

Александр **БОЛЬНЫХ**

ПОДЛОДКИ в БОЮ



«ТОПИ ИХ ВСЕХ!»

Александр Геннадьевич Больных

Подлодки в бою.

«Топи их всех!»

**Серия «ВМФ. Подлинная
история войны на море»**

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=2150165

*Подлодки в бою. «Топи их всех!»: Эксмо, Яуза; Москва; 2011
ISBN 978-5-699-48053-1*

Аннотация

XX столетие стало не только эпохой авиации, ракет и танков, но и веком подводного флота, который прошел колоссальный путь от первых «ныряющих бочонков» до совершенных боевых субмарин, от «волчьих стай» Гитлера до атомных подводных ракетносцев мощностью в тысячи Хиросим, совершив революцию в военном деле и превратившись в стратегическое «чудо-оружие», способное выигрывать войны, – «подводные корсары кайзера» были на волосок от победы в Первой Мировой, «волки Деница» наносили Союзникам чудовищные потери, а американские подводники на Тихом океане, получившие беспощадный приказ «Топи их всех!», так стремительно уничтожили японский торговый флот, что одно это могло поставить «самураев» на колени. Дальше – больше: с

началом ядерной эры подводные лодки свергли Его величество авианосец с трона Владыки морей и по сей день остаются «высшей мастью» ВМФ, неотъемлемой частью «ядерной триады», способной превратить всю Землю в радиоактивную пустыню...

Новая работа ведущего историка флота продолжает цикл книг об основных классах боевых кораблей, начатый бестселлерами «Дуэли авианосцев», «Линкоры в бою» и «Крейсера в бою». При всем своем профессионализме, эти исследования читаются как захватывающие авантурные романы о невероятных превращениях ВМФ на протяжении столетий, не просто пересказывая общеизвестные факты, но позволяя по-новому взглянуть на прошлое, настоящее и будущее войны на море.

Содержание

Предисловие	5
Первые попытки	12
Подлое и чертовски неанглийское оружие	48
Fur Gott und Kaiser!	72
Старые песни на старый лад	102
Конец ознакомительного фрагмента.	118

А. Г. Больных

Подлодки в бою.

«Топи их всех!»

Предисловие

«Потаенные суда», как их еще называют, всегда вызывали сложное и противоречивое отношение к себе. Есть в подводной лодке и нечто притягательное, и нечто отталкивающее одновременно. Короткий смертельный удар из засады – это не вяжется с рыцарскими обычаями ведения войны. Очень часто получалось, что вполне мирный механизм вдруг превращался в орудие смерти, как обычный гусеничный трактор вдруг превратился в танк. А вот подводная лодка с самого начала создавалась целиком и исключительно как орудие убийства.

Ее история насчитывает не более ста лет. Мне могут возразить: а как же «Черепаша» Бушнелла или «Ханли» конфедератов? Но ведь вы не рассматриваете греческие триеры, анализируя развитие линейных кораблей. До появления механических двигателей ныряющие бочонки были не более чем забавными игрушками. Зато в технологическом XX веке развитие подводных лодок двинулось вперед семимильны-

ми шагами, хотя при этом впечатляющие рывки вдруг сменялись совершенно необъяснимыми периодами застоя.

Не следует удивляться тому, что историю подводных лодок пишут с германской точки зрения, ведь именно германские подводные лодки были главной угрозой западным союзникам в двух мировых войнах, а термин «U-boot» вошел в английский язык. Но германская не означает германофильская, но именно этой болезнью, подчас в особо острой форме, страдают многие работы. Более спокойный и тщательный анализ помогает увидеть многие вещи, которые лежат на поверхности, однако заведомо прогерманский взгляд не позволяет их различить.

В годы Первой мировой войны немецкие генералы – да, именно они, а не адмиралы! – увидели в подводных лодках оружие, способное выиграть войну. И субмарины действительно оказались на волосок от победы, но помогло им в этом коллективное безумие в британском Адмиралтействе, которое сделало все возможное для уничтожения собственной страны. Одновременно немецкие подводники навсегда запятнали себя кровавыми и бессмысленными преступлениями. Как ни странно, фашистские подводники вели себя благороднее, чем кайзеровские фоны и бароны.

Более того, не немецкие подводники, а собственные адмиралы во главе с главнокомандующим Гранд Флитом адмиралом Джеллико поставили Великобританию на грань поражения. Они до самого конца войны остервенело сопро-

тивлялись введению системы конвоев, и лишь требования французов и американцев заставили гордую владычицу морей пойти на этот шаг. Хотя известный историк и теоретик морской войны А. Мэхен прямо и четко писал, что конвой есть наступательная мера в борьбе с рейдерами, британские адмиралы с упрямством маньяков называли ее мерой оборонительной, а многовековые традиции Королевского Флота требовали от его командиров исключительно «offensive actions». Кстати, именно это позволяет по-новому взглянуть на проигранное англичанами сражение при Коронеле. Скорее всего, адмирал Крэдок придерживался точно такой же точки зрения – наступление любой ценой и в любых обстоятельствах. Да, Адмиралтейство крупно подставило его, но, похоже, в голове Крэдока не появилось даже тени мысли выждать более благоприятной ситуации.

Возможно, вы удивитесь, не обнаружив описания действий подводных лодок остальных участников Первой мировой войны, но о чем, собственно, писать? Про французские и итальянские лодки даже смешно говорить. Русские лодки? На Балтике после них не осталось ничего, кроме вранья историков, приписывающих им потопление тех кораблей, которых они в глаза не видели. Например, Г. Трусков пишет, что в 1915 году русские лодки потопили 1 броненосный и 1 легкий крейсер, хотя, как оказывается, из 50 торпед, выпущенных ими в 20 атаках, в цель не попала ни одна. Более успешно действовали подводные лодки Черноморского

флота, но у них просто не было достаточного количества целей, их добычей становились в основном мелкие парусные шхуны. Британские лодки добились определенных успехов на той же Балтике, показав русским подводникам, как надо воевать, однако и они не сумели перерезать коммуникации между Швецией и Германией. Да, британские подводники заслуженно могут гордиться кампанией в Мраморном море, где они потопили несколько турецких кораблей, но эта кампания была слишком кратковременной, да и не она решила исход борьбы за Галлиполи.

Интересно также отметить, что в годы этой войны германские лодки так и не вышли в океан, предпочитая действия в прибрежных районах, и, соответственно, союзники не строили эскортных кораблей, способных действовать в океане. В общем, итоги подводной войны в 1914–1918 годах выглядят так: союзники сумели защитить свои коммуникации от немецких субмарин, но не сумели нанести им поражение. И переворота в морской стратегии не произошло, потому что со времен перехода на паровой двигатель флоты предпочитали в основном отстаиваться в портах, а не крейсировать месяцами в море, ведь это возможно только под парусом, благо запасы ветра неисчерпаемы, чего не скажешь об угле.

Кстати, немцы подарили миру совершенно неожиданное изобретение – мозговой штурм, который предпринял известный «Комитет фон Хольцендорфа» для обоснования необходимости неограниченной подводной войны. И работа Ко-

митета привела к неожиданному результату: впервые немцы поставили условием **военной** победы сокрушение **экономики** вражеской страны и надлом морального духа **гражданского** населения. На горизонте возник призрак тотальной войны.

В годы Второй мировой войны немецкие лодки добились более серьезных успехов, но при этом рассуждать о победе уже не приходилось. Немцы построили вчетверо больше субмарин, война длилась на 2 года дольше, но потопленный ими тоннаж оказался всего на 16 процентов больше, чем в предыдущей войне. Появление лодок нового поколения в самом конце войны уже ничего изменить не могло, XXI и XXIII серии не справились с ролью «Вундерваффе», как этого не сумели «Королевский тигр» и ракеты «Фау». И вот теперь союзники одержали безоговорочную победу в Битве за Атлантику, хотя ценой огромного напряжения сил. Огромного, но не чрезмерного, достаточно вспомнить аннулированные американским флотом заказы на строительство тысяч эскортных кораблей. А когда со стапелей потоком пошли знаменитые транспорты типа «Либерти» и построенный тоннаж начал превышать потопленный, о победе немцев не стоило даже говорить. Поэтому истерика, случившаяся с Черчиллем весной 1943 года, так и останется истерикой, не более того.

Зато совершенно неожиданно стратегической победы добился флот, который совершенно не собирался воевать: аме-

риканские подводные лодки так стремительно и так основательно уничтожили японский торговый флот, что уже одно это могло принести победу США над островной империей. Поэтому только действия на Тихом океане и заслуживают отдельного описания. Другие флоты... Опять то же самое, что и раньше. Где-то, что-то, как-то, местами и временами, но ничего более серьезного. А писать о действиях Советского ВМФ после фундаментальных работ М. Морозова было бы в высшей степени самонадеянно и даже глупо, хотя этот историк, пользуясь документами, камня на камне не оставил от лелеемых десятилетиями легенд.

В этот период началось постепенное изменение структуры флотов, все больше и больше места в них занимали эскортные корабли специальной постройки, причем именно противолодочные корабли. Эта война характерна бурным техническим прогрессом и развитием новых образцов оружия – реактивных бомбометов, управляемых торпед, ракет.

Появление атомных подводных лодок с баллистическими ракетами полностью изменило характер морской войны, благодаря им впервые флот получил возможность в одиночку выиграть войну, без помощи армии и авиации. Вот это уже стало действительно подлинным переворотом в морской войне, да и не только в ней – во всем военном искусстве. Именно атомные лодки прервали недолгое правление «Короля Авианосца» и стали главной ударной силой флота. Но победа подводных лодок была бы совершенно бесплодной,

как и любой другой системы оружия массового уничтожения – кому нужна радиоактивная пустыня? А позднее, благодаря развитию новых технологий и высокоточного оружия, подводные лодки совершили еще один головокружительный маневр. Использование крылатых ракет превратило их в корабли огневой поддержки (адмиралу Деницу такое и не снилось!), хотя основные удары все равно наносились по гражданским объектам, как показали военные действия в Югославии и Ираке. Так, совершив огромную циркуляцию величиной в сто лет, подводная лодка опять превратилась в убийцу невинных.

Сегодня невозможно даже предположить, куда приведет дальнейшее развитие подводного флота, но пока что лодки остаются главной составляющей ядерной триады великих держав и не собираются уступать своего первенства.

В заключение хочу выразить признательность людям, которые мне очень помогли в работе не только над этой, но и над другими моими книгами, – С. Очневу (Москва), В. Кофману (Москва), К. Богданову (Владивосток).

Первые попытки

Говорят, что первым подводником был Александр Македонский. Во время осады Тира он спускался на дно морское в плотно законопаченной бочке, хотя решительно непонятно, чем он там занимался. Но из сказки, как говорится, слова не выкинешь. Можно долго рассуждать о подводных плаваниях викингов, описанных в какой-то там «Эдде», или рассказывать о «подводной галере» ван Дреббеля. Кстати, ее сразу называли сооружением, «недостойным рыцарского сословия». Разумеется, несомненно найдутся патриоты, которые с пеной у рта будут доказывать, что до Шильдера, Александровского и Джевецкого никаких подводных лодок не могло существовать в принципе. Но давайте проведем четкую границу, которая отсечет все любопытные и небезопасные для участников эксперименты, от реального военного корабля, пусть даже на первых порах крайне несовершенного. Нельзя же всерьез считать «Ханли», который приводился в движение мускульной силой моряков, или «Наутилус» Фултона настоящими подводными лодками! Парусная подводная лодка. Скажут же такое! Или полуподводный велосипед Джевецкого. Просто нам придется упомянуть «Тэртл» Бушнелла и «Ханли», но лишь потому, что их использовали в ходе войны, однако мало ли какие диковины пускали в ход вояки, чтобы добиться желаемого результата. К тому же практиче-

ски все эти суденышки не являлись подводными лодками в истинном смысле этого термина, так как были вынуждены держать на поверхности вентиляционные трубы (чем вам не прообраз шноркеля?) или вообще рубку, а потому их следовало бы отнести к пресловутым «водобронным миноносцам». Классическим примером такого судна является «Давид», также построенный конфедератами во время Гражданской войны, и даже попытавшийся атаковать броненосец северян. Поэтому про все остальное можно смело забыть, потому что долог и тяжел путь познания, и полная история развития техники потребует не одной тысячи томов. Даже появившиеся в самом конце XIX века лодки с электрическими двигателями вроде «Proyecto de Torpedero Submarino» Исаака Перала не следует считать боевыми кораблями, мы ведь не рассматриваем всерьез проекты танка, составленные великим Леонардо да Винчи. Отсчет следует начать с построенной в 1900 году американской SS-1 «Холланд», которая имела керосиновый двигатель для надводного положения и электромотор для подводного. Именно этот корабль заложил основные принципы, которые позднее так и не изменились, разве что калильные двигатели Кертинга заменили на дизеля, а те – на атомные реакторы. Но это было лишь развитие и совершенствование уже определившейся конструкции. Рассуждать о том, что французский «Нарвал» с его паровым двигателем мог составить конкуренцию «Холланду», наверное, не следует.

Но, как мы и обещали, начнем все-таки с творения йельского колледжера Дэвида Бушнелла. С лодкой «Тэртл» связано много странностей, например, лежащая на поверхности: с чего вдруг все русскоязычные книги переводят ее название? Никто не спорит, что «Turtle» по-английски это черепаха, но будьте в таком случае последовательны, переведем на русский и «Balao halfbeak» – именно так называется полностью рыбка, давшая свое имя самой большой серии американских подводных лодок. Полурыл из семейства лучеперых. Действительно, чем полурыл хуже черепахи?

Эта история началась еще в те времена, когда Дэвид Бушнелл учился в колледже и параллельно начал экспериментировать с подводными взрывами. Золотые были времена, сегодня его моментально записали бы в потенциальные террористы, а тогда Дэвид благополучно доучился и, перебравшись в городишко Олд Сэйбрук, занялся экспериментами с ныряющей машиной, способной укрепить подрывной заряд под корпусом корабля. Заряд приводился в действие часовым механизмом, что в те времена было необычным приемом, военные предпочитали бикфордовы шнуры.

Девайс, построенный Бушнеллом, напоминал по форме черепаху, так как его корпус был составлен из двух выпуклых щитов. Долгое время писали, что он был медным, увы, это заблуждение рассеялось, как и многие другие. Самые обычные просмоленные бочарные доски, усиленные желез-

ными обручами. В общем, получилась бочка, которая погружалась, потому что заполнялся водой бак, расположенный в нижней части корпуса. Размеры «субмарины» были такими, чтобы в нее мог втиснуться человек и не более того – 6 футов высоты и 3 фута ширины. А вот дальше начинаются сплошные загадки. Как ни странно, достоверных чертежей «Тэртла» не сохранилось, а наиболее распространенный рисунок – не более чем фантазии позднейших авторов. Поэтому вопрос о двигателе «Тэртла» остается открытым. Часть историков доказывает, что это были обычные весла, другие не менее уверенно заявляют, что это были обычные колеса с лопастями.

Но, так или иначе, в 1775 году о работе Бушнелла узнали многие, потому что он счел необходимым проинформировать небезызвестного Бенджамина Франклина, надеясь заручиться его поддержкой. В результате о новой «субмарине» стало известно англичанам, утечка информации произошла из американского конгресса. 16 ноября 1775 года последний британский губернатор Нью-Йорка Уильям Трайон получил зашифрованное сообщение, хотя более чем неточное. «Доброжелатель» предупреждал, что «Тэртл» вот-вот будет использован против британский кораблей в гавани Бостона, хотя на самом деле Бушнелл и его брат Эзра еще только испытывали свое суденышко на реке Коннектикут. Весной 1776 года Бушнелл предложил свою «субмарину» Джорджу Вашингтону, который в это время пытался защитить Нью-Йорк

от англичан. Вашингтон согласился.

Но военное положение американцев быстро ухудшалось, и когда в августе 1776 года Бушнелл обратился к генералу Парсонсу с просьбой найти добровольцев, так как его брат Эзра, собиравшийся стать «подводником», заболел, остров Лонг Айленд, из-за которого и заварилась каша, уже перешел в руки англичан. Поэтому «Тэртл» перевезли вверх по Гудзону, и генерал Вашингтон разрешил Бушнеллу атаковать британские корабли, стоящие в гавани Нью-Йорка. И вот вечером 6 сентября 1776 года один из добровольцев, сержант Эзра Ли, попытался атаковать флагман адмирала Хоу – линейный корабль «Игл», стоявший возле Губернаторского острова. Сразу скажем, что это была чистейшая случайность: через шесть маленьких окошечек в «рубке» «Тэртла» вряд ли что можно было увидеть, поэтому Ли попытался атаковать первый подвернувшийся корабль. При этом его «субмарину» шлюпки подтащили на максимально близкое расстояние к британской эскадре. Атака не удалась, принято считать, что Ли просто не сумел просверлить буравом медную обшивку корабля, чтобы прикрепить мину. Сам Бушнелл придерживался иного мнения: он полагал, что Ли сослепу попытался прикрепить мину к рулевой петле. Потом английские солдаты на острове заметили «Тэртл» и спустили шлюпку, чтобы проверить, что же это такое, во всяком случае, это пишет Ли. Он решил не рисковать и отпустил мину (кстати, сам Ли называл ее «торпедо»), ожидая, что любопытные

англичане выловят подозрительный предмет и разлетятся в пыль. Но, дескать, трусливые лайми испугались и сбежали. После этого мина сдрейфовала по Ист-ривер и «взорвалась с ужасающей силой, подняв высоко в воздух столб воды и деревянных обломков». Красивая история! Однако она зафиксирована только в американских документах, англичане молчат и об атаке, и о взрыве ужасающей силы.

Хуже того, если мы обратимся к известнейшему американскому историку, никак не страдавшему недостатком патриотизма, Альфреду Тайеру Мэхену и пролистаем его книгу «War of American Independence», вышедшую в 1913 году, то не увидим **никаких** упоминаний об этой атаке. Современный британский историк Комптон-Холл, проанализировав характеристики «Тэртла», приходит к выводу, что Ли просто не мог двигаться на нем против приливного течения и атака в таком виде не могла состояться. Он предлагает на выбор два варианта: это вообще пропагандистская басня, сочиненная для поднятия духа после неудачного сражения за Лонг Айленд; атака все-таки состоялась, но не было никакой подводной лодки, а Ли пытался доставить мину на маленькой шлюпке.

5 октября Ли вроде бы попытался повторить атаку, но тоже успеха не имел. Потом «Тэртл» затонул, а Ли с горя начал пускать плавучие мины, надеясь с их помощью подрывать британские корабли. Но самым его большим успехом стало уничтожение призовой шхуны, пришвартованной за

кормой британского фрегата «Церберус». Тем не менее генерал Вашингтон вынес ему благодарность, заявив, что слишком много факторов помешало сержанту добиться серьезного успеха. Вот так закончилась история первой подводной атаки, причем так и остается неясным – состоялась ли она вообще?

Следующий эпизод, связанный с боевым применением подводных лодок, тоже имел место в Америке. И уже тогда было подтверждена истина, ставшая позднее банальной: подводные лодки – это оружие слабого. Их строительством занялись южане, надеявшиеся таким образом взломать железное кольцо морской блокады, стянутое флотом северян вокруг мятежных штатов. Рассказывать обо всех попытках строительства нет особого смысла, их было много, но почти все они не были даже доведены до конца. Лишь одна лодка «О. Л. Ханли» была достроена, использована в бою и добилась успеха. Правда, если говорить строго, и она была, скорее, ныряющим судном, чем подводной лодкой, да и приводили ее в движение матросы, вертевшие вал с насаженным на него винтом, что тоже делает претензии на первенство в строительстве субмарин сомнительными. Но вот реального боевого успеха у южан никак не отнимешь.

История Ораса Ханли во многом показательна для всей будущей истории подводного судостроения – путаница, загадки, катастрофы. Прежде всего скажем, что не следует пу-

татъ тѣхасскаго промышлѣнника Эдгара Зингера, который помогал Ханли строить его лодку, со знаменитымъ изобрѣтателемъ швейной машинки Айзекомъ Зингеромъ изъ Нью-Йорка. Не существуетъ достоверныхъ чертежей, а исторія строительства и гибели лодки окутана тайной.

Все началось со строительства в февралѣ 1863 года в Мобайлѣ, штатъ Алабама, подводной лодки «Эмерикен дайверъ», которую часто путаютъ съ «Ханли». Увы, это были два разныхъ корабля, пусть и очень похожихъ, такъ какъ «Ханли» былъ построенъ только в июлѣ 1863 года. Долгое время гуляла легенда, что для этого былъ использованъ корпусъ пароваго котла. Увы, это была именно легенда, основывавшаяся на грубомъ чертежикѣ, составленномъ по памяти однимъ изъ участниковъ строительства. Уильямъ Александеръ сдѣлалъ эскизъ и написалъ воспоминанія много лѣтъ спустя, и особенно доверять ему не слѣдуетъ. Рисунокъ изображалъ нечто короткое и толстое, хотя на самомъ дѣлѣ «Ханли» былъ лодкой специальной постройки, корпусъ имѣлъ достаточно большое относительное удлиненіе и обтекаемую форму. В июлѣ лодку продемонстрировали адмиралу конфедератовъ Бьюкенену, тому самому, который командовалъ броненосцемъ «Вирджинія» в знаменитомъ бою на Хэмптонскомъ рейдѣ. Лодка успешно взорвала угольную баржу в бухтѣ Мобайл, но тутъ же конфедератамъ пришлось перебраться в Чаостон, штатъ Южная Каролина, такъ какъ северяне взяли Мобайл.

Тамъ испытанія продолжились. Лодка была совсемъ ма-

ленькой, всего 40 футов длиной и диаметром около 3 футов. Они имела два люка в небольших башенках, но настолько узкие, что человек с трудом протискивался в них, это делало спасение экипажа в случае аварии фактически невозможным. Два балластных бака заполнялись либо через клапаны, либо с помощью помпы. Экипаж лодки состоял из 8 человек, семеро из которых крутили коленчатый вал с насаженным на него винтом, а восьмой управлял лодкой. Вот это и делает претензии «Ханли» на звание **настоящей** субмарины несостоятельными.

В Чарлстоне был набран экипаж из добровольцев, командовать лодкой назначили лейтенанта Джона Пэйна с броненосца «Чикора». Но 29 августа во время пробного похода произошло несчастье – Пэйн случайно нажал рукоять управления горизонтальными рулями, хотя люки были открыты. Лодка нырнула, и спастись удалось только самому Пэйну и **трем** морякам. (Обычно пишут, что только двоим.) Одним из спасшихся был лейтенант Хаскер, который служил боцманом на «Вирджинии» во время упомянутого выше боя. Вот что он писал:

«Мы следовали за пароходом „Этова“ по бухте Чарлстон. Лейтенант Пэйн, который командовал лодкой, стоял в люке и запутался в шланге. Пытаясь освободиться, он ногой нажал рукоять, управлявшую рулями. Пэйн только что отдал приказ двигаться вперед. Лодка пошла вниз, и ее быстро залило через открытые люки. Пэйн выскочил через носовой

люк, а двое других – через кормовой. Мы вшестером пошли на дно вместе с лодкой. Мне пришлось перебраться через ось, связывающую рули, и столб воды, хлещущей сквозь люк и быстро заполняющей лодку. Крышка люка захлопнулась у меня за спиной, но я продирался дальше, пока моя левая нога не оказалась прижатой крышкой, которая чуть не разрубила мне икру. Пойманный таким манером, я погрузился на глубину 42 фута. Когда лодка коснулась дна, я почувствовал, что давление ослабло. Нагнувшись вниз, я откинул крышку люка и освободил раненую ногу, после чего вынырнул на поверхность. Пять человек утонули».

Лодку подняли через две недели и отремонтировали, как выяснилось, недостаточно хорошо. Не следует особо доверять книге А. Тараса «История подводных лодок. 1624–1904», в которой пишется, будто в Чарлстон прибыл Ханли и лично возглавил испытания. Действительно, такие испытания имели место и начались успешно, но 15 октября лодка погрузилась и не сумела подняться. Позднее выяснилось, что лодка получила большой дифферент на нос, вероятно потому, что носовая и кормовая цистерны были заполнены не одновременно, и просто воткнулась в дно гавани. Команда не сумела поднять лодку, и лишь через 3 недели это было сделано силами порта. Генерал Борегар в своих воспоминаниях, написанных 15 лет спустя, говорит:

«Лейтенант Диксон совершил несколько погружений в гавани Чарлстона, проходя под стоящим на якоре судном. Но

однажды, когда его не было в городе, мистер Ханли, к несчастью, пожелал управлять лодкой самолично и совершил еще одну попытку. Лодка быстро погрузилась, но не сумела подняться обратно, и все находившиеся в ней погибли от удушья. Когда лодку нашли, подняли и открыли, нашим глазам открылась неопишуемая и ужасная картина. Несчастные люди лежали, скорчившись, в самых диких позах. Некоторые держали свечи, очевидно пытаясь силой открыть люки. Другие лежали на дне, стиснув друг друга. Их почерневшие лица выражали отчаяние и муку. После этой трагедии я отказался разрешить дальнейшее использование лодки, но лейтенант Диксон, отважный и решительный человек, вернувшись в Чарлстон, убедил меня разрешить использовать ее против федерального парового шлюпа „Хаусатоник“, нового мощного корабля, который нес 11 самых крупных орудий и стоял напротив Северного залива, наглухо перекрывая проход нашим блокадопрорывателям в гавань и из нее».

Именно после этой катастрофы лодку называли «О. Л. Ханли», но это было **неофициальное** название, по бумагам конфедератов, это судно имени так и не получило. Диксон занялся интенсивными тренировками, которые продолжались до февраля следующего года. Но теперь из предосторожности лодку держали на привязи, чтобы быстро вытащить в случае необходимости. Вечером 17 февраля 1864 года «Ханли» под командованием Диксона покинул порт. В 2,5 милях от бара Чарлстона Диксон увидел силуэт стоящего на

якоре «Хаусатоника» и пошел в атаку. Кстати, «Хаусатоник» уже действительно успел сильно насолить южанам, хотя бы потому, что 19 марта 1863 года захватил блокадопрорыватель «Джорджиана» с грузом боеприпасов и медикаментов, стоившим более миллиона долларов.

Что именно делал «Ханли» во время атаки, так и осталось неизвестным, поскольку лодка погибла со всем экипажем. Например, до сих пор неясно, как именно была установлена шестовая мина. Дело в том, что Диксон хотел наклонить шест под углом 45 градусов и взорвать мину под килем корабля, в самой уязвимой части корпуса, предвосхитив таким образом идею неконтактных взрывателей. Но сделал ли он это – мы не знаем. Лучше известно, что творилось на «Хаусатонике», потому что мы имеем рапорты нескольких офицеров, в том числе капитана Чарльза Пикеринга, который мы и приведем. Почему мы уделяем столько внимания, казалось бы, незначительному эпизоду? Да потому, что это была первая успешная атака подводной лодки.

«Поднявшись на палубу, я отдал приказ сниматься с якоря и впервые услышал, что это торпеда, полагаю, от вахтенного офицера. Я повторил приказ сниматься, одновременно приказав дать задний ход и открыть огонь. Я сразу повернулся и взял у мистера Маззи свою двустволку, заряженную картечью, и запрыгнул на руслень на правой раковине, откуда только что спрыгнул старший помощник, разрядивший свой мушкет в торпеду. Я быстро взглянул на торпеду, она

походила на большой вельбот примерно в двух или трех футах под водой. Она шла носом на корабль под прямым углом, примерно напротив бизань-мачты. Я понял это, когда прицелился в торпеду. Я увидел две выпуклости примерно на расстоянии трети корпуса от носа. Я выстрелил по ним и спрыгнул с русленя, побежал на левый борт четвердека к бизань-мачте, крича: „Задний ход, и побыстрее!“»

Машина заработала, но тут прогремел взрыв, и вода хлынула в машинное отделение. Шлюп потерял ход и начал быстро крениться. Хотя он затонул достаточно быстро, погибли только пять человек, остальные спаслись на снастях, так как мачты остались торчать из воды. А вот судьба «Ханли» так и осталась загадкой, известно лишь одно – лодка из атаки не вернулась. Самое непонятное – экипаж «Хаусатоника» практически единогласно утверждает, что в момент взрыва лодка находилась примерно в 100 футах от борта.

Долгое время циркулировала героическая легенда о том, что лодку затянуло в пробоину и она затонула вместе с «Хаусатоником». Это не очень понятно, так как «Хаусатоник» вскоре был попросту разобран на дрова. По некоторым свидетельствам, даже через час после атаки «Ханли» еще держался, во всяком случае, в 21.00 конфедераты в форте Моултри видели условный сигнал – два голубых огня, это было сообщением, что лодка возвращается. Огни видели и моряки «Хаусатоника», сидевшие на мачтах. Атака произошла в промежуток от 20.45 до 21.00, сигнал видели примерно в

Затонувшая лодка была обнаружена в апреле 1995 года, причем и здесь имела место путаница. Сначала говорили, что лодка затонула в миле от «Хаусатоника», потом – что не более чем в 100 ярдах. Детальное обследование лодки доказало, что не следует особо доверять описаниям Александра, хотя бы просто потому, что ни одно из приведенных им измерений не соответствовало действительности. 8 августа 2000 года лодку подняли и отбуксировали к берегу, сейчас она находится в музее. Существует несколько версий ее гибели. Тут и повреждения, полученные при взрыве мины, и обстрел из винтовок с борта «Хаусатоника», и даже таран корабля, поспешившего на помощь подорванному шлюпу. И это тоже одна из печальных традиций подводного флота – чаще всего обстоятельства гибели лодки и ее экипажа остаются тайной. При этом «Ханли» остается своего рода рекордсменом, погубив три экипажа.

Последующие эксперименты можно не описывать, потому что они, как мы уже говорили, не имеют особого значения. Просто уровень развития техники и технологии не позволял создать подводную лодку, представляющую собой реальное оружие. Скажем, смешны рассуждения фантастов о том, как средневековые кузнецы, привыкшие работать с допусками плюс-минус три пальца, вдруг, осененные божественной благодатью, начинают строить паровые машины. Точно так же

до появления надежных и мощных двигателей внутреннего сгорания, совершенных аккумуляторов, систем регенерации воздуха подводные лодки оставались опасными и бессмысленными игрушками. Собственно, адмиралы и рассматривали их как таковые, считая не более чем подвижными минами заграждения, предназначенными для защиты даже не берегов, а важнейших портов. Именно в такой роли лодки выступили во время Русско-японской войны. Описания их деятельности противоречивы и запутаны, подчас в них можно найти откровенные подтасовки. Но все-таки мы постараемся разобраться, что к чему, тем более что подводными лодками во время этой войны баловались уже оба противника.

Начали русские. Седобородые мудрецы из-под шпика довольно быстро осознали, что война идет совсем не так, как планировалось, гром победы не раздастся и храбрый росс не имеет поводов веселиться. И, как это обычно бывает в подобных случаях, тут же начался поиск волшебного вундерваффе, способного в единоечасье изменить ход войны. И тогда в поле зрения российских адмиралов попала подводная лодка. Конечно, можно удивиться, как семидесятилетние рамолики кинули на нее свой благосклонный взор, но именно старикам в большей степени, чем другим, свойственна вера в чудеса. Поэтому 24 февраля 1904 года Балтийский завод получил заказ на строительство 4 подводных лодок типа «Касатка», а 26 марта была заказана еще одна такая же лодка. В тот же день Морское министерство выдало Невскому за-

воду заказ на строительство 6 лодок типа «Голланд». Правда, тут же возникает резонный вопрос: а кто мешал выдать эти самые заказы на три месяца раньше? Хотя, как давно известно, русский мужик крестится, лишь когда гром грянет, даже если это мужик свиты Его Величества в адмиральских эполетах.

Но ждать полгода не хотелось, и начались спешные поиски за границей всего, что плохо лежит. У американской фирмы Лэка была приобретена подводная лодка «Протектор», переименованная в «Осетр», и там же, в Америке, у Голланда была куплена лодка «Фултон» – будущий «Сом». Поскольку с фирмой Круппа был подписан договор на строительство 3 подводных лодок, прижимистый немец расщедрился и презентовал Морскому министерству лодку «Форель», построенную в качестве опытовой. Скорее всего, щедрость Круппа объяснялась прозаически – полнейшей боевой непригодностью этой лодки.

Русские историки привыкли петь дифирамбы кораблям отечественной постройки, но испытания подводной лодки «Дельфин», она же «Миноносец № 113», построенной по проекту И. Бубнова и М. Беклемишева, показали, что эти люди плохо понимали специфику подводного судостроения. И нужно удивляться не катастрофе, произошедшей 16 июня 1904 года, а тому, что она произошла столь поздно, потому что при проектировании лодки была допущена грубейшая ошибка, вполне достаточная, чтобы забраковать проект, но

почему-то этого не произошло. Дело в том, что воздух из концевых цистерн при заполнении стравливался внутрь лодки, поэтому рубочный люк следовало держать открытым до последнего момента, а в результате любое погружение превращалось в смертельно опасный цирковой номер.

Именно это произошло во время очередного учебного погружения. В рубку хлынула вода, закрыть крышку люка не удалось, и лодка затонула прямо у стенки Балтийского завода. Сумели спастись 12 человек, погибли 25. Акт комиссии, расследовавшей причины аварии, стал типичным для подобных дел: причиной был объявлен «человеческий фактор», хотя в те времена этот термин еще не существовал. Виновным был объявлен командир лодки лейтенант Черкасов, благо он погиб, а на мертвого можно свалить все, что угодно. Вдобавок его тело было найдено в кормовом отсеке, и комиссия обвинила его в бегстве со своего поста.

Как ни странно, Балтийский завод справился с заказом вовремя, что было совершенно нетипично для российского судостроения во все времена, и в середине декабря 1904 года подводные лодки «Касатка», «Скат», «Налим» и «Фельд-маршал граф Шереметев» прибыли во Владивосток – перевозка осуществлялась по железной дороге. Разгрузка и монтаж начались немедленно (некоторые лодки прибыли без аккумуляторных батарей). 3 января «Сом» был спущен на воду и произвел пробное погружение. Приказом командира Владивостокского порта из подводных лодок был сформиро-

ван «Отдельный отряд миноносцев» во главе с лейтенантом Плотто, отряд был зачислен в «Крейсерский отряд Тихого океана», то есть во Владивостокский отряд. А потом началась обычная бюрократическая волокита, русский флот никак не мог избавиться от проклятых еще Суворовым гофкригсратов. 29 января 1905 года на крейсере «Громобой» состоялось совещание под председательством контр-адмирала Иессена, дабы выяснить, какие действия могут быть исполнены оными миноносцами в ближайшем времени. Совещание установило, что к плаванию готова подводная лодка «Сом» и почти готов «Дельфин», но на «Соме» нет торпед. Остальные же лодки будут готовы к 1 марта, после чего следует заняться подготовкой экипажей.

Знаете, когда собирается целое совещание, чтобы установить факт отсутствия во Владивостоке лодочных торпед, это уже не смешно – это грустно. Известный шутник гротсмейстер Тартаковер на вопрос журналиста, каково его мнение об одной партии, не моргнув глазом, ответил: «Напишите, что, по мнению гротсмейстера Тартаковера, у белых лишний конь». Но когда то же самое устанавливают адмиралы. Без комментариев.

Результатом заседания гофкригсрата стали два плана действий, которые лучше было бы назвать прожектами, потому что с реальностью они практически не соприкасались. Первый план заключался в том, что лодки на буксире миноносцев предполагалось отправить в залив Св. Ольги вместе с па-

роходом «Эрика». Ежели залив еще не очистится ото льда, прорубить в таковом канал. Пополнив запасы, экспедиция отправляется к Сангарскому проливу, причем лодки надлежит тащить на буксире. Подойдя ночью ко входу в пролив, экспедиция разделяется, пароход-матка следует в намеченный пункт randevу с таким расчетом, чтобы к рассвету не быть в виду вражеского берега. Миноносцы идут к порту Отару, а подводные лодки – в Хакодатэ и Омори.

Второй план менял лишь пункт назначения и цель, но не организацию экспедиции. Предполагалось отправить судно-матку, миноносцы и лодки в Порт Шестакова (сегодня это Синпхо, напротив него остров Маяндо, бывший о. Гончарова). Оттуда лодки должны были совершать набеги на порты Корейского пролива.

Вот такая ненаучная фантастика получается. Напомним, что даже во время набегов на Гензан русские номерные миноносцы испытывали серьезные проблемы, куда уж им подводные лодки за собой таскать. Но нет, рассматривались варианты отважных походов. Между прочим, сами планы не следует осуждать, они вполне разумны, вот только идеи находятся в вопиющем несоответствии с техническими возможностями их реализации. Впрочем, до реализации дело так и не дошло, торпеды в конце концов до Владивостока доехали, «Сом» и «Дельфин» были подготовлены к боевым действиям, о наличии планов отрапортовали по начальству и на том успокоились. Командир «Сомы» князь Трубецкой с

раздражением писал, что лодками никто заниматься не хотел и командирам их воли не давали. Все свелось к тренировкам да дежурствам в районе островов Русский и Аскольд. Даже адмирал Иессен рискнул один раз выйти на «Соме» на учебные торпедные стрельбы.

А вот далее начинается любопытная история, которая является пропагандистской фальшивкой, сочиненной для поднятия духа. Нас убеждают, что активность русских лодок «до известной степени стеснила свободу действий японского флота против Владивостока». Факты говорят о прямо противоположном. Во всяком случае, японцы, совершенно не подозревая о том, что они «стеснены», 15 апреля провели крупную миннозаградительную операцию у Владивостока, причем, учитывая продвижение Второй Тихоокеанской эскадры, операция была проведена в страшной спешке и руководил ею адмирал Камимура. Именно спешкой объясняется то, что отряд был собран «с бору по сосенке», ломая устоявшуюся структуру японского флота. Это были броненосные крейсера «Идзумо», «Токива», «Касуга», бронепалубные крейсера «Касаги», «Титосэ», «Ниитака», «Отова», авизо «Тихая», 4 отряда миноносцев и 4 минных заградителя. Было поставлено 715 мин между острова Аскольд и Корсакова. После этого 18 апреля адмирал Того собрал в районе Корейского пролива все корабли, которые он только имел, не оставив на севере ничего.

28 апреля в бухту Преображения, куда, по имевшим-

ся сведениям, ожидался приход японских крейсеров, были направлены поодиночке лодки «Дельфин», «Касатка» и «Сом». Уже одно это рисует нам в наилучшем свете систему разведки русского флота – грош цена «имевшимся сведениям». И вот, следуя в указанную бухту, 29 апреля «Сом» встретил 2 японских миноносца. Мы не будем обвинять князя Трубецкого в неточностях, командиры лодок допускали и более странные ошибки, мало ли что можно увидеть в условиях ограниченного обзора. Но вот последующим историкам следовало бы сначала думать, а потом уже писать.

«Около 10 часов 45 минут вахтенный увидел пароход, быстро идущий нам напересечку курса, потом из-под берега увидел другой миноносец, по буруну можно было судить, что он имеет большой ход. Пока команда скрылась вниз (в момент появления миноносцев вся свободная команда находилась наверху), я и вахтенный увидели, что пароходы – двухтрубные миноносцы, которые быстро к нам приближаются. Отдал приказание изготовить и поставить мины, задраил броневую рубку и начал накачивать главную систерну. Когда лодка стала погружаться в боевое положение, правый неприятельский миноносец открыл огонь. Звуки выстрела были ясно слышны внутри лодки. Опустился на большую глубину – 40 футов – и взял курс на правый миноносец. Через несколько минут поднялся, осмотрел горизонт в перископ и увидел оба миноносца в кильватерной колонне, идущими на S. Дал полный ход и изменил курс напересечку миноносцам,

но скоро потерял их из перископа, хотя осматривал весь горизонт. Выйдя на поверхность воды рубкой, смотрел в иллюминаторы, но не мог ничего увидеть, открыв броневую рубку, увидел, что нашел густой туман. Во время быстрого погружения лодки при появлении неприятельских миноносцев под выстрелами вся команда исполняла свои обязанности чрезвычайно хладнокровно и толково; суеты никакой не было, всякий исполнял свои обязанности, как на учении».

Именно этот эпизод и пытаются выдать за решающее боевое столкновение. Но кого видела подводная лодка и видела ли вообще – вопрос сложный. Посмотрите переизданную недавно книгу «Операции 37–38 годов Мэйдзи» и прикиньте, какие миноносцы вообще могли остаться к этому времени в северных портах. Судя по всему, остаются только совершенно ископаемые 50-тонные миноносцы Нормана, но даже если забыть, что они однотрубные, в самостоятельный поход к русским берегам эти карлики никак отправиться не могли.

С подводными лодками в Порт-Артуре дело обстояло совсем скверно – ничего, кроме легенд и слухов. То туда отправляют две лодки Джевецкого на пароходе «Дагмар», то для перевозки привлекают аж броненосец «Цесаревич». Не менее анекдотичной выглядит история о постройке инженером Налетовым подводного заградителя. Собственно, возникает один, но слишком серьезный вопрос: зачем все это было затеяно? Лодка в 25 тонн водоизмещения могла ставить мины только на внешнем рейде Порт-Артура, где с этим пре-

красно справлялись истребители и минные катера артурской эскадры. Разумеется, нельзя не сказать о панике, охватившей поочередно обоих противников после подрыва на минах крупных кораблей. Сначала русские решили, что «Петропавловск» и «Победа» торпедированы подводными лодками, и принялись нещадно расстреливать воды Желтого моря. Потом такая же истерика случилась с японцами при подрыве «Ясимы» и «Хатсусе».

Кстати, о японцах. В июне 1904 года они заказали у того же Голланда 5 подводных лодок, как говорится, наш пострел везде поспел. В декабре она прибыли в Иокогаму в разобранном виде, к концу мая были собраны и испытаны, а к осени введены в состав флота. Но в силу ничтожной боевой ценности и отсутствия к этому времени противника, никаких операций не совершали и в боевых действиях не участвовали. Хотя командир «Олега» капитан 1 ранга Добротворский и утверждал позднее, что видел подводные лодки во время Цусимского сражения.

Вот с этих позиций стартовала подготовка флотов к следующей войне, которая, на всеобщую беду, оказалась мировой. К ней оказались в равной степени не готовы все подводные флоты, только эта неготовность выражалась по-разному. Прежде всего в этом следует обвинить самих адмиралов, которые видели в подводных лодках сугубо оборонительное оружие прибрежного действия, все ту же самую самоходную мину заграждения. Правда, иногда сумрак озаряли вспышки

теоретической мысли, но лучше бы их не было. Например, английским адмиралам была противна сама мысль об обороне, поэтому не удивительно, что идея «эскадренной лодки» родилась именно в английских умах. Более того, англичане даже попытались реализовать ее на практике, хотя уровень техники этого совершенно не позволял. Кстати сказать, не позволял он это очень долго, до появления атомных подводных лодок, реанимировавших, казалось бы, умершую идею.

А пока ключевым моментом, определявшим все бытие подводных лодок, было их отвратительное техническое состояние и ничтожная боевая эффективность. Но когда на это накладывались еще и конструкторские ошибки, становилось совсем тяжело, как, например, русским морякам. Именно с русских лодок мы и начнем рассмотрение того оружия, с которым вступили флоты в Первую мировую войну.

Рассказывать о подводных лодках начала века, наверное, не имеет смысла, они полностью утратили свое военное значение к 1914 году и могли рассматриваться в лучшем случае как учебные корабли, но скорее всего – лишь как музейные экспонаты. При таком подходе вполне резонно будет даже исключить из рассмотрения лодки типа «Акула», которые явились базой для последующих проектов, но сами серьезной роли в ходе военных действий не сыграли. Зато следует более серьезно поговорить о знаменитых «Барсах» И. Бубнова и альтернативных проектах фирмы «Голланд», а также о подводном заградителе «Краб».

Конструктор русских лодок И. Бубнов за основу брал, чаще всего, абсолютно правильные идеи, но вот реализация их была очень далека от совершенства. Характерным примером является установка в качестве главных двигателей мощных дизелей. Они оказались настолько громоздкими, что свободных проходов у двигателей со стороны бортов не осталось. После установки всех вспомогательных устройств нормальное обслуживание и ремонт дизелей из-за страшной тесноты в машинном отделении тоже были невозможны.

Крупным недостатком этих лодок явилось большое время заполнения концевых цистерн главного балласта – около 3 минут. Между прочим, отсюда следует грустный вывод: приводимое в справочниках время погружения лодок, мягко говоря, не верно. Если за 3 минуты заполняются цистерны, это не значит, что лодка погрузится за 3 минуты. Вдобавок при заполнении цистерн помпами вверх поднимались 2 фонтана воды высотой около 10 метров, которые демаскировали лодку.

Решетчатые аппараты Джевецкого, благодаря которым «Барсы» имели неслыханно мощное торпедное вооружение, можно расценить двояко. Вроде бы их меткость не уступала меткости обычных трубчатых аппаратов, но русские лодки провели слишком мало атак, чтобы это можно было утверждать наверняка. Они ограничивали предельную глубину погружения, так как давление воды могло деформировать торпеды, но у «Барса» рабочая глубина составляла

50 метров, поэтому такое ограничение было несущественным. На лодках Балтийского завода эти аппараты располагались слишком низко над ватерлинией, поэтому и сами аппараты, и торпеды легко повреждались волнами и тем более льдом, даже мелкобитым. На лодках, строившихся на верфи Ноблесснера, этот недостаток исправили, разместив аппараты на верхней палубе, но стали аппараты от этого эффективнее – не известно. Можно заподозрить Бубнова в нездоровом пристрастии к этой системе, использованной еще на «Дельфине».

Но самым крупным недостатком конструкции лодок типа «Барс» было отсутствие водонепроницаемых переборок. В результате непотопляемость лодки оказалась совершенно не обеспечена. Наглядным доказательством абсолютно ничтожной живучести бубновских лодок послужил трагический эпизод, случившийся 31 мая 1931 года. Две подводные лодки типа «Барс» – № 4 (бывшая «Леопард») и № 9 (бывшая «Ерш») – находились в совместном плавании в Финском заливе. Ночью начался шторм, и лодки потеряли друг друга из вида, хотя продолжали следовать предписанным курсом. Командир лодки № 4 попытался найти лодку № 9 и пристроиться к ней в кильватер. Он увеличил скорость, но в темноте не заметил головную лодку, в результате чего произошло столкновение. Ограждением носовых рулей лодка № 4 ударила лодку № 9 в левый борт с кормы. Пробоина в прочном корпусе была просто ничтожной по размерам –

не более ладони. Однако она находилась в недоступном для заделки месте: ее закрывали главная судовая и дифференциальная магистрали, расположенные по левому борту. В этом же месте находилась соединительная муфта левого дизеля с электродвигателем.

Поступающая в пробоину вода начала разливаться по всему трюму. Были пущены в ход помпы, но их производительность оказалась недостаточной. При отсутствии водонепроницаемых переборок остановить затопление оказалось невозможно. Вскоре вода залила электродвигатели, и лодка потеряла ход. Поступление воды продолжалось, и лодка вскоре затонула с большим дифферентом на корму.

Голландовские лодки типа «Нарвал» и АГ имели значительно более совершенные обводы. При меньшей мощности двигателей они развивали более высокую скорость, чем бубновские лодки. Наличие водонепроницаемых переборок резко повышало живучесть лодок. Подводные лодки типа «Нарвал» были первыми быстропогружающимися лодками русского флота, так как могли скрыться под водой менее чем за минуту. О прекрасных качествах голландовских лодок говорит тот факт, что лодки типа АГ состояли на вооружении сначала русского, а потом советского флота более 30 лет и на Черном море даже участвовали в боевых действиях в годы Великой Отечественной войны.

Крайне сложно говорить о подводном заградителе «Краб». Инженер Налетов начал работу над первым загра-

дителем еще в 1905 году в осажденном Порт-Артуре. После войны работы были продолжены, и 12 августа 1912 года в Николаеве на воду был спущен первый в мире подводный заградитель «Краб». Но с ним дело обстояло еще хуже, чем с лодками Бубнова. Кроме самой идеи подводного заградителя и размещения мин в горизонтальных коридорах, все остальное в «Крабе» было плохим как по конструкции, так и по исполнению. Разве можно всерьез называть подводной лодкой корабль, имеющий время погружения 20 минут?! Скорее уж следовало бы говорить о «погружающемся малом заградителе».

«Краб» имел столько недостатков, что после первой же попытки испытаний он был отправлен обратно на верфь. Перестройка затянулась до лета 1915 года. Потерявший терпение командующий флотом подписал приказ числить «Краб» в составе флота 25 июня, а приемный акт комиссия подписала только в июле, к этому времени в Северном море уже погиб германский подводный заградитель UC-2. Повторилась история с линейными кораблями «Делавар» и «Дредноут». Формально первыми подводными заградителями стали германские лодки серии UC-I, вошедшие в строй в мае 1915 года. Немцы слишком спешили, и конструкция этих лодок была очень далека от совершенства, но качество работы германских заводов помогло преодолеть все недостатки, и эти лодки воевали. А «Краб» совершил только 3 похода, в которых его команде пришлось очень и очень туго. После поста-

новки минного заграждения у Варны осенью 1916 года дальнейшего участия в боевых действиях он не принимал.

Ехидное название «игрушки адмирала Фишера» лучше всего характеризует отношение к подводным лодкам консервативных британских адмиралов, и слишком часто в годы войны эта кличка оправдывалась. К тому же они презирали всякое оборонительное оружие – мины, субмарины и прочие изделия, делая ставку на главный калибр линкоров. Но при всем при том именно Королевский Флот к началу Первой мировой войны имел в своем составе больше подводных лодок, чем любой другой.

Началось все стандартно – лодки типа «А» были голландскими, которые в начале XX века расползлись по всему миру, как тараканы. Эксперимент он и есть эксперимент, но потом англичане развернули массовое строительство подводных лодок, не понимая, зачем они нужны. При взгляде на подводные лодки типов «В» и «С» хочется рыдать: по своим характеристикам они вполне соответствуют лодкам Русско-японской войны, и почему Королевский Флот построил соответственно 11 и целых 38 единиц – сказать сложно, это было дальнейшее развитие и улучшение все тех же голландских лодок. Кстати, «С» долгое время оставались самым массовым типом субмарин. Но парадокс заключается в том, что английские моряки ухитрились с пользой применить даже эту рухлядь! Например, В-11 отличилась, потопив в Мраморном море 13 декабря 1914 года турецкий бронено-

сец «Мессудие». Правда, броненосец был еще старше лодки, но все равно здорово получилось, а командир лодки лейтенант Холбрук первым из британских подводников заслужил Крест Виктории. Про лодки типа «С» можно сказать лишь одно: эти малютки, отправленные на Балтику, сделали заметно больше, чем все хваленые бубновские «Барсы», вместе взятые, при том, что отправили англичане на Балтику ровно 4 лодки. При этом если лодки типа «Е» прорывались через проливы, то лодки типа «С» протащили на буксире до Архангельска, а потом на баржах по каналам доставили в Кронштадт. Но лучше всего характеризует отношение англичан к этим лодкам то, что во время набега на Зеэбрюгге С-3 была использована в качестве брандера.

Все они были маленькими прибрежными лодками. Между прочим, это по официальной британской классификации. Гордые островитяне и здесь пошли своим путем, разделив лодки на два класса: прибрежные и патрульные (coastal boats и patrol boats). Впрочем, Адмиралтейство довольно быстро вспомнило, что Британия – владычица морей, после чего было внесено уточнение: лодки заморского патрулирования (overseas patrol boats). Ну, или Открытого Моря, если уж хотите.

Первыми патрульными лодками стали лодки типа «D», а потом были построены лодки улучшенного типа «D», переименованные в лодки типа «E». (D-9 и D-10 стали E-1 и E-2 соответственно.) Вот здесь-то и началось. Известный исто-

рик Пол Кемп называет лодки типа «Е» чуть ли не самыми лучшими в мире, что вызывает легкую оторопь при знакомстве с их тактико-техническими данными. По своим мореходным характеристикам они не выделяются среди современных им лодок ни в лучшую, ни в худшую сторону. Обычная лодка, и только. Но вот вооружение... На этих лодках было установлено 4 торпедных аппарата: 1 носовой, 1 кормовой и 2 траверзных – по одному на каждый борт. В результате лодка могла стрелять в любой момент в любом направлении, что считалось важным в условиях плохой видимости в Северном море. Но «залп» из одной торпеды выглядит просто смехотворным, особенно если учесть постоянные нарекания на качество британских торпед. «Если хочешь быть сильным повсюду, ты не будешь сильным нигде». Эту старую военную мудрость британские адмиралы забыли начисто. Отговорки, что броненосцам начала века хватало и одной торпеды, выглядят не слишком серьезными. Ведь строительство лодок типа «Е» началось в 1912 году, в эпоху дредноутов. Это что же, Адмиралтейство рассчитывало потопить «Нассау» одной торпедой? Поэтому в конструкцию лодок было внесено «радикальное» изменение и в носовом отсеке был установлен второй торпедный аппарат. Хотя, не будем слишком строги, ведь и на немецких лодках пока что имелось по 2 носовых и кормовых аппарата. На этом фоне русские лодки типа «Барс», при всех их многочисленных и серьезных недостатках, выглядят пришельцами из будущего.

Установка нескольких аппаратов Джевецкого резко повышала мощь торпедного залпа, пусть даже эти аппараты были не слишком эффективны. Но ведь гордые британцы, похоже, пока еще так и не поняли – главным, а точнее, единственным орудием подводной лодки является торпеда.

Желание установить траверзные аппараты привело к серьезному ухудшению прочности корпуса лодки. Обратите внимание на приводимый в приложениях разрез корпуса лодки типа Е. Если в годы Второй мировой войны появились германские лодки XXI серии и японские I-405, которые можно назвать «двухкорпусными», но не в общепринятом плане (легкий корпус полностью закрывает прочный), а потому, что они имели прочный корпус из двух цилиндров, то лодки типа Е... Ну, даже и не знаю, как их назвать. Один плюс две половинки? Какова была прочность такого корпуса – решайте сами.

Но то, что началось дальше, затмевает собой эпопею лодок типа Е. Адмиралтейство вдруг ударилось в эксперименты, начав строить лодки по зарубежным проектам. Американские, итальянские, французские. Может быть, это служит косвенным подтверждением неудовлетворительности «лучших в мире»? И главным виновником всех неудач и провалов называют знаменитого Роджера Кийза. Много лет спустя сам Кийз, вспоминая время на посту командующего подводными силами, откровенно написал: «Я не думаю, что мог заниматься вопросами материальной части». Похоже, я в од-

ной из своих предыдущих книг несколько опрометчиво отнес commodора Кийза к выдающимся фигурам. Судя по всему, граница между адмиралами-марсофлотами старой закалки и новым поколением проходила чуть ниже: не между контр-адмиралом и commodором, а между commodором и капитаном 1 ранга. Но мало того, что Кийз внес полный хаос в кораблестроительную политику, он еще подготовил и будущие катастрофы, фанатично отстаивая идею эскадренной лодки. Причем он сражался за нее даже после серии откровенных провалов, вроде боя в Гельголандской бухте в 1914 году.

Впрочем, за нелучшими лодками типа «Е» последовали откровенно плохие, что подтвердилось в 1916 году, когда Адмиралтейство избавилось от всех питомцев Кийза, сплавив лодки типов «S», «V», «W», «F» союзникам-итальянцам. Попытка усовершенствовать тип «Е» тоже получилась веселой. Лодки типа «G» имели 2 носовых и 2 траверзных 457-мм торпедных аппарата и кормовой 533-мм. Кто-нибудь сумеет угадать: зачем? Лично я не берусь.

А потом началась гонка за скоростью. Сначала появились лодки типа «J», которые иногда тоже относят к экспериментальным, на них даже появились 4 носовых торпедных аппарата, но сохранились траверзные аппараты. Это была первая попытка построить «настоящую» эскадренную лодку, но из дизелей выжать больше 19 узлов не получилось. И тогда Их Лордства задумались. А до чего довели их размышления, мы

поговорим позднее.

Рассказ о немецких лодках так и тянет начать с сакраментального определения «Das Boot». Но при этом самое интересное, что первые немецкие лодки не заслуживают особого внимания, так как им далеко до экстравагантных английских конструкций. Когда в 1905 году был заложен киль первой немецкой лодки, еще никто не догадывался, чем это обернется в конечном счете для всего мира. Пока что немцы строили маленькие и посредственные лодки, рассматривая их лишь как дополнительное средство обороны Кильской бухты. Например, в 1912 году было решено построить в общей сложности 70 лодок, из которых 36 предназначались для обороны бухты, 12 – для прикрытия подходов непосредственно к Килью, 10 составляли резерв, а еще 12, ну куда не деться, для активных операций в Северном море.

Наверное, не следует упрекать немецких конструкторов в том, что они долгое время ставили на свои лодки всего 4 торпедных аппарата – по 2 в носу и на корме. Пока еще никто не задумывался о торпедных залпах, предпочитали стрелять из одного аппарата, да и отсутствие палубного орудия в то время не считалось недостатком. А вот почему при хваленной цейссовской оптике немецкие перископы имели длину всего лишь 4,5 метра – это уже большой вопрос. Ведь лодка фактически вела наблюдение не из подводного, а из позиционного положения и при малейшем волнении оказывалась на

поверхности. Машины немецких лодок тоже не отличались особой надежностью, так как немцы дольше других увлекались керосиновыми моторами Кертинга.

Поворотным пунктом можно считать строительство лодки U-19, хотя вряд ли кто это осознавал в тот момент. Она вошла в строй в ноябре 1913 года и первой получила палубное 88-мм орудие. Оно позволяло лодке топить транспорты, не расходуя драгоценные торпеды, ведь лодки несли всего лишь 6 штук. Кстати, на U-19 произошло еще одно знаковое изменение – лодка впервые получила 500-мм торпедные аппараты, которые уже стали стандартными на немецких надводных кораблях. В общем, немцы пока строили лодки, примерно соответствующие английским «Е», разве что с более разумным расположением торпедных аппаратов.

Ах да, остаются еще французы. Ну, эти, как всегда, отличились. Кто еще, кроме русских, увлекался палубными решетчатыми аппаратами? Французы. Кто построил целую серию подводных лодок с паровым двигателем (тип «Плювиоз»)? Опять они же. Интересно только, заметили сами французские моряки злую иронию, которая заключалась в названиях этой серии? «Плювиоз», «Флореаль», «Фрюктидор» и так далее. Это ведь названия месяцев из календаря Французской республики, введенного сразу после революции 1792 года и просуществовавшего до 1806 года. Неудачный эксперимент, так можно сказать. И представьте себе, сколько

времени требовалось этому пароходу, чтобы погрузиться. А больше о них сказать нечего, да и не стоит говорить. Военные достижения французских лодок таковы, что они полностью заслужили забвение.

Подлое и чертовски неанглийское оружие

Именно так отозвался о подводных лодках знаменитый Джон Джервис, замечательный британский адмирал и учитель Нельсона. Но к началу Первой мировой войны, как это ни странно, английский подводный флот подготовился несколько лучше германского, так как имел целых 68 подводных лодок против 28 германских. Правда, боевая ценность подавляющего большинства этих нелепых скорлупок равнялась нулю, что позволяло адмиралам с вполне понятным презрением относиться к непонятным изделиям, мерзко воняющим керосином.

Даже немецкое морское командование во главе с Тирпицем ни черта не понимало. Первые действия германских подводных лодок показывают, до какой степени доходило это непонимание. Рано утром 2 августа 1914 года несколько немецких лодок вышли из гавани Гельголанда: им было приказано не предпринимать никаких активных действий, а лишь занять определенные позиции вокруг острова. Там они должны были стать на якорь и вести наблюдение за морем, а вечером – вернуться в порт. Честно признаться, в этом немцы даже перещеголяли англичан, те тоже в первые дни ограничили задачи своих лодок ведением наблюдения, но,

по крайней мере, их не заставляли становиться на якорь.

А вот первая же вылазка немцев в море завершилась полным афронтом. В поход отправились 10 лодок, и 8 августа U-15 возле Шетландских островов заметила дивизию британских линкоров, проводившую учебные стрельбы, и атаковала «Монарх», но промахнулась. Но уже на следующее утро легкий крейсер «Бирмингем», входивший в состав заветы Гранд Флита, заметил подводную лодку, неподвижно стоящую на поверхности. Командир крейсера, ни секунды не задумываясь, приказал идти на таран, и «Бирмингем» нанес скользящий удар в корму, после чего круто развернулся, открыл огонь и второй раз таранил U-15, разрубив ее пополам. По свидетельствам англичан, они слышали удары кувалды изнутри лодки, то есть на ней произошла какая-то авария. Что гораздо удивительней, немцы не несли вахту и атака крейсера была совершенно внезапной. Но при этом никто не заметил, что для уничтожения современного военного корабля был использован тактический прием двухтысячелетней давности, что-то из времен греко-персидских войн и битвы при Саламине. А когда лодки вернулись, выяснилось, что U-13 пропала без вести. Ее судьба до сих пор точно не известна, считается, что она погибла на минах.

Такое начало могло обескуражить кого угодно. Адмирал-штаб и лично Тирпиц решили, что попытка атаки кораблей британского флота технически невозможна, все заслуживающие внимания цели находятся слишком далеко от

немецких баз. Это странное решение совершенно неожиданно принесло немцам серьезные успехи. Сначала 2 подводные лодки были отправлены к входу в залив Фёрт-оф-Форт, одной из британских баз, чтобы подкараулить какой-нибудь военный корабль. В результате 5 сентября U-21 возле мыса Сент-Эббз Хед встретила группу британских эсминцев во главе с легким крейсером «Патфайндер», он находился в дозоре вместе с 8-й флотилией эсминцев. Хотя волнение было довольно сильным и лодку, державшуюся на перископной глубине, отчаянно болтало, выстрел Херзинга оказался удачным. В 16.45 торпеда попала под переднюю трубу маленького крейсера. Взрывом была уничтожена носовая часть корабля, и он затонул в течение 4 минут, вместе с кораблем погибло 259 человек команды. Иногда пишут, что англичане не заметили след торпеды и сначала приписали гибель «Патфайндера» подрыву на mine. На самом деле вахтенный офицер капитан-лейтенант Фавелл видел ее и даже успел приказывать срочно поворачивать, но было поздно. Командир крейсера до конца оставался на мостике, но каким-то чудом все-таки остался жив.

Однако 13 сентября англичане сумели отплатить той же монетой. Подводная лодка E-9 неподалеку от Гельгоlanda атаковала и потопила маленький немецкий крейсер «Хела». Интересно, что Адмиралтейство в добром старом стиле выделило 1050 фунтов стерлингов призовых денег в награду экипажу лодки.

А потом произошло событие, после которого слова «подводная лодка» британские моряки начали произносить с ужасом, но при этом они могли обвинять лишь собственное командование. Дело в том, что в августе 1914 года на базе в Норе находились броненосные крейсера «Кресси», «Абукир», «Бекчент», «Юриалес» и «Хог». Они входили в состав 7-й эскадры крейсеров, которой командовал контр-адмирал Генри Г. Кэмпбелл. Сначала эта эскадра считалась частью сил Гранд Флита, но адмирал Желлико достаточно быстро понял, что не может контролировать все отдельные эскадры, соединения и группы кораблей, разбросанные по многочисленным британским портам. Поэтому буквально через неделю Адмиралтейство создало специальное Южное соединение под командованием контр-адмирала Артура Г. Кристиана. Кроме 7-й эскадры крейсеров в него вошли 1-я и 3-я флотилии эсминцев commodora Р. Й. Тэрвитта и 8-я флотилия подводных лодок commodora Р. Кийза.

Перед Южным соединением были поставлены 2 главные задачи: своевременно обнаружить любую попытку немцев прорваться в Ла-Манш и вести охрану побережья Бельгии (особенно устья Шельды). В рамках этих задач соединение должно было патрулировать в районе так называемых «Широких четырнадцатых» – это район в южной части Северного моря между побережьем Норфолка и Голландии. Это название он получил из-за того, что большинство глубин здесь

равнялось 14 фатам. Адмирал Кристиан планировал организовать патрулирование на Доггер-банке и у побережья Голландии в районе устья Шельды. При этом одна флотилия эсминцев должна была находиться в северном районе, вторая – в южном, крейсера Кристиан планировал держать на Доггер-банке. Естественно, что погодные условия или военная ситуация приводили к изменениям этой общей диспозиции. Например, 28 августа все соединение участвовало в набегах на Гельголандскую бухту, броненосные крейсера в бою не участвовали, так как находились позади линейных.

Но уже сама такая диспозиция таила в себе зародыш катастрофы. Корабли могли двигаться зигзагом с переменной скоростью, что спасло бы их от германских подводных лодок, но что могли сделать устаревшие и тихоходные корабли при встрече с 1-й Разведывательной группой немцев? Нельзя сказать, что никто из британских адмиралов не видел опасности положения эскадры «Живых приманок», как ее называли. Тэрвитт и Кийз предупреждали Адмиралтейство, но начальник оперативного отдела контр-адмирал Левесон и начальник штаба вице-адмирал Стэрди поставили на место зарвавшихся младших офицеров. «Вы же знаете, что мы всегда держали эскадру на „Широких четырнадцатых“», – высокопарно заявил Стэрди. Более того, он даже игнорировал приказ Первого Морского Лорда принца Баттенберга, который потребовал убрать эскадру из опасного района.

Вот так эти крейсера и остались ждать своей участи. Необ-

ходимость ремонта кораблей и пополнения запасов внесли свои коррективы в планы адмирала Кристиана. Например, 16 сентября сам адмирал находился на Доггер-банке, прикрывая эсминцы, но имел всего лишь 3 крейсера. Он сам держал флаг на «Юриалесе», адмирал Кэмпбелл находился на «Бекченте», и с ними был «Кресси». Ситуация, немного напоминающая русский флот: 2 адмирала на 3 корабля. Кристиан получил приказ возобновить патрулирование у голландского побережья, и перед ним встала неприятная перспектива разделения и без того слабой эскадры. Но погода испортилась, и вечером 17 сентября эсминцы были вынуждены отправиться в Гарвич. Поэтому Кристиан решил временно воздержаться от посылки кораблей на юг. В течение дня состав эскадры изменился. Прибыли «Абукир» и «Хог», что позволило уйти «Бекченту», которому требовался мелкий ремонт в доке, и «Кресси», на котором кончался уголь.

Погода помешала эсминцам Гарвичских сил выйти в море, и несколько дней броненосные крейсера патрулировали в гордом одиночестве, причем они следовали малой скоростью прямыми курсами – идеальная мишень для подводной лодки. Утром 20 сентября эскадра находилась возле плавающего маяка Масс. Именно здесь к ней присоединился «Кресси», а «Юриалес» ушел, так как его радиостанция сломалась. Из-за сильного волнения адмирал Кристиан не сумел перенести флаг на другой крейсер и передал командование отрядом капитану «Абукира» Джону Э. Драммонду. Крейсе-

ра приступили к патрулированию, но эсминцы из Гарвича так и не прибыли. Легкий крейсер «Фиэрлесс» попытался вывести их в море, но опять волнение оказалось слишком сильным. Положение не изменилось и на следующий день, крейсера продолжали патрулировать на «Широких четырнадцати» без всякого сопровождения. Они двигались строем фронта с интервалом между кораблями 2 мили, постоянным курсом со скоростью не более 10 узлов. Адмирал Кристиан позднее объяснял: «Поддержание скорости 13 или 14 узлов привело бы к большому расходу угля. Это вынудило бы часто отзывать корабли для дозаправки». Только 21 сентября погода немного улучшилась, и коммодор Тэрвитт вышел в море на крейсере «Лоустофт» вместе с 8 эсминцами.

Но было уже поздно. Утром 22 сентября подводная лодка капитан-лейтенанта Отто Веддигена встретила крейсера. Интересная подробность – в январе 1911 года Веддиген едва не погиб, когда подводная лодка U-3, на которой он служил, затонула прямо в гавани Киля. U-9 вышла из Киля 20 сентября с приказом атаковать транспорты у побережья Фландрии. Лодка тоже не смогла справиться с сильной волной, которая прижала ее к побережью Голландии. Веддиген два дня держался на поверхности, выжидая улучшения погоды, но утром 22 сентября заметил подходящие с юга британские броненосные крейсера. U-9 спешно погрузилась, выйти на позицию для пуска торпед не представляло никаких трудностей, и в 06.20 Веддиген с дистанции 500 ярдов выпустил

торпеду в головной крейсер.

Это был «Абукир». Он получил попадание в правый борт, и крен быстро достиг 20 градусов. Попытка спрямить корабль контрзатоплением не удалась, и примерно через 25 минут после взрыва крейсер затонул. Капитан 1 ранга Драммонд не знал, торпедирован его корабль или подорвался на mine. Поэтому он приказал «Хогу» и «Кресси» подойти, чтобы спасти команду «Абукира». Но это лишь подставило еще 2 крейсера под торпеды Веддигена. Первым подошел «Хог» капитана 1 ранга Николсона, который застопорил машины и начал спускать шлюпки. Он сообразил, что это работа подводной лодки, и приказал искать перископ. Его артиллеристы находились у орудий, но что они могли сделать U-9? Веддиген не без удивления следил за всем этим в перископ. Позиция для атаки была просто идеальной – крейсер находился всего в 300 ярдах от U-9. Немного дальше виднелся «Кресси» капитана 1 ранга Джонсона. В 06.55 Веддиген выпустил 2 торпеды. Они попали в левый борт «Хога» как раз в тот момент, когда крейсер дал ход.

Артиллеристы крейсера открыли огонь, но вскоре все было кончено. Хотя Николсон приказал задраить водонепроницаемые двери, «Хог» затонул кормой вперед уже через 10 минут. Веддиген поднялся на поверхность, чтобы проверить, где находится третий крейсер. «Кресси» все еще стоял неподалеку, и Веддиген решил продолжать атаку, хотя его механик сообщил, что батареи почти разряжены. Но цель была

слишком соблазнительной. В 07.17 U-9 выпустила 2 торпеды из кормовых аппаратов. На борту крейсера заметили перископ, и капитан скомандовал «Полный вперед!», но было уже поздно. Одна торпеда прошла за кормой «Кресси», а вторая попала в правый борт под четвертую трубу. Веддиген приказал зарядить последнюю оставшуюся у него торпеду в носовой аппарат и тоже выпустил ее в «Кресси». Это попадание пришлось чуть позади мостика и оказалось роковым. «Кресси» перевернулся. Минут 15 он еще плавал днищем вверх, а потом затонул. U-9 быстро покинула район боя, всплыла и в надводном положении пошла на север.

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

Веддиген сильно недооценил противника, с которым он

встретился. Сначала он принял британские корабли за крейсера типа «Бирмингем», потом – за небольшие броненосные крейсера типа «Каунти». И лишь вернувшись домой, он узнал, что потопил 3 больших броненосных крейсера общим водоизмещением 36 000 тонн. За это кайзер наградил Веддигена Железными крестами первого и второго класса сразу. Весь экипаж U-9 получил Железные кресты второго класса. Так началась короткая, но блестящая карьера одного из самых известных подводников Германии. В годы Первой мировой войны такой же ущерб военным флотам союзников нанесли разве что Отто Херзинг, потопивший 2 британских броненосца и 2 крейсера, и Гуго фон Хеймбург, уничтоживший 4 подводные лодки союзников. Но справедливости ради следует еще раз напомнить, что жертвами германских подводных лодок за всю войну стали лишь 2 современных боевых корабля, имевших реальную боевую ценность, – легкие крейсера «Ноттингем» и «Фалмут», потопленные в 1916 году. Во всех остальных случаях на дно шли старые броненосцы и броненосные крейсера, которые и без того постепенно выводились из состава флотов. Эти удары были ощутимы с точки зрения потерь в личном составе, они наносили серьезный ущерб авторитету Королевского Флота и его союзников, подрывали моральный дух, но никак не изменяли катастрофического для Германии соотношения сил на море.

В результате этой атаки 7-я эскадра крейсеров была практически уничтожена, и 2 октября Южное соединение было

официально распущено. Адмиралы Кристиан и Кэмпбелл отстранены от командования, а уцелевшие крейсера 7-й эскадры – «Бекчент» и «Юриалес» – были переданы Западному соединению. Судебное разбирательство пришлось спустить на тормозах, так как вина Адмиралтейства, и в частности Стэрди, была слишком очевидной. Отыгрались на адмиралах и капитане 1 ранга Драммонде, который тоже был отправлен в отставку.

Вскоре Отто Веддиген отличился еще раз. Теперь его жертвой стал большой бронепалубный крейсер «Хок». Часть 10-й эскадры крейсеров адмирала де Черы патрулировала на линии между Питерхедом и Назе. В ее состав входили «Кресчент», «Эдгар», «Эндимион», «Тезеус», «Хок» и «Графтон». Остальные корабли этой эскадры при поддержке броненосца «Дункан» патрулировали севернее. Сам адмирал на «Графтоне» ушел принимать уголь, оставив командовать отрядом капитана «Эдгара». Он был предупрежден об опасности подводных атак.

15 октября в 13.20 на «Эдгаре» приняли радиogramму «Тезеуса», в которой крейсер сообщал о том, что был атакован подводной лодкой, но уклонился от торпеды. Его атаковала подводная лодка U-17. Отряду было приказано немедленно покинуть район патрулирования, но квитанции от крейсера «Хок» не поступило. Адмирал Желлико приказал всем крейсерам полным ходом отойти на север и направил для поисков «Хока» лидер «Свифт». После не слишком дол-

гих поисков «Свифт» обнаружил плот с одним офицером и 20 матросами, которые и рассказали о судьбе крейсера.

Крейсера следовали строем фронта с интервалами 10 миль. В 9.30 «Хок» застопорил машины, чтобы принять почту с «Эндимиона». Он спустил шлюпку, которая забрала мешки с почтой. «Эндимион» дал ход и прошел за кормой «Хока», чтобы передать почту на следующий крейсер отряда. «Хок» поднял шлюпку и продолжил патрулирование, имея ход около 12 узлов. В 10.30 под переднюю трубу крейсера попала торпеда, и после взрыва он сразу потерял ход. Повреждения оказались слишком велики для старого крейсера, и он начал быстро валиться на борт. С него успели спустить только 2 шлюпки. Одну из них подобрал «Свифт», а другую с 47 моряками – на следующий день норвежский пароход.

До конца 1914 года немецкие подводники успели уничтожить еще несколько британских кораблей, опять же, не слишком далеко от своих баз. 18 октября U27 потопила английскую подводную лодку E-3 возле Бокума, а 31 октября старый крейсер-гидроавианосец «Гермес» в 8 милях от Кале. Впрочем, англичанам повезло, так как лодка не нашла броненосца «Венерэбл», поддерживавшего своим огнем приморский фланг армий союзников. 11 ноября U-12 торпедировала старую канонерку «Найгер» прямо у пирса в Диле!

Хотя в начале войны британское Адмиралтейство было уверено, что немецким подводным лодкам просто не хватит

дальности плавания, чтобы атаковать британские базы в Скапа Флоу, Кромарти и Инвергордоне, сами моряки чувствовали себя гораздо менее уверенно. Защита проливов, ведущих в Скапа была чисто номинальной – несколько мелких орудий, снятых за ненадобностью с линейных кораблей, и только. Морякам, от последнего юнги до адмирала, постоянно мерещились вражеские лодки и перископы, что и привело к «Первой битве в Скапа», которая состоялась 1 сентября. Крейсер «Фалмут» вдруг заметил подводную лодку, линкоры поспешно снялись с якорей и вылетели в море, эсминцы бросились охотиться за врагом, началась стрельба. Судя по всему, Гранд Флит устроил погоню за неосторожным тюленем, но адмирал Джеллико продержал линкоры в море до 5 сентября. После этого в Скапа Флоу вернулась 3-я эскадра линейных крейсеров, но линкоры на всякий случай ушли в Лох Ю на северо-западном побережье Шотландии, куда подводные лодки точно не могли добраться.

В октябре подобный приступ паники случился на линейных крейсерах адмирала Битти. Возвращаясь в Инвергордон, они заметили какой-то отблеск на воде, принятый за носовой бурун подводной лодки. Снова началась стрельба, но теперь уже с более серьезными последствиями. Было повреждено несколько домов в прибрежной деревушке Джемимавилль, ранен ребенок.

16 октября состоялась «Вторая битва в Скапа». Опять были замечены не то следы торпед, не то перископы, опять на-

чалась стрельба, и адмирал Джеллико снова увел свои линкоры от греха подальше, теперь в Лох Силли, на северном побережье Ирландии, и вернулся обратно только 9 ноября. Началась грызня между командованием флота и Адмиралтейством, адмирал Битти прямо обвинил Лондон в том, что основные базы – Скапа Флоу, Кромарти, Инвергордон, Розайт – оставлены без защиты. Отговорка Черчилля звучит как бред сумасшедшего. Он написал, что Скапа защищают сильные течения.

Но 23 ноября произошло событие, после которого Адмиралтейство было вынуждено признать наличие проблемы и наконец-то зашевелиться. Подводная лодка U-18 попыталась проникнуть на якорную стоянку Скапа Флоу через пролив Хокса Саунд. Она туда и проникла, но никого не нашла, так как корабли Гранд Флита в это время находились в море, вместе с Гарвичскими силами они производили поиск германских кораблей в Северном море. Лодка уже двинулась в обратный путь, когда ее перископ был замечен в проливе Хокса траулером «Дороти Грэй», который бросился на таран и смял его. Лодка не сумела погрузиться и после вторичного тарана поднялась на поверхность и была затоплена командой. Лишь после этого на входах в проливы, ведущие в Скапа, были поставлены минные заграждения, а на берегах поставлены настоящие батареи и прожектора. Позднее часть проливов была перекрыта затопленными торговыми судами и бонами, после чего Гранд Флит мог считать себя в безопас-

ности.

То, что адмиралам никакой урок не впрок, показали события конца октября в Финском заливе. Контр-адмирал Беринг направил туда подводные лодки U-25 и U-26. Интересно отметить, что и в этом случае U-25, находившейся ближе к русским базам, было запрещено атаковать выходящие в море корабли.

11 октября находившаяся в дозоре 1-я бригада крейсеров должна была закончить патрулирование, а ей на смену в море вышла 2-я бригада. «Богатырь» и «Олег» направились в Лапвик, где сменили крейсера «Адмирал Макаров» и «Громобой». «Россия» и «Аврора» пошли на смену «Баяну» и «Палладе». Именно с этими кораблями и столкнулась подводная лодка U-26 капитан-лейтенанта фон Беркгейма. Для сопровождения этих крейсеров был выделен эсминец «Новик». В 8.15 фон Беркгейм, находившийся севернее острова Оденсхольм, заметил дымь нескольких кораблей. U-26 спешно погрузилась и направилась навстречу русским кораблям. Вскоре стали видны 2 крейсера в сопровождении эсминца, однако они прошли на расстоянии 3 миль от U-26, которой не удалось их атаковать. Это были «Россия» и «Аврора».

Однако фон Беркгейм решил не спешить и остался в этом же районе. Его надежды оправдались. В 10.30 на западе показались еще 2 крейсера, которые шли прямо на лодку. На

правом траверзе крейсеров держался большой эсминец. Это был «Новик». U-26 снизила скорость и повернула вправо, чтобы выстрелить из кормового аппарата.

В 11.10 фон Беркгейм с дистанции 500 метров выпустил торпеду по головному крейсеру. Она попала в среднюю часть корабля, последовал страшный взрыв. В перископ командир лодки успел заметить, как падают трубы тонущего крейсера. Но тут эсминец открыл огонь по перископу, и U-26 была вынуждена погрузиться на 20 метров. Дальнейшие попытки фон Беркгейма атаковать эсминцы, присланные для спасения команды «Паллады», успеха не имели.

Броненосный крейсер «Паллада» погиб со всем экипажем, погибло 537 человек. По свидетельствам очевидцев, крейсер просто разлетелся в пыль. Когда опал столб воды и дыма, от «Паллады» не осталось ничего. На поверхности моря плавали какие-то деревянные обломки, койки, обрывки спасательных поясов. Все деревянные предметы, даже самые маленькие, были расщеплены на мелкие кусочки, что свидетельствовало об ужасной силе взрыва.

Мрачное предзнаменование – за два месяца до войны «Палладу» прикомандировали к бригаде подлодок Балтийского флота для отработки торпедных стрельб. На учениях подлодка «Акула» «потопила» крейсер трехторпедным залпом. На ее командира капитана 1 ранга Магнуса это произвело сильное впечатление, несколько дней он, по воспоминаниям очевидцев, ходил сам не свой. Кроме того, командир

«Паллады» в свое время сам командовал дивизионом подводных лодок, тем не менее он не принял в роковой день элементарных мер предосторожности. Крейсер шел без противолодочного зигзага, а на подходе к порту командир «Паллады» отпустил эсминцы сопровождения.

Казалось бы, достаточно, но нет. Последнее слово «сказали» опять англичане. На этот раз отличился один из любимчиков Джеллико вице-адмирал сэр Льюис Бейли, который в декабре сменил адмирала Берни на посту командующего Флотом Канала. Бейли был типичным «линкорным адмиралом», ничего не знал о подводных лодках и вообще не верил в них. Между прочим, это тот самый Льюис Бейли, который командовал крейсером «Талбот» в Чемульпо в 1904 году.

В конце декабря Бейли получил разрешение перевести 5-ю эскадру линкоров из Нора в Портленд для проведения тактических учений и стрельб. Он совершенно не считался с подводной опасностью, так как в течение декабря в Ла-Манше не была замечена ни одна германская лодка, и потому отказался от эсминцев сопровождения, которые ему хотело предложить Адмиралтейство. Все-таки начальство буквально навязало Бейли 6 гарвичских эсминцев, которые сопровождали его броненосцы до Фолкстона. Когда 5-я эскадра вечером 30 декабря вошла в Дуврский пролив, эсминцы повернули назад. Дальше ее сопровождало только 2 легких

крейсера – «Топаз» и «Дайамонд». Утром 31 декабря Бейли прибыл к Портленду, но не вошел в порт, а занялся тактическими учениями между Портлендом и мысом Старт. Ночью он спустился вниз по Ла-Маншу, чтобы утром возобновить учения. Эскадра шла прямым курсом со скоростью всего 10 узлов, то есть Бейли тупо повторил все ошибки, которые ранее уже не раз приводили к катастрофам. Он совершенно не ожидал встретить германские лодки в западной части Ла-Манша. И все-таки 1 января 1915 года в 02.30 подводная лодка U-24 торпедировала броненосец «Формидебл», который замыкал строй. На эскадре даже не сразу это заметили. Первыми встревожились крейсера, которые обратили внимание на то, что «Формидебл» начал отставать. «Топаз» увеличил ход и подошел к броненосцу, который уже имел крен на правый борт и начал спускать шлюпки. Оказалось, что торпеда попала под первую дымовую трубу и взрывом был перебит главный паропровод. Корабль сразу получил крен 20 градусов, на нем погасли все огни, так что спуск шлюпок был не таким простым делом, как может показаться на первый взгляд. Один из полубаркасов при спуске перевернулся.

Прошло 45 минут с момента взрыва, и в броненосец попала вторая торпеда – на сей раз в левый борт под задней трубой. Крен и дифферент исчезли, но корабль начал погружаться гораздо быстрее. «Топаз» пытался помочь спасти команду, но получил приказ следовать к ярко освещенному пассажирскому пароходу. Его место рядом с «Формиде-

блом» занял «Дайамонд». Погода постепенно ухудшалась, волны становились все сильнее. Броненосец уже сел до верхней палубы, но на нем все еще оставалось большинство команды. В 04.45 «Формидебл» резко повалился на правый борт. Командир приказал команде спастись по способности, но этот приказ почти никто не успел выполнить. Нос броненосца ушел в воду, в воздухе мелькнули винты и свободно болтающийся руль, и «Формидебл», через 2,5 часа после первого попадания, затонул. При этом погибло 35 офицеров и 512 матросов из 780 человек экипажа, командир броненосца капитан 1 ранга Ноэль Локсли остался стоять на мостике гибнущего корабля. «Формидебл» стал первым британским линкором, потопленным в Первую мировую войну, но далеко не последним.

Объяснения Бейли, которые он дал Адмиралтейству, звучали, как детский лепет: «Ни одна вражеская подводная лодка не была замечена в Ла-Манше с тех пор, как я принял командование. Я даже не представлял, что эти воды „засорены“ подводными лодками». Адмиралтейство отказалось принять эти объяснения. Особенно был взбешен Фишер: «Любому офицеру и даже матросу эскадры было совершенно ясно, что следовать прямым курсом с малой скоростью при ярком свете полной луны вблизи маяка Старт значило превратить эскадру в легкую добычу для вражеских лодок. Предосторожности, которые приняло Адмиралтейство для сопровождения его эскадры из Ширнесса, должны были убедить его в

реальности опасности».

В результате Адмиралтейство телеграммой от 16 января известило Бейли, что он «потерял доверие Их Лордств» и должен спустить флаг и сдать командование адмиралу Беттелу. Попытки адмирала добиться открытого судебного разбирательства ни к чему не привели, он достаточно легко отделался, так как суд явно завершился бы тяжелым приговором. За это он должен был благодарить Черчилля, который «сделал для него все возможное, но не ради него самого, а чтобы не терроризировать адмиралов за гибель кораблей, что наверняка привело бы к проигрышу войны».

На фоне этих оглушительных успехов почти незамеченным прошло маленькое событие. 20 октября подводная лодка U-17 осмотрела и потопила небольшой британский пароход «Глитра», шедший из Ставангера с грузом швейных машин и виски. Командир лодки лейтенант Фельдкирхнер приказал британской команде сесть в шлюпки, после чего абордажная партия открыла кингстоны на пароходе.

При этом командир лодки лейтенант Фельдкирхнер совершенно не был уверен в том, что поступил правильно. Он превысил полномочия и всерьез опасался, что после возвращения в порт его отдадут под суд. Однако вместо ожидавшегося порицания его ждала похвала. В ноябре 1914 года командование флота подало в Адмиралштаб следующую докладную: «Поскольку Англия совершенно пренебрегает

международным правом, нет ни малейшего основания ограничивать себя в наших приемах ведения войны. Мы должны использовать это оружие и сделать это путем, наиболее соответствующим его особенностям. Следовательно, подводные лодки не могут щадить команды пароходов, но должны отправлять их на дно вместе с судами. Торговое судно может быть предупреждено... и вся морская торговля с Англией прекратится в течение короткого времени».

После подобных предложений бредом сумасшедшего выглядели предположения части британских адмиралов, что немцы «посоветятся» использовать свои подводные лодки против торговых судов. Зная о подобных меморандумах, уже не удивляешься потоплению пассажирских пароходов и госпитальных судов. Но пока это еще оставалось в будущем, а германские подводники продолжили охоту за военными кораблями союзников. Вообще до конца 1914 года немецкие подводные лодки потопили ровно 3 (прописью – три) торговых судна союзников.

Наверное, можно сказать, что первый этап подводной войны завершился 26 марта 1915 года, когда была потоплена подводная лодка U-29, которой командовал Отто Веддиген. Есть в этом некая закономерность и символ.

В тот день перед Веддигеном находилась цель, о которой любой из германских подводников мог лишь мечтать. Он встретил главные силы Гранд Флита, вышедшие в море на

учения. 3 эскадры линкоров, 24 единицы! Они следовали, как обычно, строем фронта подивизионно – то есть 6 колонн по 4 линкора. Примерно в полдень 4-я эскадра линкоров адмирала Стэрди получила приказ повернуть на юг и следовать в Кромарти, пройдя под кормой флота. Но как только она начала поворот, в 12.15 на мачту флагмана Джеллико линкора «Мальборо» взлетел сигнал: «Вижу подводную лодку». Выпущенная Веддигеном торпеда прошла под кормой линкора «Нептун», который следовал за «Мальборо».

«Дредноут» в это время возглавлял крайнюю левую колонну. Капитан 1 ранга Олдерсон, ни секунды не размышляя, повернул прямо на перископ. Следующий мателот «Темерер» последовал за ним. Через 10 минут форштевень «Дредноута» врезался в корпус U-29. Так как с подводной лодки не спасся ни один человек, придется ограничиться рассказом английского офицера:

«Наша эскадра в составе 8 линкоров шла 16-узловым ходом, курсом восток, через Северное море по направлению к острову Фэр, к северу от Оркнейских островов. На море была легкая зыбь. Вместе со мной в это время на мостике стояло много народа, и среди них один из офицеров морской пехоты.

„Ну и ну, – сказал он, – видите, какой чертовски забавный поток на воде? След проклятого эсминца! Его почти наверняка можно спутать со следом торпеды, ведь верно?“

Так и было. С левого борта был ясно виден след торпеды. Мы увидели, как она уклонилась вправо. Ее гироскопический

аппарат был неисправен, и торпеда шла неверно. Однако я думаю, что от нее можно было бы уклониться, даже если бы она шла прямо, потому что торпеда оставляла ясно видимый белый след.

Каждый корабль изменил курс в направлении предполагаемого места подводной лодки. Были даны предупредительные сигналы другой эскадре, подходившей с оста. Одним из кораблей этой группы был „Дредноут“. Его вахтенный начальник увидел, как корабль, шедший прямо перед ним, внезапно изменил курс влево, и поднял сигнал: „Вижу подводную лодку“. Почти в тот же момент наблюдатель „Дредноута“ в 20 градусах слева по носу увидел торчавший из воды на 2–3 фута перископ лодки, шедшей полным ходом.

Весьма вероятно, что Веддиген испортил свою атаку потому, что слишком долго держал перископ на виду при таком тихом море. Вахтенный начальник „Дредноута“ немедленно изменил курс на перископ.

„Полный вперед!“ – крикнул он в переговорную трубу машинного отделения.

Через несколько минут раздался сильный удар от столкновения. „Дредноут“ шел со скоростью 19 узлов, и лодка, вероятно, была разрезана напополам. Она прошла по правому борту „Дредноута“, ее нос поднялся из воды, затем постоял несколько секунд вертикально, пока корабль шел вперед. На нем можно было ясно увидеть бортовой номер U-29. Затем все исчезло под волнами.

Наши эсминцы бросились к этому месту, разыскивая уцелевших. Ничего не было видно, за исключением плававших вокруг деревянных обломков. Человек, уничтоживший „Абукир“, „Хог“ и „Кресси“, присоединился к своим жертвам на дне Северного моря».

Однако обратите внимание – все потопленные корабли были либо старыми, которые в принципе не могли выдержать попадания новых торпед с увеличенным зарядом, либо маленькими, как «Патфайндер». Может, поэтому адмиралы после некоторого переполоха снова успокоились.

Fur Gott und Kaiser!

Но эта идиллия не затянулась слишком долго. К началу 1915 года немецкое командование поняло, что все его надежды на выигрыш войны **обычными средствами** рухнули, поэтому начались поиски чрезвычайных вариантов. Плоды интеллектуальных усилий немецких генералов и адмиралов вскоре стали видны всему миру. Газовые атаки и неограниченная подводная война стали только первыми шагами на пути германских вооруженных сил к славе, впереди были еще Лидице и Хатынь, газовые печи, Ковентри и многое другое. Нет, правильно было сказано: поскреби любое военное преступление, и ты найдешь немца, и начало всему этому было заложено именно в 1915 году. Вообще, если приглядеться повнимательней, то можно будет заметить странную особенность: даже фашистские подводники больше старались соблюдать общепринятые правила войны, чем благородные кайзеровские фоны и бароны. В 1915–1917 годах в Германии было выращено поколение, для которого печи Дахау и Освенцима стали вполне обыденным явлением.

Но давайте обо всем по порядку. После недолгого обсуждения было решено перейти к атакам торговых судов, правда, предварительно адмирал Тирпиц решил осведомиться у американцев, как они будут смотреть на подобное начинание. Выяснилось: плохо будут смотреть. Да, объявленная Ве-

ликобританией в самом начале войны блокада германских портов больно ударила по американской торговле, но заявление, что любое нейтральное судно поблизости от Британских островов может быть атаковано и потоплено, вызвало у американцев откровенное раздражение. Тем более что немцы сделали все от них зависящее, чтобы превратить это раздражение в открытую ненависть. Иллюстрацией к этому служит прелестный анекдот начала войны: «Разве весь мир нас ненавидит?» – «Почему же, говорят, что Сиам сохранил нейтралитет». В октябре 1914 года адмирал фон Поль, начальник Адмиралштаба, запретил подобные атаки, поскольку они нарушали пункты призового права, тем более что его поддерживали дипломаты – канцлер фон Бетман-Гольвег и министр иностранных дел фон Ягов. Правда, дипломаты считали, что атаки подводных лодок, безусловно, принесут пользу, но при этом могут спровоцировать нейтральные государства, в первую очередь Соединенные Штаты, перейти в стан противника. Однако позднее адмиралы все-таки решились и переубедили политиков. Фон Поль почему-то решил, что временно выпущенное предупреждение испугает нейтралов и они прекратят рейсы на Британские острова. В результате 4 февраля военные вырвали разрешение у кайзера, и фон Поль перешел на пост главнокомандующего Флота Открытого Моря, чтобы своими руками начать реализацию новой политики. 5 февраля в газетах появилась соответствующая декларация, объявляющая, что с 18 февраля нейтральные су-

да будут следовать в британские порты на свой страх и риск. Вот она:

«Все воды, омывающие Великобританию и Ирландию, включая весь Ла-Манш, отныне объявляются зоной военных действий. Начиная с 18 февраля, все вражеские торговые суда, обнаруженные в зоне военных действий, будут уничтожаться вне зависимости от опасности для экипажа и пассажиров.

Нейтральные суда также подвергают себя опасности в зоне военных действий, так как 31 января Британское Правительство приказало своим судам использовать для прикрытия нейтральный флаг, а также из-за непредвиденных случайностей, которые неизбежны в морской войне, становится невозможно избежать атак нейтральных судов, ошибочно принятых за вражеские.

Мореплавание к северу от Шетландских островов, в восточной части Северного моря, а также в пределах 30 морских миль вдоль голландского побережья является безопасным.

Начальник Адмиралитета

адмирал фон Поль

„Reihanzeiger“, 4 февраля 1915 года»

Однако немцы допустили одну грубейшую ошибку. Они решили напугать своих противников, но не имели сил подкрепить угрозы реальными действиями. В составе германского флота по-прежнему числилось слишком мало лодок, к началу 1915 года их количество увеличилось с 28 до 33.

Небезызвестный Гейнц Гудериан некоторое время спустя мудро советовал: «Klotzen, nicht Kleckern!» – «Бейте, а не шлепайте!». Германские адмиралы этому совету не вняли: сначала они преуменьшали возможности своих подводных лодок, а потом, по непонятным причинам, ударились в противоположную крайность. Количество потопленных судов и их тоннаж оставались минимальными, при этом немцы сразу начали применять внезапные атаки из подводного положения, нарушая собственные обещания.

Попытки оправдаться и оправдать их действия и тогда, и сейчас выглядят неудачными и нечистоплотными. На основании последующего беспристрастного анализа можно твердо заявить: все утверждения германских подводников, будто они «не видели», «не знали», «думали» и «предполагали», есть не что иное, как гнусная преднамеренная ложь. Все эти шнейдеры, швигеры, валентинеры и прочие – не кто иные, как трусливые убийцы, пытающиеся задним числом оправдать свои кровавые преступления. Немецкое командование постаралось внедрить в головы морских офицеров психологию палачей, и ему это удалось.

Уже 26 октября 1914 года подводная лодка U-24 капитан-лейтенанта Шнейдера в Ла-Манше хладнокровно торпедировала французский пароход «Амираль Гантом», на борту которого находилось около 2000 бельгийских беженцев, в том числе женщины и дети. Пароход был серьезно поврежден, но его удалось отбуксировать в Булонь, хотя 40 чело-

век все-таки погибли, но самые кровавые подвиги немецких подводников были еще впереди.

В марте количество потопленных британских судов резко подскакивает – на дно пошли уже 29 транспортов, хотя их тоннаж все еще оставался небольшим, ведь действовали лодки в прибрежных водах, и большинство их жертв были мелкими каботажниками, но вскоре германские подводники записали на свой счет свою самую крупную добычу – судно водоизмещением 44 000 тонн (мы говорим о знаменитой «Лузитании»).

25 апреля 1915 года фрегаттен-капитан Герман Бауэр, командир 3-й флотилии подводных лодок, носивший шикарный титул *Fuhrer der U-Boote*, приказал трем своим лодкам выйти к берегам Ирландии. U-30 должна была патрулировать в районе Дартмута, а U-20 и U-27 – в Ирландском море и Бристольском заливе. Первой в поход отправилась U-30, которая уже 28 апреля потопила свою первую жертву. 30 апреля из Эмдена в поход к берегам Великобритании вышла подводная лодка U-20 капитан-лейтенанта Вальтера Швигера, это был его первый боевой поход на U-20.

Уже 1 мая U-30 оказалась замешанной в инцидент, который в мелком масштабе смоделировал будущий скандал вокруг «Лузитании». Подводная лодка торпедировала американский танкер «Галфлайт», судно было спасено, но 3 человека погибли. Командир лодки капитан-лейтенант фон Розенберг утверждал, что танкер шел в сопровождении воен-

ных кораблей, поэтому атака была совершенно законной. Тем временем U-27 из-за повреждения носовых горизонтальных рулей была вынуждена вернуться. 4 мая взяла курс домой и U-30. Таким образом, у берегов Ирландии осталась только U-20 капитан-лейтенанта Швигера.

А в это время на другой стороне Атлантики «Лузитания» готовилась к отправке в очередной рейс. Но 1 мая 1915 года нью-йоркские газеты опубликовали предупреждение германского посольства:

«Всем путешественникам, намеревающимся отправиться в рейс через Атлантику, напоминает, что Германия и ее союзники находятся в состоянии войны с Великобританией и ее союзниками. Военная зона включает воды, примыкающие к Британским островам, и в соответствии с официальным предупреждением, сделанным германским имперским правительством, суда, несущие флаг Великобритании или любого из ее союзников, подлежат в этих водах уничтожению. Лица, намеревающиеся отправиться в военную зону на судах Великобритании или ее союзников, делают это на свой страх и риск.

Германский имперский посол

Вашингтон. 22 апреля 1915 года»

Это предупреждение было помещено рядом с расписанием судов компании «Кунард», которое сообщало, что в следующий рейс «Лузитания» выйдет из Нью-Йорка 29 мая. Но для этого ей еще нужно было вернуться в Америку, а по-

ка что лайнер 1 мая в 12.30 отошел от причала и направился вниз по Гудзону. Несмотря ни на что, 1250 пассажиров не отказались от путешествия на комфортабельном корабле, среди них было много американцев.

Тем временем Швигер обогнул с севера Шотландию и Ирландию. 3 мая западнее Оркнейских островов он заметил небольшой пароход под датским флагом. Так как на нем не было маркировки нейтрального судна, Швигер решил, что пароход на самом деле английский, и вышел в атаку, но торпеда застряла в аппарате. 4 мая он попытался торпедировать судно, которое сам называл шведским, и опять потерпел неудачу. 5 мая U-20 подошла к западным берегам Ирландии и в районе мыса Олд-Хед оф Кинсейл встретила маленькую шхуну «Эрл оф Латам». Швигер позволил экипажу покинуть корабль и потопил шхуну артиллерийским огнем. В тот же день Швигер встретил судно, которое опять-таки сам же считал норвежским. Но нейтральная маркировка была якобы нанесена неправильно, и U-20 снова пошла в атаку. К счастью для норвежцев, торпеда прошла мимо.

Эти неоднократные атаки нейтральных судов вдребезги разносят образ героя-подводника, который иногда пытаются натянуть на Швигера. Перед нами предстает человек с нездоровой психикой, практически маньяк-убийца. В ряде воспоминаний коллег Швигера отмечается, что он был отъявленным трусом, поэтому проявления патологической жестокости в отношении беззащитных жертв были для него со-

вершенно естественными. В феврале 1915 года он преднамеренно атакует госпитальное судно «Астуриас», прекрасно видя красные кресты на бортах, – такого себе не позволяли даже гитлеровские подводники...

До встречи с «Лузитанией» в районе мыса Олд-Хед оф Кинсейл Швигер потопил два судна. Утром 6 мая он открывает огонь по пароходу «Кандидат», но потом все-таки делает передышку, чтобы экипаж мог покинуть корабль. Во второй половине дня он без предупреждения торпедирует пароход «Сентюрион». После этого Швигер решает остаться в прежнем районе, а не следовать к Ливерпулю, как ему было приказано. Он опасался, что рейд в Ирландское море потребует слишком много топлива. Кроме того, на U-20 осталось только 3 торпеды, а согласно наставлениям требовалось сохранить две на время обратного перехода.

Следует отметить, что в районе мыса Олд-Хед оф Кинсейл германские лодки потопили несколько пароходов, однако британское Адмиралтейство смотрело на это совершенно равнодушно, ограничившись рассылкой предупреждений: «Германские субмарины действуют в основном у выступающих в море мысов и на подходах к берегу. Суды должны огибать выдающиеся мысы на большом расстоянии».

Ограничить организацию противолодочной обороны посылкой такой радиогаммы легко и просто, но вот проку от этого не будет совершенно никакого. Командующий воен-

номорской базой в Куинстауне контр – адмирал сэр Чарльз Кук не имел в своем распоряжении кораблей крупнее траулеров. Единственным крупным кораблем в этом порту являлся флагман Соединения Е старый крейсер «Джюно». Как этот корабль мог помочь в охране «Лузитании» от подводных лодок – неясно, однако он получил приказ встретить лайнер. Капитан лайнера Уильям Тэрнер был извещен об этом перед выходом из Нью-Йорка. Между прочим, Соединением Е командовал контр-адмирал Орас Худ. Хотя все британские историки очень высоко отзываются об этом офицере, его имя странным образом оказалось связанным с двумя самыми крупными катастрофами, постигшими Королевский Флот в годы войны, – гибелью «Лузитании» и гибелью «Инвинзибла».

Дальше идут новые неясности. Комната 40 перехватила и расшифровала приказ Бауэра U-30. Более того, при выходе в море Швигер провел пробный сеанс радиосвязи, и это тоже не осталось незамеченным. 1 мая Разведывательный отдел Адмиралтейства сообщил, что 3 вражеские лодки направляются в Ирландское море. И ничего не было предпринято. Более того, во второй половине дня 5 мая Худ получил приказ немедленно возвращаться в Куинстаун. Адмиралу Куку было приказано обеспечить охрану «Лузитании», хотя непонятно, что он мог предпринять. Сам Кук не счел необходимым сообщить капитану «Лузитании» об изменении планов. Впрочем, вместо «Джюно» в море было отправлено досмот-

ровое судно «Партридж», от которого проку было ничуть не больше. В Милфорд-Хэйвене, на входе в Бристольский залив, находились эсминцы «Лиджен», «Люцифер», «Линнет» и «Лэйврок», однако они не получили приказ выйти в море. Предполагалось, что эти корабли 8 мая встретят линкор «Колоссус» и проведут его в Девенпорт, поэтому их нельзя было использовать для сопровождения «Лузитании». Таким образом, вольно или невольно, командование Королевского Флота оставило огромный лайнер в одиночестве.

Британское Адмиралтейство ограничилось посылкой нескольких предупреждений «Лузитании», причем последнее было отправлено 7 мая в 11.25, когда лайнер уже входил в угрожаемую зону. Получив целую серию предупреждений, капитан Тэрнер проложил курс значительно мористее маяка Фастнет. Примерно в 8.00 он снизил скорость до 18 узлов, чтобы подойти к Ливерпулю с рассветом. Но вскоре поднялся туман, и капитан приказал снизить скорость до 15 узлов, а также начать давать гудки сиреной. Около полудня туман рассеялся, и Тэрнер повернул немного влево, чтобы точнее определиться по открывшемуся берегу, и снова увеличил скорость. В 13.40 показался напоминающий сахарную голову мыс Олд-Хед оф Кинсейл, хорошо знакомый всем морякам. Тэрнер повернул на прежний курс, проходя примерно в 10 милях от берега. Море было совершенно пустынным. Часы показывали 14.09. Никто еще не знал, что наступает новая эпоха. О ней возвестил крик вперёдсмотрящего на ба-

ке «Лузитании»: «Торпеды с правого борта!»

В 14.10 торпеда попала в цель и прогремел оглушительный взрыв. Сразу за ним раздался второй, более сильный. Попытка вывести «Лузитанию» на мелкое место не удалась, так как огромный лайнер сразу потерял ход и стремительно затонул. Уже через 20 минут «Лузитания», высоко задрав корму в воздух, скрылась под водой. Из 1959 человек, находившихся на борту, погибло 1198, включая 785 пассажиров. Из 159 американцев погибло 124. В числе погибших оказалось много женщин и почти все дети. Такое огромное число жертв можно объяснить лишь очень быстрой гибелью корабля, низкой температурой воды, паникой и неорганизованностью спасательных работ, хотя лайнер затонул на прямой видимости от берега. Сухой приговор ирландского судьи гласит:

«Смерть покойных наступила вследствие продолжительного погружения в море в 8 милях на SSW от мыса Олд-Хед оф Кинсейл в пятницу 7 мая 1915 года в результате гибели королевского торгового судна „Лузитания“ от торпед, выпущенных без предупреждения германской подводной лодкой. Мы находим, что это ужасное преступление противоречит международным законам и соглашениям всех цивилизованных наций, и поэтому обвиняем перед судом цивилизованного мира офицеров указанной подводной лодки, императора и правительство Германии, по приказу которых они

действовали, в предумышленном и массовом убийстве».

Приведем выдержки из бортового журнала U-20 (время средневропейское, отличается от Гринвича на 1 час):

«14.20. Прямо перед нами я заметил четыре трубы и мачты парохода, под прямым углом к нашему курсу, идеше-го с юго-запада. В нем был опознан пассажирский пароход.

14.26. Продвинулся к пароходу в надежде, что он изменит курс по направлению к ирландскому берегу.

14.35. Пароход повернул, взяв направление на Куинстаун, и тем самым дал нам возможность подойти на дистанцию выстрела. Мы пошли полным ходом, чтобы выйти на долж-ную позицию.

15.10. Выпущена торпеда с дистанции 700 метров, уста-новленная на углубление 3 метра.

Попадание в центр парохода сразу за мостиком. Необы-чайно большой взрыв с громадным облаком дыма и обломка-ми, выброшенными выше труб. В дополнение к торпедe имел место внутренний взрыв (котлы, уголь или порох?). Мостик и часть корабля, куда попала торпеда, были вырваны, и на-чался пожар. Корабль остановился и очень быстро пова-лился на правый борт, в то же время погружаясь носом. Похоже было на то, что он вскоре перевернется. На борту наблюдалось большое смятение. Были изготовлены шлюпки и многие из них спущены на воду. Шлюпки, полностью заби-

тые людьми, падали в воду носом или кормой, а затем опрокидывались.

Шлюпки левого борта не могли быть спущены из-за большого крена. На носу корабля можно было видеть его название „Лузитания“, написанное золотыми буквами. Трубы были окрашены в черный цвет. Кормовой флаг не был поднят. Корабль шел со скоростью около 20 узлов».

Немного ниже Швигер добавляет, что «не мог послать вторую торпеду в толпу этих пассажиров, которые пытались спастись», хотя это явное лицемерие. Таким же лицемерием выглядит попытка доказать, что он не знал, какой именно корабль атакует. Во всем мире существовало всего 3 (прописью – три) подобных корабля: «Мавритания», «Лузитания», «Олимпик». Предположение, будто профессиональный моряк ухитрился спутать эту троицу с кем-то другим, выглядит абсолютно невероятным, это все равно что, глядя на Великую Китайскую стену, заявить: «Какая прекрасная Эйфелева башня!». Нет, Швигер прекрасно знал, что атакует один из 3 знаменитых лайнеров, на котором находится несколько тысяч человек, и сознательно пошел на массовое убийство.

Когда через 6 дней U-20 вернулась в Вильгельмсхафен, Швигера встретили со всех сторон поздравлениями. Германские офицеры-подводники открыто завидовали ему, о погибших людях не думал никто. Но вскоре восторги официальных кругов сменились неудовольствием. Бывший пре-

зидент США Теодор Рузвельт расценил эту атаку как «пиратство, превосходящее по масштабам любое убийство, когда-либо совершавшееся в старые пиратские времена». После того как 13 мая президент Вильсон отправил в Берлин первую ноту с требованием отказаться от атак пассажирских судов, Швигер получил выговор от командования. Это вызвало недоумение у офицеров германского флота, которые полагали, что Швигер просто исполнял приказ. Немного позднее этот рефрен будет повторяться многократно офицерами СС и зондеркоманд – им было с кого брать пример.

После гибели «Лузитании» немцы попытались оправдаться, но это был тот случай, когда извинения хуже проступка. Официальное заявление германского правительства гласило, что «Лузитания» была вооружена и несла боеприпасы, что было заведомой и наглой ложью. Немцы не прекращали твердить это даже после выступления главы таможни нью-йоркского порта Дадли Малоуна.

Немцы попытались затянуть переговоры по вопросам, связанным с потоплением «Лузитании», до бесконечности, и, в общем, им это удалось. Препирательства длились более 4 месяцев. Однако уже 5 июня был отдан приказ с запрещением атаковать пассажирские суда, который, впрочем, никто не собирался исполнять. Между командованием флота и канцлером разгорелась склока. Фон Бетман-Гольвег требовал ограничить размах подводной войны, Адмиралштаб утверждал, что ее нужно либо прекратить вообще, либо не

снижать интенсивности действий. Однако 9 июня и 21 июля последовали новые американские ноты, и немцы отступили.

Не меньше склок разгорелось и в Адмиралтействе. Капитана Тэрнера обвинили в том, что он не вел «Лузитанию» зигзагом. Тэрнер был убежден, что начинать зигзаг следует лишь после обнаружения лодки, а U-20 никто не видел. Начальник Отдела торгового судоходства Адмиралтейства капитан 1 ранга Ричард Уэбб в своем меморандуме писал: «Мы вынуждены сделать заключение, что либо он (Тэрнер) совершенно некомпетентен, либо он подкуплен немцами. В последнем случае нет необходимости предполагать, что он собирался рисковать своей жизнью, как это вышло на самом деле. Он вполне мог думать, что, проложив курс под самым берегом, он получит достаточно времени, чтобы выбросить корабль на мель до того, как тот затонет». На этом документе адмирал Фишер сделал, как всегда, ядовитую пометку: «Совершенно согласен. Так как в компании „Кунард“ не работают некомпетентные люди, совершенно ясно, что капитан Тэрнер не дурак, а мерзавец». В очередной раз Фишер пошел на поводу у собственного языка. Конечно же, Тэрнер не был изменником. Как бороться с подводными лодками, не знали и сами военные, что уж тут спрашивать с капитана лайнера.

Остается сказать несколько слов о причинах второго взрыва. Рассматривались 3 версии: 1) взрывчатка; 2) котлы; 3) угольная пыль. На первой версии особенно рьяно настаивали немцы, утверждая, что «Лузитания» тайно везла боль-

шое количество взрывчатых веществ. Достоверно известно, что на корабле находилось 4200 ящиков с ружейными патронами, 1250 ящиков шрапнельных снарядов и 18 ящиков взрывателей. Это груз был включен в корабельный манифест. Но более тщательное изучение документов, в том числе и обнародованных много лет спустя, опровергает эту версию. Ряд свидетелей утверждают, что торпеда попала между первой и второй трубами, что делает вполне вероятным взрыв котлов, однако никто из спасшихся кочегаров и механиков даже не упоминал о чем-то подобном. Обе первые версии опровергнуты также результатами исследования затонувшей «Лузитании», которое провела экспедиция Роберта Балларда. Она обнаружила, что носовая часть лайнера цела, то есть взрыва в трюме с боеприпасами не было. К сожалению, лайнер лежит на правом борту, поэтому оказалось невозможно обследовать район повреждений, зато вокруг «Лузитании» валяются кучи угля, что позволяет выдвинуть версию о взрыве угольной пыли в бункерах. Она тоже не безупречна, но на сегодняшний день представляется наиболее вероятной.

Однако нет такой ситуации, которую нельзя сделать еще хуже. В американской ноте от 21 июля говорилось, что любое последующее потопление будет рассматриваться как преднамеренно враждебное действие. А в Германии в это время школьники получили внеплановые каникулы, чтобы

отпраздновать потопление «Лузитании». Теперь следовало ждать новых подвигов, и ожидание не затянулось.

Командир U-24 капитан-лейтенант Шнейдер, который в самом начале войны открыл людоедскую охоту за пассажирскими судами, все-таки сумел отличиться. Утром 19 августа 1915 года в 50 милях от мыса Олд-Хед оф Кинсейл он задержал пароход «Дансли». Пока его команда садилась в шлюпки, Шнейдер обстреливал пароход из орудия, не слишком заботясь о безопасности моряков. В этот момент на востоке показался большой пароход.

Объяснения Шнейдера, которые он дал относительно своих последующих действий, звучат как бред сумасшедшего. Однажды ему дал бой вооруженный траулер «Спайдер», помешав потопить пароход «Сити оф Ливерпуль». Потом его попытался протаранить невооруженный траулер «Маджестик». Английский корабль отважно бросился в атаку на грозного противника и помешал ему уничтожить угольщик. После этого от Шнейдера ушел пароход «Сити оф Эксетер», который вызвал на помощь вооруженную яхту «Сабрина II». Все эти случаи так повлияли на Шнейдера, что он начал опасаться... больших пароходов. Заметьте, не яхт или траулеров, а пароходов.

Шнейдер решил, что пароход идет зигзагом с целью протаранить его лодку. Поэтому командир U-24 счел возможным не исполнять приказ, запрещающий атаковать без предупреждения пассажирские суда. Лодка выпустила торпеду,

которая попала в корму жертвы. Повреждения оказались так велики, что лайнер компании «Уайт Стар» «Арабик», который следовал из Ливерпуля в Нью-Йорк, затонул в течение 10 минут. При этом погибли 44 человека. Ни капитан лайнера Уильям Финч, ни один из членов команды даже не заметили лодку.

Когда известие об очередном «подвиге» германских подводников пришло в Америку, германский посол граф Теобальд фон Бернсторф впал в панику. Он еще не сумел преодолеть осложнения, возникшие после гибели «Лузитании», как на него рухнула новая проблема, в то же время терпение американцев явно подходило к концу. В Берлин была отправлена довольно резкая нота с требованием извинений и возмещения убытков. Имперское правительство решило сделать вид, что ничего не происходит, и проигнорировало ноту. Через месяц американское правительство потребовало от фон Бернсторфа немедленных объяснений.

В Берлине возникли разногласия между военным и политическим руководством. Канцлер фон Бетман-Гольвег стоял за прекращение атак пассажирских судов, но адмирал фон Тирпиц утверждал, что это поставит под сомнение законность подводной войны как таковой. Он предлагал временно отозвать подводные лодки от берегов Англии и направить их в Средиземное море. Однако фон Бернсторф сообщил, что такая мера не сумеет успокоить Америку, поэтому кайзер начал склоняться к точке зрения канцлера. Секретные

инструкции о запрещении атак пассажирских судов без предупреждения были подтверждены. Фон Тирпиц подал в отставку, которая не была принята. Командующий Флотом Открытого Моря адмирал фон Поль получил приказ о запрете атак пассажирских судов вообще. Фон Поль утверждал, что теперь лодкам придется осматривать все суда перед атакой, что ведет к неприемлемому риску. Он тоже подал в отставку, но и этот рапорт был отклонен кайзером.

В том же самом августе полыхнул еще и пропагандистский скандал. Мюнхенский скульптор Карл Гётц отчеканил около 500 экземпляров памятной медали, увековечившей потопление «Лузитании». Сам по себе поступок, вполне достойный варвара и убийцы, однако он был усугублен допущенной ошибкой. Вместо правильной даты – 7 мая на медали ошибочно было указано 5 мая, что дало англичанам повод обвинить немцев в преднамеренной охоте за лайнером. Более того, тут же британская пресса заявила, что экипаж U-20 был торжественно награжден этой медалью, что окончательно закрепило за немцами славу палачей.

В результате 7 сентября германское правительство отправило в Вашингтон ноту с выражением сожаления по поводу гибели американских граждан, однако отказывалось от возмещения убытков и предлагало передать вопрос на рассмотрение Гаагского трибунала. Одновременно был обнародован рапорт Шнейдера, в котором потопление «Арабика» представлялось актом самообороны. Это лишь подлило масла в

огонь, так как американцы справедливо восприняли такой поступок как демонстративную попытку полностью оправдать преступные действия командира лодки.

В конце концов Берлин капитулировал. 5 октября было отправлено предложение начать переговоры о возмещении убытков, одновременно был отдан приказ об отстранении Шнейдера от командования.

И все-таки потери росли, поэтому от британского Адмиралтейства срочно требовалось принять хоть какие-то меры. Увы, если немцы не были готовы к ведению подводной войны, то англичане к противодействию подводным лодкам оказались **совершенно** не готовы. Вероятно, в головах британских адмиралов просто не помещалась мысль, что подводная лодка способна отойти от собственной гавани более чем на 100 миль, поэтому защищаться от них даже где-то в Ла-Манше никто не собирался. В результате в распоряжении Королевского Флота оказались только средства пассивной защиты, да и те были импровизированной адаптацией уже имевшихся – мины и сети. Но их можно было использовать только в узостях, поэтому в открытом море подводная лодка оставалась практически неуязвимой, ведь нельзя же считать таранный удар действенным средством ПЛЮ.

Все началось со спешной мобилизации сотен малых судов – яхт, траулеров, дрейфтеров, которые должны были патрулировать в районах интенсивного судоходства у западного

побережья Англии и в проливах. Но что они могли сделать, кроме как увеличить количество жертв? Ведь даже установка орудий на них требовала времени и, как это ни странно, самих орудий, которых тоже не хватало.

Лишь 2 октября 1914 года началась постановка минных заграждений в Дуврском проливе, чтобы перекрыть лодкам наиболее удобный и короткий путь к «мягкому подбрюшью» Великобритании – Западным Подходам. Увы, из-за сильных течений это был крайне неблагоприятный район для минных постановок, и заграждения приходилось постоянно подновлять, рискуя при этом подорваться на собственных минах, сорванных с якорей. К тому же до появления в июле 1917 года антенной мины такие заграждения были практически безопасны для лодки в подводном положении, нужно было очень сильно постараться, чтобы запутаться в минрепе и подтянуть к себе мину. Хотя в надводном положении лодка вполне могла подорваться.

Позади минных заграждений патрулировали дрейфтеры с так называемыми индикаторными сетями. Предполагалось, что лодка, запутавшись в такой сети, всплывет и уж тогда ее наверняка протаранят. Как сеть, опускавшаяся на глубину 30 футов, зацепит лодку, идущую на глубине 100 футов, никто не задумывался. Если же лодка не пожелает всплывать, для ее истребления оставался только «взрывающийся трал» – петля из стального троса с динамитной шашкой. Этот девайс мог работать только на малых скоростях, и на его счет

была записана лишь одна подводная лодка U-8, потопленная 4 марта 1915 года эсминцами «Маори» и «Гурка». Справедливости ради надо сказать, что командир лодки капитан-лейтенант Штосс действовал более чем странно, чего стоит одно его решение остаться на поверхности и переждать густой туман прямо на входе в Дуврский пролив, то есть буквально в осином гнезде. Да и потом он почему-то рискнул погрузиться лишь на перископную глубину, что избавило английские эсминцы от необходимости искать лодку.

Впрочем, баловство с индикаторными сетями не затянулось, принять решение помог сильный шторм в феврале 1915 года, который просто снес все эти сети. В результате было решено поставить более прочное ограждения из сетей, применявшихся для защиты портов. Но более прочная сеть — это гораздо более тяжелая сеть, для ее установки требовался огромный бон. К его сооружению приступили, не подсчитав, во что выльется эта затея, но, так и не закончив постройку бона, в мае 1915 года Адмиралтейство от него отказалось. Сгоряча англичане попытались даже перекрыть входы в Ирландское море, хотя пролив Сент-Джордж был очень широким. Впрочем, шторма и течения сделали эту попытку такой бесполезной, как и в Дуврском проливе.

Можно было попытаться защитить непосредственно торговые суда, объединив их в конвой. Увы, до самого конца войны британские адмиралы во главе с Джоном Джеллико, главнокомандующим Гранд Флита, выступали против этой

меры. Ну, если судовладельцев еще можно как-то понять – конвои резко сокращали оборачиваемость тоннажа, то побудительные мотивы адмиралов понять сложно. Их-то почему это волновало? Уверяю вас, в 1914 году никто еще не задумывался о таких вещах, как поставки стратегического сырья в Англию и сокращение его запасов, – понимание важности таких факторов пришло только в 1917 году, когда Англия оказалась на грани катастрофы. Главным аргументом адмиралов было одно: невозможно объединить в составе конвоя большое количество пароходов и парусников и обеспечить их охрану от нападения рейдеров. То есть о нападениях подводных лодок никто даже не задумывался. Скорее всего, перед глазами британских адмиралов стояли великие тени прошлого. Например, битва Славного Первого Июня, как ее называют в Англии. Действительно, это одна из блестящих побед Королевского Флота, достигнутая во многом благодаря тому, что французская эскадра была связана защитой конвоя из 350 (!!!) судов. Но почему-то никому из адмиралов в голову не пришло, что можно проводить конвои из 30–40 примерно однотипных судов...

Оставался еще один способ – вооружение торговых судов, которое давало им некоторый шанс отбиться от подводной лодки. Увы, снова сказалась та же самая нехватка орудий, на транспорты начали устанавливать всяческую мелочь, вроде 3-фн салютных пушек, которые в лучшем случае могли поднять моральный дух экипажа, но никак не остановить под-

водную лодку. До мысли, что даже на торговое судно следует ставить орудие калибром не менее 76 мм, а лучше 102 мм или 120 мм, англичане дошли только к началу Второй мировой войны. В результате к декабрю 1915 года было вооружено всего 766 судов, что было каплей в море.

Впрочем, один шанс дали сами немцы, которые полагали, что для борьбы с вражескими судами подводной лодке хватит орудия, а торпеды следует беречь на случай встречи с вооруженными кораблями. Но первые немецкие лодки были вооружены всего лишь 52-мм орудием, совершенно непонятно для чего. И только после вступления в строй подводных лодок типа U-19, вооруженных 88-мм орудием, лодки получили реальное средство уничтожения торговых судов. Кстати, именно убежденность в том, что подводная лодка — это просто «ныряющая пушка», привела к установке второго такого же орудия, а потом к появлению 105-мм орудий. Все это завершилось строительством подводных крейсеров, вооруженных 2150-мм и 2 88-мм орудиями, хотя эти огромные лодки имели всего лишь 6 торпедных аппаратов.

Но до появления подводных крейсеров еще требовалось дожить, а пока что любой артиллерийский бой для подводной лодки был крайне опасен. Англичане решили попытаться подловить подводную лодку в тот самый момент, когда она приступит к уничтожению «беззащитного транспорта». Для этого они начали вооружать торговые суда замаскированными орудиями, опередив немцев, которые использова-

ли эту идею позднее при переоборудовании вспомогательных крейсеров. Часть команды судна-ловушки должна была изображать панику и в спешке покидать корабль, в то время как артиллеристы терпеливо ждали подходящего момента. Как правило, вооружение судна-ловушки состояло из нескольких 76-мм орудий, чего было достаточно для быстрого уничтожения подводной лодки. Трюмы корабля набивали пустыми бочками и всякими легкими материалами, вроде пробки, чтобы повысить запас плавучести. Эти корабли зачислялись в состав военноморского флота, становясь HMS ships, и получали буквенноцифровое обозначение, начинающееся с литеры Q. Существует объяснение, что эта буква была получена от названия порта Квинстаун в Ирландии, где они в основном и базировались. Другим вариантом была буксировка судном-ловушкой малой подводной лодки, которая при появлении противника отдавала буксир и начинала маневрировать, стараясь торпедировать германскую субмарину. В качестве судов-ловушек могли использоваться даже парусные корабли.

Разные источники дают разные оценки эффективности работы судов-ловушек, но все они сходятся в одном – затраченные усилия явно не стоили полученных результатов. Считается, что англичане переоборудовали таким образом около 200 судов, которые провели примерно 150 боев с немецкими подводными лодками. При этом было потоплено от 11 до 14 немецких лодок ценой потери 27 судов-ловушек. Вот в этой

цифре все авторы единодушны.

Дурную болезнь, как известно, вылечить очень трудно. Вот и британское Адмиралтейство выздоравливало от идеи судов-ловушек крайне тяжело. В январе 1915 года были заказаны первые 24 шлюпа типа «Флауэр» – предшественники знаменитых эскортных кораблей следующей мировой войны. Правда, их никто не собирался применять подобным образом, они строились прежде всего для тральных работ. Случайно или намеренно, но эти шлюпы получили типичный профиль мелкого трампа, а потому вполне могли служить в качестве судна-ловушки и действительно использовались таким образом. Англичанам удалось довести скорость постройки этих кораблей до 20 недель, что в отсутствие электросварки могло считаться серьезным достижением. Наибольшую известность получил бой шлюпа «Примула» с подводной лодкой U-35 под командованием знаменитого Арно де ля Перьера, который состоялся 29 февраля 1916 года и завершился гибелью шлюпа.

Но мы несколько забежали вперед. А если сказать коротко, подводная война в 1915 году ничего, кроме неприятностей, немцам не принесла. За год они сумели потопить торговые суда общим водоизмещением 1,2 миллиона тонн, что особого вреда англичанам принести не могло, хотя должно было заставить беспокоиться. Увы!

А теперь самое время поговорить о способах и средствах

борьбы с подводными лодками, которые применяли британские адмиралы, чтобы отвести самую страшную угрозу даже не благополучию, а самому существованию Великобритании. Впрочем, более справедливо было бы говорить о полнейшем отсутствии таковых, ведь в начале века еще никто не представлял ясно, что такое подводная лодка и как с ней бороться. В памяти невольно возникает 1904 год, Русско-японская война. Наверное, именно тогда был выпущен первый приказ о способах борьбы с подводной угрозой.

Приказ № 12

Вследствие известия, что у неприятеля имеются подводные лодки, объявляю к исполнению следующее:

На каждом судне нарисовать силуэт видимой части подводной лодки: а) в непогруженном состоянии, б) в состоянии полупогружения, когда видна башня, в) когда из воды видна одна труба перископа.

Объяснить сигнальщикам и вообще всем нижним чинам, чтобы они ознакомились с видом подводных лодок, дабы могли их распознавать.

Способ действия против подводных лодок не выяснен еще, но, очевидно, надо по ней стрелять, и если паровой катер или миноносец увидит таковую, то таранить.

Если лодка без движения, то надо сейчас же завязать за носовую часть ее конец и брать его на паровой катер,

чтобы не давать ей идти, направляя ее нос в сторону от наших судов. Лодки стреляют преимущественно по носу. Есть, однако же, лодки с аппаратами Джевецкого, которые стреляют по всем направлениям.

Если лодка не сдастся, то лучше всего паровым катером снести ей трубу перископа или хоть завязать его, чтобы в трубу ничего не было видно.

Если за нос захватить лодку нельзя, то завязать конец за корпус и запутывать винт.

Если есть опасение, что лодка вырвется из рук, то стрелять по ней, чтобы потопить.

Степан Осипович Макаров, подписывая этот приказ 29 февраля 1904 года, не подозревал, что становится пионером противоположной борьбы, которая вскоре превратится в важнейший раздел военно-морского искусства. И я говорю это без тени иронии. Чтобы, ничего не зная о противнике, не имея никаких средств борьбы с ним, все-таки попытаться устранить подводную угрозу, — здесь требуется незаурядная смелость мышления, которая позволяет ломать закоренелые стереотипы. Поэтому Сергей Колбасьев, который высмеивал данный приказ в своей книге «Поворот все вдруг», мягко говоря, не прав. Вдобавок он не посмел назвать автора приказа, ведь адмирал Макаров — очередное «наше всё», поэтому его пассаж сильно напоминает кукиш в кармане.

Действия адмирала Макарова выгодно отличаются от полного паралича, поразившего британское Адмиралтейство, которое даже 10 лет спустя не считало подводную лодку се-

рьезной угрозой военным кораблям и торговым судам. И это при том, что в составе Королевского Флота уже числились вполне приличные лодки типа «Е», а британский подводный флот к началу войны был самым большим по численности. В результате Адмиралтейство совершило нетривиальный поступок – после начала войны распустило комитет по подводным лодкам.

Получив несколько болезненных ударов, Их Лордства неохотно согласились, что были не совсем правы, и 8 декабря 1915 года сформировали Комитет по борьбе с подводными лодками, состоящий всего лишь из 5 офицеров. Не приходится удивляться, что на заседаниях комитета рождались уже совершенно бредовые предложения, на фоне которых детальный приказ Макарова выглядит просто гениальным. Чего стоит одна идея дрессировать чаек, чтобы те искали перископы! Еще веселее смотрится предложение отбирать самых сильных пловцов и вооружать их кирками на предмет пробития корпусов подводных лодок. Это не тифозный бред, это серьезный документ британского Адмиралтейства.

В итоге все вернулось к той точке, с которой начинал Макаров много лет назад. Командование военно-морской базы в Портсмуте вооружило дозорные катера парусиновыми мешками для надевания оных на перископ и кувалдами для разбития помянутого перископа. Выяснилось, что оружию XX века (подводной лодке) владычица морей может противопоставить лишь оружие XIX века (мины и сети). А потом

в ход пошло и нечто вообще ископаемое – брендеры.

Старые песни на старый лад

Итак, немецкие верхи осознали, что воевать по-старому дальше нельзя, но как именно воевать по-новому, они даже отдаленно не представляли. Адмиралштаб к концу 1914 года осознал, что ему катастрофически не хватает новых субмарин, однако строительство больших лодок типа U-51 явно затягивалось, поэтому было решено начать массовую штамповку малых лодок, которые можно перевозить по железной дороге. Вдобавок командование флота намеревалось организовать новые базы во Фландии в только что захваченных портах Остенде и Зеебрюгге. Все это привело к появлению лодок типа UB-I, которые вдобавок можно было перевозить по железной дороге. Не узнаете? Да, это советские подводные лодки VI серии, практически по всем ТТХ совпадающие с UB-I. Однако имеется одно принципиальное различие – немецким лодкам предстояло действовать в условиях практически не существующей ПЛО, тогда как к следующей войне это положение изменилось радикально, и советские «малютки» могли проявить себя разве что совершенно случайно. Да, немецкие верфи научились строить эти жестянки буквально за 3 месяца, но при всем при том это означало, что для флотского командования подводная лодка так и остается прибрежным оружием. На основе этого проекта доктор Вернер из Торпедной инспекции спешно подготовил чертежи подводного за-

градителя UC-I, надолго определившего схему постановки мин для немецких подводных лодок. Если в проекте русско-го «Краба» мины ставились через кормовые люки, то немецкие лодки ставили их, что называется, «под себя» из наклонных шахт в носовой части корпуса. С одной стороны, это упрощало постановку, с другой – иногда мина самопроизвольно ставилась на боевой взвод прямо в шахте с роковыми для лодки последствиями. И все-таки немцы сумели первыми ввести в строй подводные заградители, так как русский флот слишком долго провозился с тем же «Крабом», хоть и заложил его раньше UC-1.

Однако возлагать серьезные надежды на эти сиюминутные импровизации было бы рискованно, поэтому вскоре немцы перешли к строительству более крупных лодок. Однако «более» совсем не означает «крупных», и причина этого крылась в характере развязанной немцами подводной войны. Посмотрите на часто приводимую карту запретных зон, которые обозначило немецкое командование. Они фактически повторяют очертания Британских островов, и граница проходит на расстоянии около 100 миль от берега, то есть немцы по-прежнему рассчитывали воевать только в прибрежных водах. В отличие от Второй мировой войны, немецкие подводные лодки даже не собирались выходить в открытый океан. С другой стороны – а стоило ли это делать? В начале XX века подводные лодки не располагали никаким средствами обнаружения транспортов, затерянных на про-

сторях Атлантики, да и сама эта охота представляется малопродуктивной при отсутствии конвойной системы. Искать имеет смысл конвой из нескольких десятков транспортов, а не эти несколько десятков по отдельности. В то же время пока еще отсутствовал главный враг подводной лодки в прибрежных районах – авиация. Вот эти характерные особенности и определяют принципиальное отличие первой Битвы за Атлантику от второй. Нельзя, опираясь только на цифры потерь торгового флота, чисто механически сравнивать их.

Но достаточно лирики, перейдем к сухим фактам. За весь 1914 год Адмиралштаб заказал 22 средние подводные лодки (так называемые Mittel), но это происходило в рамках обычных программ развития флота. В то же время в одном только ноябре было заказано 27 малых лодок типов UB-I и UC-I. Положение не изменилось и в следующем году, все началось с заказа 10 больших подводных заградителей типа UE крайне неудачного проекта. Сами немецкие подводники дали им нелестное прозвище «Kummerkinder» – «дети скорби». А потом маховик закрутился в прежнем направлении. В апреле 1915 года было заказано еще 12 лодок типа UB-II – немного улучшенные, но все равно маленькие лодки, увеличение водоизмещения со 127 до 263 тонн мало что давало, да и на вооружении по-прежнему имелось только два торпедных аппарата. Только летом в кораблестроительные программы просочились непонятным образом 15 средних подводных лодок, но главными так и остались 48 лодок типов

УВ-П и УС-П. До конца года было заказано еще 12 средних лодок и снова 15 малых заградителей. То есть, объявив о начале неограниченной подводной войны, немецкий флот так и не посмел выйти за пределы прибрежной зоны. Конечно, легко сейчас задним числом упрекать немецких адмиралов в том, что они не сумели предусмотреть дальнейшего развития событий, ведь можно было предположить, что ситуация изменится, и ориентироваться на вчерашний день неразумно.

В общем, 1915 год завершился совершенно непонятно. Обе стороны имели основания быть довольными, и обе стороны имели основания быть недовольными, потому что английская блокада уже начала сказываться, но еще не возымела решающего действия, а немецкая подводная война принесла результаты, но не настолько серьезные, чтобы заставить англичан задуматься. Кстати, может, и напрасно, ведь если бы перед англичанами серьезные проблемы возникли раньше, раньше было бы найдено и противоядие. Но в результате ни немцы, ни англичане ничего менять не собрались.

Вообще-то мало кто помнит, но весной 1916 года немцы чуть было не начали неограниченную подводную войну, что могло принести им определенные успехи, однако эта война закончилась, так и не начавшись. 4 марта кайзер Вильгельм II поддался на уговоры моряков и отдал приказ на-

чать с 1 апреля тотальное истребление всего, что плавает по морям, омывающим Британию. Но не получилось, совсем некстати очередной немецкий командир отличился в очередном военном преступлении, утопив очередной пассажирский пароход.

Впрочем, это блестящее деяние стало финалом целой серии атак против нейтральных пассажирских пароходов.

16 марта был торпедирован и потоплен голландский пароход «Тубантия», зашедший в Дувр за почтой. Несколько дней спустя там же был потоплен голландский пароход «Палембанг».

Однако, в отличие от этих инцидентов, гораздо более серьезные последствия имело потопление 24 марта пассажирского парома «Сассекс», курсировавшего в Ла-Манше между Фолкстоном и Дьеппом. Подводная лодка UB-29 лейтенанта Пусткухена торпедировала пароход, на котором находилось 380 пассажиров, в том числе много американцев. При взрыве погибли 50 человек, но пароход не затонул. Сигнал SOS был принят французским дозорным отрядом, и адмирал де Винье немедленно отправил на помощь «Сассексу» все имеющиеся корабли. Когда адмирал Бэкон узнал, что французы не могут найти поврежденное судно, он отправил в море все свои эсминцы. В 23.10 эсминец «Африди» нашел «Сассекс» в 14 милях западнее Булони. Продолжительность поисков объясняется тем, что в радиограмме «Сассекса» были указаны неправильные координаты. Французский траулер

снял с парома женщин и детей, британские эсминцы забрали остальных пассажиров.

«Сассекс» удалось отбуксировать в Булонь. Там в одной из спасательных шлюпок были найдены осколки германской торпеды, что сразу сделало невозможными попытки оспаривать факт атаки. Германское министерство иностранных дел попыталось доказать, что паром подорвался на минном заграждении. Позднее граф фон Бернсторф назвал эту ноту самым неудачным документом, отправленным из Берлина в Вашингтон в годы войны. Потом начался детский лепет относительно того, что Пусткухен-де принял это судно за войсковой транспорт, так как на палубе находилось много людей. Когда эти объяснения были отвергнуты, родилась новая версия: «Командир UB-29 принял пароход за новый шлюп типа „Арабис“». Но все эти неуклюжие попытки лишь подлили масла в огонь. Американцы восприняли эту атаку как демонстративный вызов и доказательство бесчестности германского правительства. Берлин попытался было спустить дело на тормозах, но последствия очередного преступления немцев оказались гораздо тяжелее, чем предполагали канцлер и Адмирал-штаб. Американское правительство отправило немцам ноту, которая завершалась следующими словами: «Если имперское правительство немедленно не объявит о прекращении принятых им в настоящее время методов ведения войны против пассажирских и грузовых пароходов, правительству Соединенных Штатов не остается иного выхода,

как полностью прервать все дипломатические отношения с Германской империей».

Одновременно через испанского посла была доведена информация, что Вашингтон удовлетворится только безоговорочным выполнением всех его требований. И немцы пошли на попятную. 24 апреля подводные лодки получили приказ адмирала фон Хольцендорфа: «До дальнейших приказаний подводные лодки должны действовать против торговых судов в соответствии с Призовым правом». И, несмотря на это, потери союзников в апреле резко подскочили. В этом месяце было потоплено 190 000 тонн, скажем, в феврале эта цифра еще равнялась 95 000 тонн, зато в мае потери союзников сократились до 120 000 тонн. При этом тоннаж, потопленный лодками, входившими в состав Флота Открытого Моря, упал в 4 раза, лишь успехи Средиземноморской флотилии шли по нарастающей. В результате, по настоянию командующего Флотом Открытого Моря адмирала Шеера, немецкие субмарины получили приказ поддерживать действия флота. Но и здесь им не особо повезло.

Немецкое командование надеялось, что добьется определенных успехов, ведь количество лодок заметно выросло по сравнению с 1914 годом и их характеристики улучшились. В то же время увеличилось и численное превосходство британского флота, поэтому Шеер намеревался использовать субмарины как своего рода «уравнитель шансов». Случай представился практически немедленно. Адмирал запла-

нировал совершить набег на Сандерленд, чтобы выманить Гранд Флит в море и постараться нанести ему частичное поражение, операция была назначена на 23 мая. В соответствии с этим уже 17 мая в море были отправлены 9 подводных лодок, которые имели приказ к 23 мая занять позиции перед главными английскими базами, причем 7 из них находились на пути линейных крейсеров адмирала Битти. Лодки должны были оставаться на позициях до 1 июня. Еще 8 лодок получили вспомогательные задачи, что уже само по себе свидетельствует о неважном качестве хваленых немецких штабистов.

Гладко было на бумаге, но забыли про овраги, которые можно встретить даже в море. Из-за различных проволочек немецкий флот вышел в море только вечером 30 мая, причем план операции изменили на ходу, теперь предполагалась вылазка в район Скагеррака. Лодки, все это время болтавшиеся перед английскими базами, имели массу неприятностей в виде стычек с патрульными судами, хотя потерь не понесли. Но в результате, когда штаб Флота Открытого Моря 30 мая отправил радиogramму, предупреждая лодки о возможном выходе англичан, ее приняли всего 4 субмарины, из которых только 2 посчастливилось увидеть англичан. Выстроенная Шеером западня рассыпалась сама по себе. Рано утром 31 мая U-32 выпустила 2 торпеды в легкий крейсер «Галатhea», но промахнулась, U-66 атаковать противника не сумела. 30 мая к Лоустофту было спешно отправлено еще 6

лодок, чтобы постараться перехватить Гарвичские силы, если они выйдут в море. Увы, и этот поход оказался безрезультатным.

Столь же неудачными оказались и попытки перехватить британские корабли, возвращающие после битвы. Например, 1 июня в 10.15 дешифровальный отдел в Ноймюнстере на основании перехваченных радиogramм сообщил, что поврежденный британский линкор находится в 100 милях к северу от Тершеллинга и следует курсом WSW. Шеер приказал постараться перехватить его.

U-46, которой командовал капитан-лейтенант Лео Хиллебранд, находилась в самой удобной позиции для этого. Еще до того, как была получена радиogramма Шеера, справа по носу были замечены два корабля. Один немцы приняли за четырехтрубный эсминец, хотя на самом деле это был крейсер «Фиэрлесс», а второй – за линкор типа «Айрон Дьюк». Линкор имел заметный крен на правый борт и дифферент на нос и шел зигзагом, держа скорость около 12 узлов. Напомним, что адмирал Берни еще в 02.30 перенес флаг на «Ривендж». Примерно в полдень U-46 выпустила 4 торпеды из носовых аппаратов с дистанции 3000 метров. Но как раз в момент пуска торпед «Мальборо» (а это был именно он) резко отвернул влево, и торпеды прошли мимо, почти вплотную слева по борту. Как сообщает германская официальная история: «После контрманевра, который совершил линкор, очевидно заметив подводную лодку, Хиллебранд пришел к вы-

воду, что дальнейшие атаки будут бесполезны, так как волна, шедшая с юго-запада, становилась все сильнее. Преследование противника в надводном положении тоже ничего не обещало, хотя можно было ожидать дальнейшего снижения скорости линкора, учитывая его повреждения. Единственный эсминец явно не мог обеспечить надежное прикрытие. Принятое решение вполне понятно, если учесть огромное нервное напряжение и усталость экипажа после продолжительного патрулирования у Тершеллинга. Поэтому U-46 повернула на север, и еще одна блестящая возможность нанести противнику новые потери пропала».

Примерно через полчаса после этого U-19 заметила легкий крейсер и эсминец, но не сумела атаковать их, так как находилась слишком далеко. Скорее всего, это были корабли рассеявшейся 4-й флотилии эсминцев.

1 июня «Уорспайт» первым из британских кораблей, возвращающихся в порты, пересек линию немецких лодок, развернутую перед Фёрт-оф-Фортом. Когда он находился примерно в 100 милях на ОНО от острова Мэй, его в 09.35 атаковала U-51. Хотя линкор не имел при себе ни одного эминца, атака не удалась. Как снова пишут немцы: «U-51 с трудом держалась на перископной глубине из-за сильного ветра и волнения. Она сумела приблизиться к линкору на 600 метров. Однако потом, незадолго до первого выстрела из носовых аппаратов, перископ ушел в воду. Были выпущены обе торпеды, но лодку выбросило на поверхность, открыв ее при-

сутствие противнику. Линкор сразу отвернул и ушел полным ходом на NW, выполняя зигзаг».

Лодка не пыталась его преследовать, так как немцы приняли новейший и самый большой из британских линкоров за старый броненосец типа «Канопус»! «Уорспайт» доложил об этом по радио, и ему навстречу были высланы эсминцы. В 11.40 они были замечены с мостика линкора, но уже через 2 минуты сигнальщики увидели еще один перископ прямо по курсу. Капитан 1 ранга Филлпотс приказал дать полный ход, чтобы таранить лодку, но из-за поврежденных средств связи приказ был получен в машинном отделении слишком поздно. По мнению Филлпоттса, линкор «промахнулся всего на пару ярдов», о чем капитан страшно сожалел.

Еще один отрывок из немецкой истории: «Перископ, замеченный „Уорспайтом“, принадлежал U-63 под командованием капитан-лейтенанта Отто Шульце. Эта лодка искала вражеские корабли между островом Мэй, плавучим маяком „Норт Карр“ и Белл-Рок, но 31 мая и 1 июня не увидела ничего. Она уже направилась обратно в порт, причем ее правый двигатель вышел из строя, как в 11.30 в 40 милях к востоку от Фёрт-оф-Форты она заметила на юго-востоке два или три больших корабля, шедших на высокой скорости на юг. Из-за сильной волны, мешавшей наблюдению через перископ, U-63 то и дело теряла головной корабль из вида. Однако потом на правом траверзе был замечен легкий крейсер. (На самом деле это был один из эсминцев, высланных на помощь

„Уорспайту“.) U-63 немедленно вышла в атаку на крейсер. Однако затем был услышан шум винтов, и в перископ Шульце увидел прямо за кормой трехтрубный крейсер. (На самом деле это и был сам „Уорспайт“), который, судя по всему, намеревался таранить лодку. Он был на расстоянии от 50 до 100 метров. U-3 немедленно погрузилась, ударившись о дно на глубине 50 метров и подскочив до глубины 7 метров. Ее немедленно обстреляли, и, хотя эсминцы погнались за лодкой и начали сбрасывать глубинные бомбы, она сумела уйти, сначала погрузившись на 25 метров, а потом на 35 метров, и продолжила путь домой».

Капитан 1 ранга Бауэр, командовавший немецкими подводными лодками, попытался удержать их на позициях до 2 июня, так как предполагал, что именно в этот день поврежденные британские корабли подойдут к своим базам. Однако Бауэр сделал ошибочное предположение, что они пойдут в Тайн, и отправил лодки туда. В результате перед Фёртоф-Фортом лодок не осталось, и линейные крейсера Битти беспрепятственно вернулись в гавань. Точно так же немецкие лодки не сумели перехватить и линкоры Джеллико, которые благополучно прибыли в Скапа Флоу.

Истинные мотивы августовского выхода в море немецкого флота остаются непонятными и по сей день. Можно предположить, что адмиралы Шеер и фон Хольцендорф прекрасно понимали: ни о какой победе в Ютландском сражении не

идет и речи, поэтому для поднятия боевого духа была предпринята новая операция. Но это решение носило какой-то поспешно-истерический характер, так как не было подкреплено точным расчетом. Линейные крейсера адмирала фон Хиппера на рассвете 19 августа должны были обстрелять Сандерленд (все-таки!), «если накануне не произошло эскадренного боя». Эта оговорка не объясняет намерений Шеера, она даже заставляет заподозрить, что этот выход был предпринят только для того, чтобы показать, что германский флот все еще существует, а кроме того, адмирал надеялся навести англичан на заранее развернутые линии подводных лодок. Для улучшения управления подводными флотилиями командующий подводными силами капитан 1 ранга Бауэр вышел в море на линкоре «Принц-регент Луитпольд». Так как эскадра Хиппера состояла пока только из «Мольтке» и «Фон дер Танна» (остальные линейные крейсера стояли в ремонте), Шеер придал ей только что вошедшие в строй линкоры «Байерн», «Гроссер Курфюрст» и «Маркграф», что не добавило скорости соединению.

Комната 40 своевременно предупредила Адмиралтейство, и оно приказало Гранд Флоту выйти в море. 29 дредноутов и 6 линейных крейсеров получили достаточно времени, чтобы перехватить немцев, более того, английский флот вышел в море на несколько часов раньше немцев! Эскадры адмиралов Джеллико и Битти встретились. Но тут начались неприятности. В 05.57 легкий крейсер «Ноттингем» из 2-й

эскадры легких крейсеров содрогнулся от двух взрывов, его атаковала подводная лодка U-52. Крейсер остался на ровном киле, но его кочегарки были затоплены, и он потерял ход. Через полчаса в его левый борт попала третья торпеда, впрочем, команда к этому времени уже сидела в шлюпках. В 07.10 «Ноттингем» затонул. Джеллико узнал об атаке подводной лодки только около 09.00, ранее он полагал, что крейсер подорвался на mine и совершил грубейшую ошибку, пытаясь обойти мифические минные заграждения немцев. Джеллико временно повернул на север и потерял не только 4 часа, он потерял возможность перехватить Флот Открытого моря. Если бы не этот поворот, его дозоры вскоре после полудня столкнулись бы с авангардом Хиппера.

Шеер тоже столкнулся с вражескими подводными лодками. В 05.05 E-23 капитан-лейтенанта Тэрнера, патрулируя в 60 милях севернее Тершеллинга, торпедировала линкор «Вестфален», который замыкал германскую колонну. Хотя линкор серьезно не пострадал, его скорость снизилась, и в 06.30 Шеер отправил его обратно в гавань под прикрытием эсминцев. «Вестфален» нарушил приказ Шеера, сообщив о повреждении по радио, это сообщение было перехвачено англичанами и дало Джеллико важнейшую информацию о позиции Шеера.

А потом Шеер обманул сам себя. Дирижабль L-13 в 06.30 заметил вышедшие в море Гарвичские силы, а в 12.03 снова столкнулся с ними. Но на сей раз пилот (офицер-резер-

вист, плохо разбиравшийся в кораблях) сообщил, что видит несколько линкоров. Шеер повернул на юго-восток, надеясь уничтожить слабую британскую эскадру. В его оправдание можно сказать только, что картина из донесений цеппелинов и подводных лодок складывалась путаная и даже противоречивая. Но ошибочный поворот оказался удачным, так как теперь Шеер уходил прочь от Гранд Флита. В 14.25 Шеер прекратил погоню за призраками и пошел назад. На это решение повлияло сообщение подводной лодки U-53, которая в 13.15 заметила британский линейный флот.

Зато сам Джеллико был настолько уверен в столкновении с противником, что в 14.00 приказал сыграть на кораблях боевую тревогу, хотя, может быть, это было следствием той же истерической лихорадки, которая поразила Шеера. Однако примерно в 14.30 пришла радиограмма Адмиралтейства, в которой говорилось, что немцы еще в 12.30 повернули назад. Надежда на новый бой растаяла, и Джеллико тоже повернул назад.

Уже в сумерках, в 16.52, подводная лодка U-66 попала 2 торпедами в правый борт легкого крейсера «Фалмут», который входил в состав прикрытия линейных крейсеров Битти. Ночью подводная лодка U-65 атаковала это же соединение и донесла о попадании торпедой в линейный крейсер типа «Индефетигебл», что было уже чистой фантазией. Битти прислал на помощь «Фалмуту» несколько эсминцев. Крейсер даже сумел дать ход и со скоростью 2 узла пополз к бере-

гу, на рассвете прибыли буксиры и дополнительные эсминцы, и появилась надежда, что крейсер будет спасен. Однако в полдень он был атакован подводной лодкой U-63, которая добила еще 2 попаданий, крейсер продержался на плаву еще 8 часов и затонул всего в 5 милях от берега. Интересно, что скажут на это критики британских кораблей? Чтобы потопить 2 небольших крейсера, потребовалось в одном случае 3 торпеды, в другом – 4. Обязательно следует подчеркнуть, что «Ноттингем» и «Фалмут» оказались единственными современными кораблями, которые были потоплены подводными лодками за всю войну. А вот старые, доцусимские корабли, тонули от единственного попадания торпеды, в крайнем случае двух, даже если это был броненосный крейсер или броненосец водоизмещением больше, чем оба эти крейсера, вместе взятые.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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