многим офицерам. К этому, разумеется, были основания, но попытка разговаривать с бунтующими командами с позиции силы не могла быть не обречена. Когда к «Тюрингену» подошла для предъявления императорского ультиматума оставшаяся верной правительству субмарина «U-135», на нее сразу же наставил свою артиллерию линкор «Гельголанд». К этому времени оба линкора, кстати, находились без хода: их кочегары погасили все котельные топки, кроме необходимых для обеспечения действия паровых динамо-машин.

Побоище в бухте?.. Нет, на это в командовании Гохзеефлотте никто бы не пошел. И адмиралы сами уговорили своего императора отменить приказ «воздействовать на мятежные команды угрозой торпедной атаки».

Итак, идея «с честью погибнуть за отечество и унести с собой в пучину каждому по врагу» отклика в экипажах не нашла. Красивые слова Кайзера пропали втуне, Хипперу с трудом удалось восстановить контроль над линейным составом флота, отменив боевой поход и разослав линкоры по разным базам. Около 500 активных участников мятежа было взято под арест. Их ждали гауптвахты и штрафные отряды, а четверо из

матросов-бунтовщиков были приговорены к расстрелу – за покушение на жизнь офицера.

«Тюринген» со своей эскадрой получил приказ перейти Кильским каналом на Балтику. Но и там линкоры не приступили к боевой подготовке, а... попросту продолжили бунт. Матросы объединились с кильскими докерами, и к вечеру восставшие полностью контролировали город. С 3 по 11 ноября от Кия до устья Эмса все германское побережье было охвачено революционными выступлениями.

2.

Перемирие было объявлено 11 ноября 1918 года. Сражения на сухопутном фронте практически прекратились, началось отведение войск от линии противостояния. Но победившая Антанта опасалась различных провокаций со стороны пылающей бунтами державы. И опасение это, пожалуй, не было лишено оснований, поскольку огромная сила – Императорский Гохзеефлотте – разгромлена так и не была.

Особенно опасались господа победители, что игнорируя приказы своего Кайзера, под которым уже окончательно расшатался трон, все-таки выйдут в море линейные крейсера Первой Разведывательной группы. Непобедимый Авангард, большую часть войны действовавший под флагом Франца Хиппера...

Эти опасения во многом были мифом для общественности. Во-первых, активность военного флота определяется экономическим состоянием державы, Германия же к концу войны была разорена и попала в жесткий топливный кризис. А во-вторых, даже негативно относясь к действующей власти и принимая активное участие в революционных событиях, военный человек остается собой. И подчиняется закону проигранных войн, гласящему: «наши намерения в отношении врага тем чище, чем положение ближе к безвыходному.»

Однако для проведения переговоров и заключения перемирия на море Британское Адмиралтейство потребовало от немецкого Главного Штаба конкретных гарантий безопасности.

Например, условием мира на море англичане поставили капитуляцию всех боеспособных подводных лодок Германии,

считая и подводные минные заградители. В британских списках потенциальных капитулянтов числилось 160 номеров. А когда немецкий военный дипломат капитан-цур-зее Вензелов сказал англичанам, что столько боеспособных лодок в Германии просто нет, руководитель британской делегации адмирал Росслин Уэмис ответил:

– Не наплевать ли теперь, сколько их у вас там? Пусть сдаются все до единой.

– Они могут не пойти на это. Разве честному воину допустимо сдаваться, если не потерпел поражения в бою? – возразил Вензелов. И вновь получил в ответ:

– Все до единой. Для вас это единственный выход.

А в отношении надводного состава Императорского флота руководители Антанты выступили с предложением интернировать 75 лучших боевых единиц в какой-либо нейтральной акватории. Например, в Норвегии или в Испании. А остальных оставить разоруженными в германских портах – под наблюдением союзных инспекций.

Интернирование означало полное разоружение кораблей без демонтажа артиллерии – в том смысле, что необходимо будет полностью сдать боезапас, торпеды и замки орудий. Экипажи подлежали частичному расформированию – до численности примерно трети от первоначальной. После чего корабли должны были своим ходом перейти в указанную победителями нейтральную базу и оставаться там до конца мирных переговоров, как заложники спокойствия и безопасности. Отдельным пунктом в выдвинутых Британией условиях подчеркивалось, что попытки интернируемых кораблей к какому-либо сопротивлению будут расценены как желание германского правительства продолжать войну.

Но ни одна держава не согласилась принять у себя на весь долгий срок переговоров такое количество германских кораблей с революционно настроенными командами. И накладно. И не знаешь, чего ожидать от них в каждую конкретную минуту, даже если они разоружены...

Англичане вынуждены были призадуматься над собственным предложением сами. В конце концов, стоянку для интернирования подобрали на Оркнейских островах. В северных Шотландских водах, в обширной естественной бухте Скапа-Флоу,

которую уже давно использовали качестве маневренной базы линкоры Гранд-Флита.

Использовали, но отнюдь не любили. В конце войны это была все еще глухая, малообжитая, пустынная акватория без развитой инфраструктуры, доступная во время войны для диверсий и атак подводных лодок... И, как выяснилось теперь, вполне пригодная для устройства «особого портпункта» – морского лагеря интернированных.

Неявка немцев в назначенный день также была объявлена представителями Антанты «выражением желания державы продолжать войну на всех фронтах».

А война уже исчерпала какой-либо логический смысл, и не приносила побежденным ничего, кроме умножения потерь. Как там, у знаменитого поэта?.. «Тысяча смертей за шестьдесят минут ради стратегических штабных причуд.» Не более. Но и не менее...

Через 48 часов после объявленного прекращения огня в Росайт для окончательного установления условий интернирования вышел германский легкий крейсер «Кенигсберг» II – представитель новой серии, нареченный в честь погибшего 15 марта 1915 года на Руфиджи первого «Кенигсберга». Этот прекрасный боевой корабль новейшего проекта даже не успел толком принять участие в боевых действиях завершающейся войны. И помимо штаба контр-адмирала Гуго Мейрера, который должен был вести переговоры с англичанами, на его борту находились выборные представители революционного матросского Совета. Новое время с его идеями народовластия еще не умело управлять разорившимися на войне, голодными и разрушенными державами. Но пыталось научиться.

Впрочем, с представителями нижних чинов английские власти беседовать категорически отказались, так как никаких революционных органов управления флотом не признавали. Адмирал Гуго Мейрер вел переговоры с английскими лордами в одиночестве, даже без переводчика, поскольку в совершенстве владел английским сам.

16 ноября, завершив свою печальную миссию, «Кенигсберг» отбыл в Германию, везя для Гохзеефлотте приказ о прибытии на интернирование, и в тот же день два десятка подводных лодок из первого сводного отряда капитулянтов отбыли

в Гарвич, чтобы четверо суток спустя на рейде этого города передать свои флаги контр-адмиралу Реджинальду Тэрвиту. Потом в разных портах Британии немецкие лодки сдавались в плен еще в течение двух недель. Лодок оказалось куда более пересчитанных британской разведкой ста шестидесяти, и сам Битти отметил в частном письме:

«Слава Богу, что сэр Росслин Уэмис оказался столь настойчив в своих требованиях. Реальная картина с германскими лодками оказалась сложнее, чем мы поначалу представляли».

Покуда сдавались неприятелю капитулировавшие субмарины, у портовых причалов Вильгельмсхафена сгружали боезапас надводные корабли Гохзеефлотте. 19 ноября им предстояло в последний раз отправиться к британским берегам.

3.

21 ноября 1918 года британский новый легкий крейсер «Кардифф» в скучном тумане северной поздней осени встретил идущую из Вильгельмсхафена германскую «специальную эскадру», вышедшую в последний поход этой войны.

Накануне вечером с росайтского рейда в последний раз всем составом вышли в море и британские корабли. Формально – с целью учений. Фактически – линейная колонна Гранд-Флита выбралась со своих стоянок, чтобы продемонстрировать миру свою «не пострадавшую от военных действий боеготовность».

Как и всякая флотская операция, этот поход имел кодовое название, секретное буквенное обозначение – «ZZ». Символично, если учесть, что в некоторых радиокодах той эпохи две последние буквы алфавита, отбитые морзянкой в конце радиogramмы, означают: «ухожу с волны», «больше в этом канале не работаю».

Теперь «Кардиффу» были заранее известны точнейшие координаты будущего места встречи с германской эскадрой. И все же когда на дистанции оптической видимости – не более, чем в двух десятках кабельтовых – из серой пелены мгновенно и неожиданно нарисовался длинный силуэт

крупного линейного крейсера с высоким громоздким полубаком и грубоватым, резким профилем форштевня, англичанам почему-то стало не по себе...

«Зейдлиц»...

Сдержал все-таки слово своего тряпки-кайзера. Пришел и привел отряд – в точном соответствии с предварительной договоренностью.

«Кардифф» подошел – осторожно, как не ходил и по недограленным минным полям... Впрочем, ему – новичку эскадры – не успело достаться на долю настоящих минных полей, где плотность заграждений достигает полсотни мин на квадратный кабельтов. На счету одного из новейших легких крейсеров Британии был лишь один крупный бой – налет англичан на Гельголандскую бухту осенью восемнадцатого, где «Кардифф» получил три снаряда от легких крейсеров адмирала фон Ройтера. Кстати, оружейной стрельбой тогда дело не ограничилось: германские легкие крейсера, пользуясь скверной видимостью, отработались по противнику еще и торпедами. По свидетельству адмирала Александер-Синклера, **«торпед было столько, что можно было подумать, будто у Ройтера не по паре аппаратов на каждый крейсер, а по шесть, как у хороших эсминцев»**. Так что экипаж «Кардиффа» прекрасно представлял себе, каким может быть «жест отчаяния» непобежденного неприятеля.

Англичане ждали.

Выстрела?

Самоподрыва?

Струи ядовитого газа из пожарного брандспойта?.. (Да, и такое было: экипажу «Кардиффа» перед выходом даже раздали противогазы – на всякий случай).

Но не дождались. Вспомните: «Наши намерения становятся чисты, когда положение делается безвыходным»...

Встав форзейлем во главе медленно идущей растянувшейся кильватерной колонны, «Кардифф» проводил немцев в сторону британского побережья, к острову Мэй. А там, на внешнем рейде и в просторной удобнейшей бухте Абеледи уже находились в ожидании, стоя в двух колоннах парадного строя, 370 боевых единиц Антанты – под флагами английскими, французскими, американскими... Здесь были представлены все

классы боевых кораблей – от дредноутов до канонерок, от линейных крейсеров до шлюпов, от эсминцев-лидеров до подводных лодок.

Возглавляла по-парадному напыщенную союзническую армаду «Куин Элизабет» – один из лучших линкоров-сверхдредноутов мира, вооруженный артиллерией калибром 381 миллиметр. «Куин Элизабет» не участвовала в битве при Ютланде, но в этот момент на ее гафеле развевался опаленный и продымленный флаг, принесенный из этой битвы – флаг, доставшийся новому флагману от «Лайона».

«Кардифф» флажными сигналами представил ей прибывших. И провел за собой меж двух строгих парадных колонн – как в парусные времена водили пленных.

И это было первым демонстративным нарушением международных правил об интернировании, поскольку закон гласит, что объявлять интернированного пленным и относиться к нему, как к пленному, нельзя. Но победителей у нас от века стараются не судить. А жаль.

Когда «Зейдлиц» поравнялся с «Куин Элизабет», она дала британским линкорам и крейсерам сигнал:

– Приступить к конвоированию прибывших!

Обе колонны совершили поворот «все вдруг». Обычный маневр в составе кильватера. Или в этот миг само время повернулось от войны к миру? К недолгому миру, которому всего через два десятилетия суждено было взорваться новой мировой войной...

Э. Четфилд, капитан первого ранга (и, наверное, блестящий литератор в душе), командовавший в эту войну линейным крейсером «Лайон», остался честным офицером до конца. Он понял каверзный замысел своего адмирала, и записал в своем дневнике:

– Для очень многих из нас это было мучительное зрелище. Ощетинившиеся орудиями могучие линкоры, линейные крейсера, силу и отвагу которых мы дважды могли по достоинству оценить в больших сражениях, теперь шли мимо нас, словно поджав хвосты, и это было постыдно и отвратительно. Моряки минувших лет перевернулись бы в гробу, доведись им увидеть этот стыд...

Постыдно и отвратительно тащиться сквозь строй победителей вслед за флагманским герольдом. Но еще более мерзко устраивать на посвященном перемирию параде церемонию, право на которую Гранд-Флит все же не заслужил – ни при Доггер-Банке, ни в Скагерраке.

Единственный – среди 370! – стоявший левофланговым в строю линейных крейсеров, темно-серый «Инфлексибл» – имел право хоть как-то назвать себя победителем в полном смысле этого слова. Один гарантированно выигранный бой у него на счету все же был – за четыре года войны. Но это был Фолклендский бой. Тот самый, когда оставалось лишь выйти, – и, пользуясь превосходством в калибре оружия и скорости, быстро пристрелить врага. Но битва продлилась чуть ли не пять часов, и от снайперской стрельбы германских комендоров «Инфлексибл» получил 24 попадания в бою, который должен был выиграть «всухую».

Во время битвы при Скагерраке «Дерфлингер» почти случайно вышел на флагмана Фолклендов – «Инвинсибла» – и разорвал в клочья за считанные мгновения. Дуэль двух линейных крейсеров не продлилась и пяти минут!

«Дерфлингер» искал в прицеле и второго – «Инфлексибла», но тому повезло – он успел отвернуть с курса контратаки.

Германскую сводную эскадру отконвоировали в бухту Абеледи на острове Мэй, где она встала на якоря. А с закатом солнца флагманская «Куин Элизабет» отсигналила играть «Вечернюю зорю», одновременно флажным приказом распорядившись спустить флаги и боевые вымпела на немецких кораблях. И Битти обещал позаботиться о том, чтобы эти флаги более никогда не были подняты.

Закат в этот день наступил в 15 часов 57 минут, как отметил в своих записях исполняющий обязанности командира «Зейдлица» капитан-цур-зее Тагерт.

4.

То, что было потом, окончательно стерло разницу меж интернированием и пленом, весьма заметную, если читать международные законы внимательно.

Буквально на следующий день Битти распорядился провести досмотр интернированных на предмет соблюдения правил

разоружения. В принципе, это законное мероприятие – проверить, полностью ли сдан боезапас, демонтированы ли замки орудий. Почти формальность в обычных условиях.

Но на сей раз она была превращена англичанами в подробный обыск германских кораблей, сопрягавшийся с частичным ограблением. Вопреки всем действующим международным положениям и законам, немецким офицерам не разрешили сохранить именное и наградное личное оружие. В каких музеях и частных коллекциях осели теперь эти кортики и шпаги с витыми золочеными гардами и гравировками готической вязью «За отвагу в сражении» на клинках?..

После досмотра немцев перевели в Скапа-Флоу. «Пофлотильно» – мелкими группами, составленными из разнотипных кораблей. Господа победители боялись несанкционированных действий со стороны Гохзеефлотте даже теперь, когда так и не побежденный в открытом бою противник был обезоружен условиями перемирия.

Тем временем в Киль прибыла английская делегация, чтобы сопроводить на интернирование еще остававшиеся в ремонте линкоры «Баден» и «Кениг». Им, а также только что вступившему в строй легкому крейсеру «Дрезден», нареченному в честь одного из легких крейсеров эскадры графа Шпее, и еще несколькими миноносцам также по условиям перемирия предстояло присоединиться к интернированной эскадре в Скапа-Флоу.

27 ноября перевод германских кораблей в просторную, но почти совершенно необустроенную шотландскую бухту был завершен. По окончании этой операции британское Адмиралтейство передало для распространения через газеты официальный пресс-релиз, поражающий своей циничностью:

– «Капитуляция немецкого флота, не сопровождавшаяся громом битвы, навсегда останется беспримерным свидетельством нашей морской силы. Весь мир признает, что эта сдача противника – результат непоколебимости, с которой британский флот оказывал давление на врага четыре военных года. Нам сопутствовало неизменное терпение во время ожидания, и напряжения более серьезного, чем порой бывает во время атак».

Одновременно с подачи самого британского командующего – Дэвида Битти – периодические издания Англии, пишущие на военную тему, разразились безудержной пропагандистской

кампанией, всячески преувеличивающей достижения британского оружия. Так, например, весьма популярный в обывательских кругах журнал «Глоб» назвал «операцию ZZ» **«...примером того, как германский флот, проявивший ранее глупость и трусость в сражениях, теперь проявил глупость и трусость в дни испытания миром»**. Вслед за этим вдохновенным бредом журналиста «Глоб», более солидная пресса также начала рассуждать о «позоре германского флага» в этой войне...

Инспирированием подобных публикаций те из британских флотоводцев, кто так и не смог наголову разгромить противника в бою, пытались морально раздавить его в мирное время. И в придачу стереть в общественном сознании разницу между интернированием до конца мирных переговоров и позорной сдачей в плен в последний день боевых действий.

Естественно, никаких фактов в пользу своей позиции борзописцы старались не приводить.

Газетчики не могли и не хотели вспоминать ни проигранный британцами Коронельский бой, ни даже победные для Британии Фолкленды – должно быть, потому что действия эскадры Шпее были весьма далеки от понятий о «глупости и трусости». Заметим – действия в ситуации, стратегически безнадежной...

Конечно, они не могли помянуть и налет Гранд-Флита на Гельголандскую бухту, поскольку все три погибших в этом бою германских легких крейсера сражались до последней капли крови. И даже слабой относительно своих врагов, давно морально устаревшей «Ариадне» под огнем британских линейных крейсеров не приходила мысль о сдаче в плен.

Имевшая место попытка утверждать в газетах, что «Блюхер» в свои последние минуты в бою при Доггер-Банке был готов капитулировать, была поднята на смех... британскими же офицерами. Находившийся в этом бою на мостике «Аретьюсы», которая и добила германский тяжелый крейсер, Реджинальд Тэрвит утверждал, что он предлагал немцам почетную капитуляцию. Но «Блюхер» не удостоил его никаким ответом, кроме выстрела из последнего уцелевшего орудия. А уж кто «глупее» вел себя в Ютландском сражении, Хиппер или Битти, становится очевидным при простом изучении более-менее подробной карты этого боя.

Справедливости ради отметим, что если кто и проявил недальновидность в этой войне, не раз поставив собственный флот на грань поражения, так это лично германский Кайзер. Тот, чьим распоряжениям не всегда мог противостоять даже Тирпиц, имевший на императора влияние. Одно из таких распоряжений привело, например, к отсутствию германских линкоров в бою при Доггер-Банке, сказавшемуся на судьбе сражения самым роковым образом. Но при чем тут «позор флага»?

Зачем британскому Адмиралтейству был нужен этот мутный поток газетной клеветы – очевидно. Если бы его не было, кто-нибудь из независимых публицистов мог и обратить внимание на то, что ошибки Стэрди, Битти, Мура, Милна и других высших чинов флота не раз приводили к тому, что при подавляющей численности своих сил, Британия не могла одержать над врагом по-настоящему скорой и решительной победы.

5.

Когда германские корабли прибыли в Скапа-Флоу, британское Адмиралтейство впервые вспомнило о существовании международных законов. Дело в том, что интернированных, в отличие от пленных, положено содержать за счет казны их родного государства – а Германия была разорена войной и революцией. Инфляция марки достигла бешеных темпов. В результате экипажный паек был скуден, средства на уголь приходили нерегулярно, а меж тем близилась зима, когда интернированным положено получать топливо на обогрев жилых отсеков.

К тому же портовые власти откровенно разговаривали пак интернированных, и зачастую даже к столу в кают-компаниях флагманов нечего было подать, кроме подмоченного хлеба и рыбы. Протесты командующего – адмирала фон Ройтера – действия не возымели. А к голосу нижних чинов – выборных представителей революционно настроенных экипажей – англичане не желали прислушиваться тем более.

– Мы платим не за военные преступления, которых нет на нашем счету. За то, что посмели остаться непобежденными – не более.

Эта строка – из письма унтер-офицера «Дерфлингера». Письма, не дошедшего до адресата, изъятого британской цензурой и осевшего в английских архивах.

Британия пыталась решить судьбу лучших кораблей Гохзе-ефлотте задолго до того, как закончатся мирные переговоры. Адмиралы Р. Уэмис и Д. Битти настаивали на том, чтобы еще до подписания мира официально перевести всю немецкую сводную эскадру в разряд пленных. Свезти на берег и отправить по лагерям и тюрьмам оставшиеся экипажи, а корабли передать в качестве учебных в различные отряды Гранд-Флита или отдать в счет репараций союзным Франции и Италии.

Собственно, весь фарс с интернированием, как оказалось, для того и был нужен. Руководители британского флота даже придумали хороший повод для своего мнения: дескать, это избавит Англию от необходимости содержать в Скапа-Флоу, в акватории весьма неудобной для зимовки, многочисленный охраненный отряд с линкорами в составе. А пока интернированные немцы не лишены личной свободы, содержать придется. Иначе немцы – при том, что у каждого из них угля буквально «на лопате» и не хватает даже на регулярную готовку еды на камбузах, – однажды, мол, непременно улучат момент и сбегут. Куда? Например, в нейтральную Норвегию. Или еще куда подальше. Не все ли равно, какую версию подбрасывать досужим и разговорчивым журналистам?..

Воистину – были времена, когда знаменитый австрийский военачальник, принц Евгений Савойский, говорил, что **«открытая война – один из жестоких, но самых честных методов политики»**. А когда наступает мирное время, даже самый прославленный герой минувшей войны, забравшись с головой в хитросплетения дипломатических интриг, зачастую начинает вести себя сущим подлецом.

К весне оттаяли серые скалы Оркнейских островов. Со свинцовым ветром, с каплями первого в этом году дождя на синеватой стали, с шорохом газет, опоздавших с родины на две недели, в Скапа-Флоу вошел март первого года мира.

6.

В марте 1919 года в британском флоте произошла административная реформа. По сути дела, гигантская линейная армада Гранд-Флита была расформирована, раскассирована по отдельным флотским соединениям. Битти перестал быть главнокомандующим линейными силами, а охрану интернированных немцев перепоручили вновь созданному Атлантическому флоту под командованием вице-адмирала Мэддена. В середине мая на дежурство в Скапа-Флоу заступила 1-я эскадра линкоров-сверхдредноутов под командованием адмирала Сиднея Фримантла. Эскадра состояла из 5 кораблей типа «Ривендж». Огромные линкоры с артиллерией калибром 381 миллиметр, принадлежащие к одному из самых сильных в мире типов боевых кораблей, вместо обычной боевой подготовки занялись охраной безоружных и обездвиженных немцев.

Один этот факт уже говорит о многом, если задуматься...

Именно во время дежурства «Ривенджей» в Скапа-Флоу произошло событие, свидетельствующее о несломленности духа интернированного германского флота. 31 мая 1919 года, в третью годовщину битвы при Скагерраке, все находившиеся на рейде немецкие корабли, несмотря на категорический запрет британского командования, подняли свои флаги. Белые полотнища, перекрещенные полосами «цвета дыма и пламени» взлетели на флагштоки с рассветом – и до заката оставались на своих законных местах. Отбирать эти флаги у немцев силой, как предлагали некоторые горячие головы в Адмиралтействе, никто не рискнул. При этом некоторые революционно настроенные германские экипажи одновременно с имперскими поднимали и красные флаги восстания. Такой вот казус бурлящей мятежами эпохи!..

Германская эскадра была права в своей «крамоле». Потому что интернированных по закону не принято лишать права на флаг. Британское командование могло забрызгать кипятком половину земного шара, но старую морскую традицию – отмечать даты крупных боев даже на интернировании и в ремонте – отменить было просто не в силах.

К чести Сиднея Фримантла, обстановка в Скапа-Флоу несколько изменилась с прибытием его на должность командующего британской охранной эскадрой. Честный офицер и

убежденный фаталист, не лишенный аналитической сметки, Фримантл понял, что с такими «соседями-подопечными» должность его ныне – пост не столько просто начальственный, сколько политический.

Для начала новый адмирал пресек расхищение германского пайка. Потом разрешил визит в «особую зону», где стояли интернированные германские корабли, парохода лютеранской благотворительной организации, который был должен передать немцам посылки с родины и привезти медикаменты для корабельных лазаретов.

Зная о том, что «Фон дер Танн», «Зейдлиц» и линкор-сверхдредноут «Байерн» пришли на интернирование, не закончив ремонта, сэр Сидней пытался позаботиться о них, предлагал содействие ремонтных транспортов, приписанных к его базе.

«Зейдлиц», которому, скажем прямо, эта помощь не помешала бы, тем не менее, гордо ее отверг. Пожалуй, даже излишне гордо. Но примеру своего бывшего флагмана последовал и «Фон дер Танн». «Байерн» принял под борт британский водоотливной буксир, чтобы откачать воду, скопившуюся в носовых придонных отсеках вследствие открывшегося шва на обшивке после подрыва на русской мине под Моонзундом, но британских инженеров и мастеровых немцы на борт не допустили.

Фримантл не обиделся на отказ от предложенного содействия. Он понимал немецких моряков, и знал, что на их месте, скорее всего, поступил бы так же.

Контр-адмирал фон Ройтер, начальник интернированной эскадры, имея все основания предполагать, что за рядом бесчестных поступков британских флотских властей могут последовать еще более бесчестные, предпринял несколько попыток отправить на родину часть экипажей с вверенной ему сводной эскадры. С разрешения британского Адмиралтейства он списал с кораблей и отправил в Германию почти 15 тысяч моряков, которым угрожал плен. Он оставил на каждом линкоре всего по 170–200 душ команды, а на крейсерах и эсминцах – и того меньше. Позднее численность экипажей была еще уменьшена.

Причем фон Ройтер нашел для столь массовой отправки домой совершенно неотразимый аргумент: уж если Британия

так беспокоится о том, чтобы интернированная эскадра не перешла в Норвегию, так не лучше ли обезопасить себя от тех, кто замечен в революционных настроениях и может при случае неповиноваться офицерам? Вспомните, читатель: накануне перемирия многие моряки Гохзеефлотте приняли участие в мятежах... Теперь фон Ройтер гарантировал Битти спокойствие в Скапа-Флоу в обмен на вероятное избавление от плена тех самых «политически неблагонадежных», которых более всего недолюбливали англичане.

Переговоры шли к концу. Постепенно основные положения будущего мира были выработаны. Уже оставил трон и удалился в изгнание свергнутый Император. Уже оставшиеся в бухтах Гамбурга и Киля ветераны войны сменили свои гордые флаги на вымпела в цветах Веймарской Республики, так похожих на цвета гюйсовы...

Притихла революция, вспомнила о насущном, пробавляясь жидким эрзац-кофе по утрам, потонула в чиновничьей рутине «налаживания мирной жизни», смирилась с унижением, усохла, выветрилась... И в кабинетах британского Адмиралтейства уже давно муссировалась идея попросту захватить германские корабли. Заместитель Фримантла Виктор Стэнли съездил 13 июня в столицу, где получил от Лордов Адмиралтейства распоряжение провести учения... по абордажному бою. Сверхдредноуты практиковались в учебном бою, захватывая друг дружку при помощи десантных партий...

Тогда-то адмирал фон Ройтер и завел впервые со своими соратниками речь о том, что будет дальше. Тогда-то и осознали многие, что нет им места в мирном времени. И вспомнили о том, что честь дороже жизни. И стали ждать своего часа – с решительной готовностью обреченных...

7.

Час настал 21 июня 1919 года.

Дипломаты в Версале подписывали мир – на кабальных для побежденной стороны условиях. И помимо вопросов об оккупированных землях, о контрибуциях и военных долгах, решали – тайно и явно – судьбу интернированного флота. «Совет Четырех» подготовил приказ захватить интернированные

немецкие корабли в первые же часы после ратификации мирного договора. Приказ был готов 20 июня.

Но последние мгновения великой войны оказались по отношению к побежденным милосерднее победителей...

Сэр Сидней Фримантл накануне подписания мирного договора разрешил кораблям, охраняющим интернированных в «особой зоне», присоединиться к учениям флота на торпедном полигоне в районе Портланд-Ферта. Ранее он настаивал на переносе стрельб на потом, мол, пусть сначала в Версале мир подпишут! Но командующий Атлантическим флотом адмирал Мэдден отменять учения не разрешил. В результате 21 июня из бухты ушли почти все англичане во главе с флагманом – линкором «Ривендж», остались только два дежурных эсминца, семь дрейфтеров и с десяток торпедных катеров. Британцы считали, что могут себе позволить оставить германскую эскадру практически без охраны: Адмиралтейство не сообщило Фримантлю о том, что мир будет подписан не ранее 23 июня, и, судя по всему, до этого срока в Скапа-Флоу никаких происшествий не будет.

Адмиралтейство ошибалось – в который уже раз за эту войну...

Формально флагманом немецкой эскадры считался корабль, где на данный момент пребывал со своим штабом контр-адмирал фон Ройтер. Его флаг держал легкий крейсер «Эмден» – Второй... Впрочем, слова «держал флаг» были бы не точны, так как англичане запретили поднимать штатные флаги.

На острой фор-стеннге немецкого крейсера, – еще нового, но уже получившего боевой опыт в боях под Моонзундом на Балтике, – полоскался на вечном пронзительном ветру линиялый полосатый метеорологический вымпел. В качестве фальшивой замены штатным знакам различия... И этот конический матерчатый «хвост», выцветшие полосы на котором давно уже превратились из красных в грязно-розовые, поневоле навевал ассоциации с чумазой полосатой робой арестанта-кандальника.

Штаб эскадры пребывал на борту «Эмдена» прежде всего потому, что содержать в относительном порядке во время такого интернирования более крупный корабль гораздо сложнее. Тем более при сокращенном экипаже. Адмирал дал разрешение на перевод своих флаг-офицеров на «Эмден» еще зимой – только

после того, как убедился в полной невозможности управлять своим отрядом из вымороженного командного салона «Фридриха дер Гроссе». Из-за недостатка угля на линкоре в ту зиму отапливались только камбуз и несколько жилых кубриков.

Но ошибочно было бы полагать, что один лишь дискомфорт заставил фон Ройтера сменить флагманский корабль на интернированной эскадре. Была к этому и вторая причина – политическая. Кадровый офицер, не признавший революции, по сути дела, не мог найти общий язык с выборными Советами матросских представителей, особенно многочисленными и шумными именно у линкоров. Регулярное вмешательство нижних чинов в функции штаба и командующего привело к тому, что адмирал выбрал мелкий крейсер с менее решительно настроенным и весьма немногочисленным революционным Советом...

Кстати, именно благодаря наличию в экипажах этих новых революционных органов власти фактическими лидерами интернированного отряда оставались «Зейдлиц» и линкор-дредноут «Фридрих дер Гроссе».

По их сигналу, подтвержденному «Эмденом», в 10 часов 00 минут 21 июня 1919 года все присутствующие германские корабли открыли кингстоны.

Предоставим слово самому адмиралу фон Ройтеру:

– Немыслимо было сдать беззащитные корабли врагу. Мы, офицеры, поклялись всем святым уничтожить их.

Подготовка к последней совместной акции непобежденного флота была проведена заранее. Клапаны кингстонов и крышки подводных торпедных аппаратов были проверены. Люки и двери водонепроницаемых отсеков – заклинены в открытом положении, чтобы ничто не могло помешать исполнению последней воли решивших покинуть этот мир. А 17 июня до сведений оставшихся экипажей был доведен тайный приказ фон Ройтера – приступить к затоплению кораблей 21 июня в 10 часов утра.

Этот приказ напрямую нарушает тридцать первый параграф договора о перемирии. И по сути дела, подобная акция может быть приравнена к провокации боевых действий. Но кто из честных офицеров на месте фон Ройтера и его соратников мог бы поступить иначе?

8.

...В первые минуты никто ничего не заметил. Редкий для этих широт солнечный день заливал штилевые воды бухты мягкими, ровными бликами. Старый художник на борту дежурного дрейфтера, пользуясь недолгими часами почти идеального освещения, делал эскизы с натуры. Сейчас он как раз пытался запечатлеть самого «Фридриха дер Гроссе».

По западной Помоне бегал крохотный белый экскурсионный пароходик – адмирал Фримантл недавно разрешил привозить в Скапа-Флоу кадетов на наглядные уроки новейшей истории. Мальчики ели конфеты и щедро замусоривали фантиками серую воду у борта германского эсминца G-102, о котором им рассказывал нестарый однорукий учитель – сам в недавнем прошлом участник боевых действий.

Два крупных серых британских эскадренных миноносца «Вега» и «Весп», исполненные совершенно неподражаемого напыщенного достоинства, тихо замерли на входном створе – строгие вахтенные, призванные хранить покой и порядок в этих водах...

Только когда на флагштоки немецких кораблей вновь взлетели запрещенные имперские флаги; когда завалился в крене длинный стройный корпус «Дерфлингера»; когда, кренясь и шатаясь, пошли на дно «в связке», прочно зацепившись друг за дружку канатами, куксхафенские эсминцы; когда художник обратил внимание на то, что его невольный «клиент» сидит почти на два метра ниже естественной ватерлинии; когда на борту «Фон дер Танна» еще уцелевший военный оркестр грянул в воздух строгую и горькую маршевую мелодию, – только тогда в бухте Скапа-Флоу начался настоящий переполох.

Акцию пытались предотвратить. Дрейфтера бросались в абордажную атаку на борт безоружного «Зейдлица» – связать команду, закрыть кингстоны, привести в действие системы водоотлива! Эсминцы, не разобравшись в ситуации, принялись без приказа стрелять по спасательным шлюпкам германских линкоров, пытающихся снять экипажи обреченных кораблей. Портовая спасательная партия вынудила выброситься на отмель легкие крейсера «Эмден», «Франкфурт» и «Нюрнберг»...

Последний флагман Гохзеефлотте закончит свой век учебным кораблем во Франции, куда его отдадут по репарациям.

«Франкфурт» расстреляют американцы на учениях в 1921 году. Та же судьба постигнет и третий крейсер, только не за океаном, а здесь же, на оркнейском учебном полигоне, всего в десятке миль от подводных могил его сотоварищей...

Англичане выбивались из сил. Но сделать уже ничего не смогли. Из линкоров был спасен только «Баден», которого удалось подвести к ближайшей мели. Линкор-сверхдредноут, из числа новейших в германском флоте, использовался в Англии в качестве опытового корабля. И в 1921 году был расстрелян на учениях – как мишень.

Гораздо легче было спасать эсминцы. На них практически не оставалось способной сопротивляться команды, а после удаления экипажа английским призовым партиям было проще разыскать и закрыть клапана затопления, разобраться в управляющих системах и вывести корабли на отмель. Врезаясь в илистый грунт острыми длинными килем, кто – с креном, кто – просев на корму, эсминцы Гохзеефлотте замирали на грунте, а к ним уже спешили моторные катера – снимать призовые партии... Таким образом, было спасено полторы дюжины германских эсминцев. Впоследствии их отдали по репарациям во все флоты Антанты, кроме русского, и немецкие эскадренные миноносцы еще долго служили даже в Японии.

Лихорадочные спасательные работы, сопряженные с попытками подавить сопротивление германских экипажей, продолжались до самого вечера. Впрочем, нашлись среди британского командования и те, кто принял акт самоуничтожения германской эскадры как должное. Например, в береговом штабе беседовал с английскими офицерами американский адмирал-связист Джозеф Штраусс.

Выглянув в окно, он увидел гибнущих немцев и крикнул:

– Поглядите-ка, они все утопились!

И услышал в ответ:

– Ну да, а что? Вы бы, что сделали на их месте, мистер Штраусс?

И военный совет был продолжен...

Линкоры адмирала Фримантла находились в это время милях в восьми от Скапа-Флоу. Дежурный британский эсmineц «Вега» послал флагманскому «Ривенджу» радиогранму:

– Немцы тонут. Некоторые уже погибли.

Учения были немедленно свернуты, хотя у Фримантла почти не оставалось сомнений, что его отряд не успеет никого спасти.

Когда эскадра Фримантла возвратилась в базу, было уже два часа пополудни. Линкоры, недавно практиковавшиеся в технике abordажных схваток, попытались применить полученные знания на практике... Количество жертв этой военной операции историки уточняют до сих пор.

По свидетельству командира линкора «Ривендж» капитана 1 ранга Ф. Суоби, попытки захвата германских кораблей были достаточно корректны, **«без избиений малочисленных немецких команд и без попыток бессмысленного насилия»**. Честно говоря, на фоне гибели командира «Маркграфа» и некоторых других офицеров с немецких линкоров это заявление выглядит более чем странно.

9.

Английские эсминцы расчехлили пулеметы и легкую артиллерию и заставляли германские экипажи оставаться на борту своих кораблей. Старый морской закон запрещает препятствовать спасательной операции, если люди пытаются сойти с тонущего корабля. Британия, законодательница морских традиций, сама попирала те правила, которые некогда создала и столь горячо защищала. Правда, справедливости ради стоит отметить, что тех немцев, которые успели все-таки попасть в воду, англичане честно подобрали.

И тогда на «Ривендже» перед командующим поставили спасенного из воды контр-адмирала фон Ройтера. Сэр Сидней Фримантл дал волю словам, и в присутствии своих и чужих подчиненных выругал германского командира на чем свет стоит. И сволочью костерил, и предателем, и даже похуже – бумага не все стерпит.

Но... Людвиг фон Ройтер, бывший офицер «Дерфлингера», прошедший Скагеррак вместе с Первой Разведывательной группой Гохзеефлотте, стоял в мокром мундире на палубе «Ривенджа» и улыбался в лицо англичанину – зло и спокойно. Он прекрасно понимал, что эта бешеная реакция британского адмирала – скорее всего, спектакль. И что английская эскадра

сегодня неспроста была услана на учения. И что в душе Фримантл восхищен последним подвигом чести Гохзеефлотте.

Когда минутная ярость британского командующего иссякает, Фримантл еще пожмет германскому офицеру руку, и скажет, что не может не испытывать симпатии к тем, кто верен присяге до конца...

Самоуничтожение германского флота в Скапа-Флоу оказалось англичанам даже в чем-то на руку. Да, на ближайшие два десятка лет оно затруднило использование бухты. Но благодаря осуществлению этой акции противник, во-первых, снял вопрос о дальнейшей судьбе интернированных кораблей, а во-вторых, получил с Германии большую сумму репараций, нежели планировалось ранее по положениям Версальского мира. Британия смогла прибрать к рукам большую часть транспортного флота побежденной страны.

И еще. Не будет большим грехом против истины утверждать, что акция затопления Гохзеефлотте в Скапа-Флоу явилась, по сути дела, пробным камнем. Она с жутковатой откровенностью последней боевой операции в проигранной войне обнажила истинные намерения британского командования в отношении недавнего достойного врага. Не случайно пока тонули в шотландской бухте германские корабли, из британского Адмиралтейства в Версаль ушла телеграмма от командующего Атлантическим флотом Мэддена с предложением **«ограничить в будущем флот Германии одной парой легких крейсеров и шестью эсминцами»**... Не только разгромить, но прежде всего – растоптать и унижить недавнего врага.

Так закладываются идеологические основы для будущих войн, стоит лишь дожждаться, пока выловленные из воды унтера Скапа-Флоу вернутся домой, дождавшись начала возрождения флота, выслужат офицерские чины и начнут влиять на политику своей державы.

21 июня на свинцовых волнах шотландской бухты скончался век. Эпоха ушла. И те, кто не смог пережить ее кончины – были правы, ей-богу! Их участь была все же лучше фальшивых лавров победителей, в большинстве своём отправленных Вашингтонским договором в «почётную отставку» и закончивших свой век на ржавых корабельных кладбищах британской метрополии.

**Самченко Светлана Геннадьевна
Юлин Борис Витальевич**

**На острие противостояния
(Линейные крейсера Германии
в боевых действиях Первой мировой войны)**

*Корректор С. Мартынович
Верстальщик М. Глаголева*

Издательство «Директ-Медиа»
117342, Москва, ул. Обручева, 34/63, стр. 1
Тел/факс + 7 (495) 334-72-11
E-mail: manager@directmedia.ru
www.biblioclub.ru
www.directmedia.ru