

ОГЛАВЛЕНИЕ

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

Глава 11. ДЕНЬ НАСТАЛ. БИТВА ПРИ СКАГЕРРАКЕ	482
<i>Приложение 2. СОСТАВ И СООТНОШЕНИЕ СИЛ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ (БИТВА ПРИ СКАГЕРРАКЕ)</i>	<i>534</i>
Глава 12. «ТРИУМФ» АВАНГАРДА. СКАПА-ФЛОУ.....	546

РАЗДЕЛ 1: КОРАБЛИ

Глава 1 «Блюхер». ИНСТРУКТОР АВАНГАРДА

БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР BLUCHER

Водоизмещение:

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

Размерения:

Длина – **161,8** м.

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

Осадка носом – **8,84** м.

Осадка кормой – **8,56** м.

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

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

Механизмы:

3 вала, **3** четырехлопастных винта.

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

Паровые машины тройного расширения в трех независимых отделениях.

5 котельных отделений, расположенных в один эшелон.

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

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

Мощность:

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

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

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

Скоростные характеристики:

Скорость проектная – **24,5** узлов.

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

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

Расходный запас топлива в норме водоизмещения:

900 тонн угля,

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

Дальность:

6 600 миль при скорости **12** узлов,

3 520 миль при скорости **21** узел.

Защита:

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

Защита орудийной цитадели – **160** мм.

Верхний броневой пояс – **100** мм.

Траверзы цитадели **80 – 100** мм.

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

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

Амбразурные зеркала башен – **180** мм.

Боковые стенки башен – **100** мм.

Рикошетные пластины – **80** мм.

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

Боевая рубка – **250** мм.

Крыша боевой рубки – **80** мм.

Кормовая рубка – **140** мм.

Крыша кормовой рубки – **30** мм.

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

Вооружение:

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

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

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

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

Экипаж:

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

Именослов:

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

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

А. ле Гран. «Авангард»

1.

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

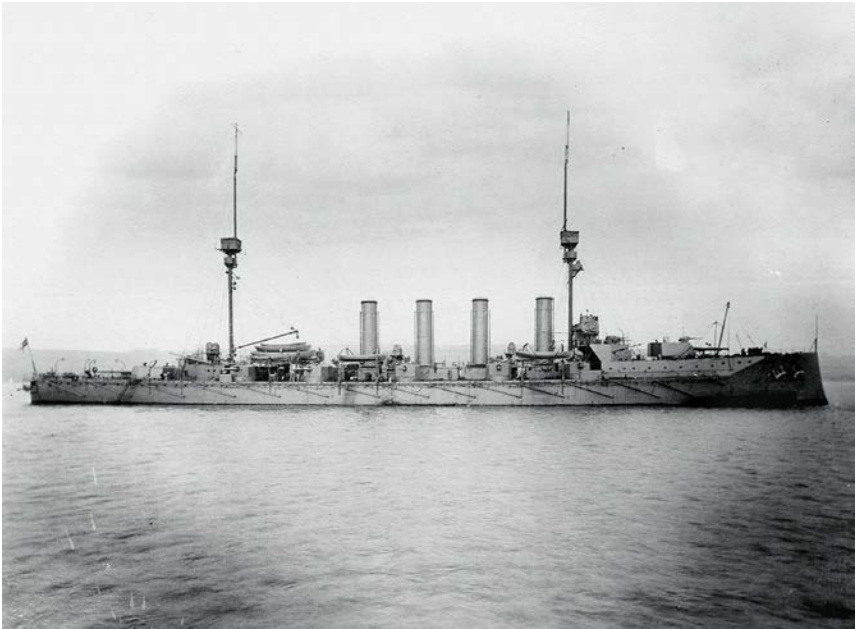


Фото 1. Броненосный крейсер «Дифенс» (Великобритания)

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

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

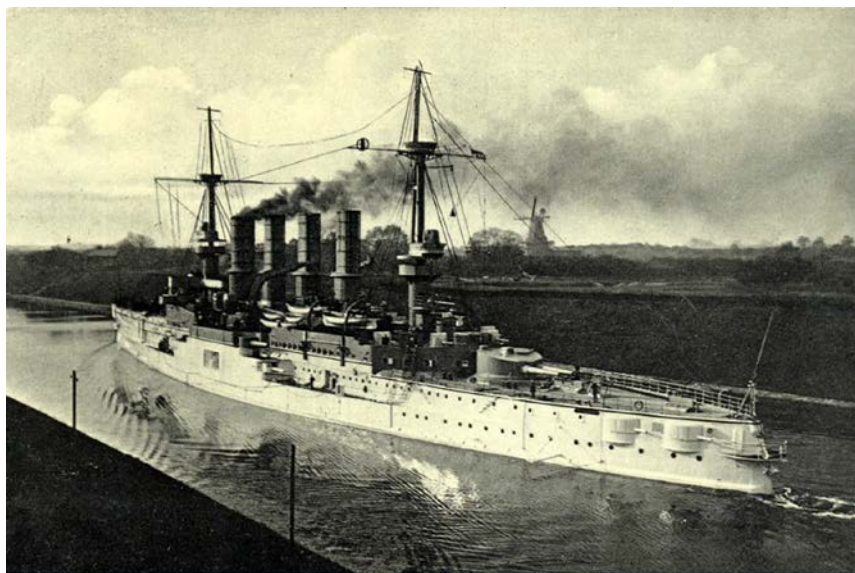


Фото 2. Броненосный крейсер «Шарнхорст» (Германия)

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

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

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

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

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

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

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

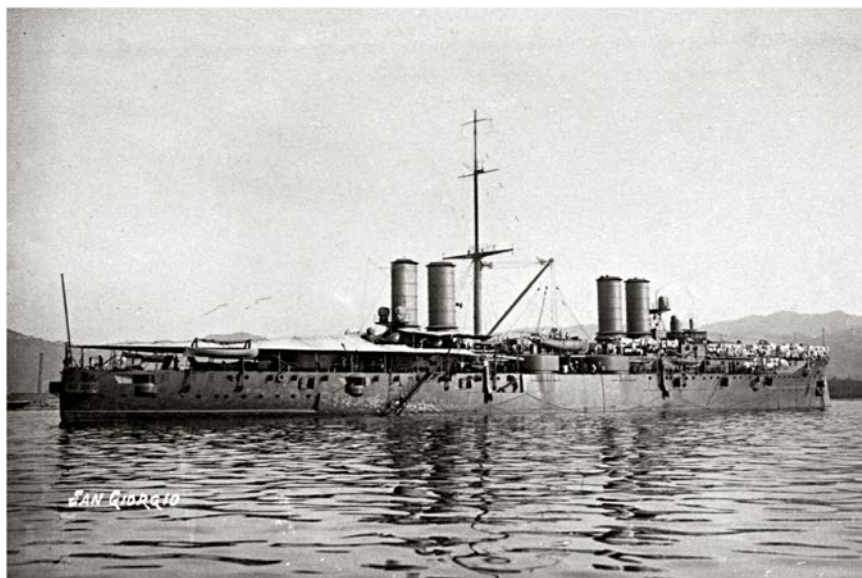


Фото 3. Броненосный крейсер «Сан-Джорджио» (Италия)

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

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

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

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

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

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

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

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



Фото 4. Броненосный крейсер «Цукуба» (Япония)

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

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

2.

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

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

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

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

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

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

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

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

А потом Тирпиц спросил:

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

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

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

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

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

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

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

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



Фото 5. Броненосный крейсер «Блюхер» в достроечной акватории

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

3.

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



Фото 7. Броненосный крейсер «Блюхер» на ходу

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

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

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

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

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

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

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



Фото 8. Броненосный крейсер «Блюхер» на параде

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru