



АЛЕКСАНДР БОЛЬНЫХ

Самое кровавое поражение Черчилля Дарданеллы 1915:



УДК 355/359
ББК 68
Б 79

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация художника А. Заикина

Редакция выражает благодарность Ф.Лисицину за помощь в подготовке книги

Больных А.Г.

Б 79 Дарданеллы 1915: Самое кровавое поражение Черчилля —
М.: Яуза: ЭКСМО: 2014. — 160 с.: ил.

ISBN 978-5-699-68984-2

Первая книга о Дарданелльской катастрофе 1915 года, основанная не только на британских, французских, немецких, русских, но и на турецких источниках. Всё о самом кровавом и позорном поражении Черчилля и провале первого стратегического десанта в истории.

С юности склонный к опасным авантюрам и напрочь лишенный военного таланта, сэр Уинстон в марте 1915-го вознамерился одним ударом выбить Турцию из войны, с боем прорвавшись через Дарданеллы к Константинополю и заставив «османов» капитулировать. Но отвратительно спланированная и бездарно проведенная операция завершилась трагедией — всего за день англо-французский флот потерял на минах и под огнем береговых батарей три броненосца, еще несколько кораблей получили серьезные повреждения и спаслись лишь чудом. Еще худшей бойней обернулся десант на полуостров Галлиполи, где наступление также захлебнулось, и союзники положили в позиционной мясорубке 150 тысяч человек с нулевым результатом. Этот провал был тем более унижительным, что в зоне высадки турки не имели даже пулеметов, а косили наступающих из многоствольных картечных, в других армиях давно снятых с вооружения. Последней каплей стала гибель еще трех броненосцев, потопленных немецкой подлодкой и турецким миноносцем, и провал второго десанта в бухте Сувла, после чего было решено эвакуировать галлиполийские плацдармы.

Эта книга восстанавливает все обстоятельства крупнейшей военной катастрофы в британской истории и самого постыдного фиаско в карьере Черчилля, после которого он вынужден был уйти в отставку с поста Первого Лорда Адмиралтейства (военно-морского министра). Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями редких карт, схем и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-68984-2

© Больных А.Г., 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

«Потери? А почему я вообще должен думать о потерях?»	4
Средиземное море — бегство «Гебена»	7
Проливы — кризис	21
Дарданеллы — предыстория	29
Галлиполи — война и политика	50
Дарданеллы — катастрофа	55
Галлиполи — кровавые берега	68
Галлиполи — плацдармы	83
Мраморное море — подводные лодки	94
Проливы — война в воздухе	107
Галлиполи — позиционный тупик	114
Галлиполи — последняя попытка	123
Галлиполи — эвакуация	134
Дарданеллы — последний выход «Гебена»	140
Приложение 1	151
Библиография	159

«Потери? А почему я вообще должен думать о потерях?»

Биографы Уинстона Черчилля не любят рассказывать о промахах и ошибках, которых этот незаурядный человек совершил достаточно много. Особенно дорого обошлось Великобритании неумное желание сэра Уинстона покомандовать на поле боя. Сразу на память приходят такие эпизоды, как греческая авантюра весной 1941 года, гибель британских линкоров в декабре 1941 года возле Сингапура, провальное вторжение на Додеканезские острова в 1943 году. Но все эти поражения, которые дорого обошлись британской армии и флоту, меркнут перед операцией, которую затеял Черчилль в начале 1915 года — попыткой прорваться через Дарданеллы и нанести решительное поражение Турции.

В этот период Черчилль занимал пост Первого Лорда Адмиралтейства, то есть морского министра. В разгар Первой мировой войны, когда положение Антанты выглядело несколько сомнительным после серии болезненных поражений, он предложил нанести удар во фланг Центральным державам и вывести из войны самое слабое их звено — Османскую империю. Все военное руководство Великобритании выступило против этой авантюры. Ни Первый Морской Лорд (главнокомандующий британским флотом) адмирал Фишер, ни военный министр фельдмаршал Китченер не поддержали Черчилля. Однако сэр Уинстон всегда отличался редкостной энергией и напором, и под его давлением они капитулировали. Впрочем, справедливости ради, надо сказать, что Фишер довольно быстро одумался и превратился в противника операции, но было уже поздно.

Как политическая фигура именно Черчилль инициировал эту операцию, но мало того, он принялся вмешиваться и в дела чисто военные. В результате неудачная операция очень быстро превратилась в настоящую катастрофу, точнее, следом за катастрофой флота в проливе Дарданеллы последовала трагедия армии на полуострове Галлиполи. Сложно вспомнить вторую такую

битву, в которой гибель многих кораблей и тысяч солдат принесла бы абсолютно нулевой результат.

Однако генералы и адмиралы, командовавшие в районе боев, продемонстрировали такую же некомпетентность, как и политическое руководство. Некомпетентность на всех уровнях и во всех звеньях — вот характерная черта Дарданелльской операции. Генералы, как выяснилось, совершенно не понимали природы современной войны, прочно застряв в золотых временах королевы Виктории. Адмиралы постоянно проявляли слабость и нерешительность, ничем не напоминая железных флотоводцев эпохи Нельсона. Впрочем, как мы еще увидим, младшие офицеры проявили себя ничуть не лучше. Впрочем, объяснение этого лежит на поверхности. Кстати, в 1914 году средний возраст командира батальона в британской армии достиг 50 лет! В других армиях в таком возрасте дивизиями командуют, если не корпусами, так чего вы хотите от старичков? 250 тысяч убитых и раненых, 6 потопленных броненосцев — вот итоги авантюры, которую затеял Уинстон Черчилль.

Очень часто пишут, что неудачи Красной Армии летом 1941 года были обусловлены неподготовленностью командного состава. Да, во многом это справедливо. Однако, если вы желаете увидеть **эталонный** пример некомпетентности и неадекватности командования, вам следует изучить историю Дарданелльской операции 1915 года. Такие персонажи, как адмиралы Беркли Милн и Сэквилл Карден, генералы Иен Гамильтон, Эйлмер Хантер-Уэстон, Фредерик Стопфорд, навсегда вписали свои имена в военную историю Британской империи, только вот не на те страницы, о которых мечтают юные лейтенанты.

Британский историк Робин Ниланс написал толстую книгу «Генералы Великой войны», в которой попытался хоть как-то оправдать британских генералов, «отличившихся» на полях Первой мировой. Общее мнение о них было таким: большинство генералов было черствыми, бездушными, неумными, жестокими аристократами, которые отсиживались вдали от передовой в уютных замках, наливались шотландским виски и гнали на вражеские пулеметы миллионы солдат, которые гибли в бесплодных атаках, повторявшихся до самого конца войны. Апофеозом таких атак стал первый день Битвы на Сомме 1 июля 1916 года, когда британская армия потеряла 57470 человек, в том числе 19240 человек убитыми. «Потери? А почему я вообще должен думать о потерях?!» — изрек ранее генерал-майор Хантер-Уэстон, командовавший 29-й дивизией на полуострове Галлиполи, в ответ на упрек генерала Гамильтона. Во время бойни на Сомме Хантер-Уэстон уже в звании генерал-лейтенанта командовал VIII корпусом, который понес самые большие потери, вообще ничего не добившись. Мы сталкиваемся с интересным случаем: книга оказывается умнее автора, повествование вырывается из рук, историческая правда оказывается сильнее авторского замысла. В результате Ниланс доказывает именно то, что хотел опровергнуть,



Уинстон Черчилль Первый Лорд Адмиралтейства среди британских военных 1914 г.



Битвы на Западном фронте. Сомма — атака пехоты (вверху) и ее обычный результат (справа)

недаром последняя глава его работы называется «Приговор генералам». Но неспроста он не стал рассматривать бои на полуострове Галлиполи, ведь во Франции британская армия хоть чего-то, но добилась, в Дарданеллах результат был удручающим: потери и ничего более.

Хотя есть какая-то высшая справедливость в том, что только британская армия в Первую мировую войну потеряла двух фельдмаршалов. В ноябре 1914 года лорд Робертс отправился инспектировать войска на фронте во Франции и подхватил воспаление легких, от которого не сумел оправиться. В июне 1916 года военный министр Китченер погиб на крейсере «Хэмпшир», который подорвался на mine и затонул практически со всей командой.



Неважно показал себя в этой операции и Королевский Флот. Увы, он тоже показал свою полную неготовность к новой войне. К некомпетентности и нерешительности здесь примешалась изрядная доля самоуверенности и разгильдяйства. Адмиралы полагали, что слава «Владычицы морей» сама по себе принесет им победу, увы... Можно было сколь угодно долго рассуждать о том, что «мины являются оружием слабого», но в результате это оружие нанесло самому сильному в мире флоту тяжелые потери. Единственным утешением для британских адмиралов было то, что они потеряли в Дарданеллах 6 броненосцев, которые были

Полуостров Гелиболу (Галлиполи) и пролив Дарданеллы, вид со спутника



кораблями второй линии, во многом утратившими боевую ценность. Но при этом «Буве» и «Оушн» унесли на дно почти всю свою команду, на каждом из них за считанные минуты погибли более 500 человек. Да и общие потери оказались очень внушительными.

* * *

Историю Дарданелльской операции часто начинают рассказывать с 1807 года, когда эскадра британского адмирала Дакуорта прошла через Дарданеллы и появилась перед Константинополем. Англичане намеревались продемонстрировать туркам свою силу и заставить их выполнить определенные требования. По пути Дакуорт уничтожил небольшую турецкую эскадру и, казалось, мог рассчитывать на успех. Но вместо жестких ультиматумов, подкрепленных пушечными залпами, британские дипломаты затеяли бессмысленную затяжную говорильню, закончившуюся ничем. В результате адмиралу пришлось уходить, причем во второй раз прорыв через Дарданеллы стоил ему заметно дороже. Хорошо еще, что он не задержался в Мраморном море еще на пару недель, иначе турки просто перетопили бы его корабли, а так англичане отделались повреждениями и серьезными потерями в людях.

Но вот что интересно, русские историки, с удовольствием рассказывая об этой неудаче Королевского Флота, старательно забывают о причинах операции, а они очень любопытны. Дело в том, что в это время на континенте бушевала очередная война, развязанная Наполеоном. Она развивалась неблагоприятно для противников Франции, несмотря на знаменитый Трафальгар, а тут еще Турция стараниями французского посла генерала Себастиани объявила войну России. Англичанам это было крайне невыгодно, так как они



Первый Лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль и адмирал Дж. Фишер

хотели сохранить своего самого сильного союзника в борьбе против Наполеона, вот тогда и была предпринята эта экспедиция. Увы, она закончилась неудачей, а Россия подписала с Францией Тильзитский мирный договор, во многом осложнивший положение Англии.

В 1915 году события повторились. Главнокомандующий русской армией великий князь Николай Николаевич обратился к англичанам с просьбой предпринять какие-нибудь операции против турок, чтобы облегчить положение русских войск на Кавказе. Остальное за него додумал Уинстон Черчилль, за инициативы которого британские армия и флот не раз платили большой кровью. Он решил, что если Королевский Флот снова прорвется к Константинополю, то Турции не останется ничего иного, кроме как капитулировать. Эту инициативу без всякого энтузиазма встретили военный министр фельдмаршал Китченер и главнокомандующий Королевским Флотом адмирал Фишер. Но Черчилль сумел их убедить, тем более, что сначала участие сухопутных войск не предполагалось вообще, а флот должен был отправить в Дарданеллы только старые корабли, которым нашлось хоть какое-то применение.

В результате началась операция, которую можно характеризовать так: с самого начала и до самого конца все делалось недостаточными силами, неправильно и не вовремя. Операция была начата с опозданием, а завершилась преждевременно, и что было хуже, сказать сложно. Десятки тысяч погибших, потопленные корабли, тяжелейшие последствия, как политические, так и военные — вот был результат этой авантюры. Как все это выглядело, легко себе представить, если посмотреть австралийский фильм «Галлиполи», тяжелый, кровавый, но правдивый. В чем-то он похож на наш фильм «Иди и смотри» — та же самая военная правда без прикрас и ретуши. В Великобритании его не показывают. В Соединенном Королевстве, разумеется, нет и не может быть цензуры, вот просто не показывают эту ленту — и все. Она, между прочим, посвящена совершенно конкретным событиям, происходившим в начале августа 1915 года на плацдарме, занятом австралийским корпусом, так называемой «Битве за Перевал», когда, чтобы продвинуть позиции на 100 метров по приказу английского генерала, погибли 2000 австралийцев.

Вот об этой кампании, обо всех ее сражениях на суше и на море, и рассказывает наша книга.

Первая Дарданелльская операция британского флота 1807. Адмирал сэр Джон Дакуорт прорывается через пролив Дарданеллы
Картина Филиппа Джеймса де Лютербурга



Средиземное море — бегство «Гебена»

Неудачной попытке Королевского Флота прорваться через Дарданеллы предшествовал другой эпизод, во многом определивший дальнейший ход войны на Средиземном и Черном морях. Эскадра адмирала Сушона, состоящая из линейного и легкого крейсеров, сумела без особых проблем пересечь всю восточную часть Средиземного моря от Сицилии до Дарданелл, благополучно ускользнув от французского и английского флотов, имевших огромное превосходство в силах.

Вообще-то этот эпизод практически во всех исторических работах назван гораздо более эффектно — прорыв «Гебена» и «Бреслау». Но при слове «прорыв» перед глазами невольно возникают поднятые стеньговые флаги, бешеная стрельба с обоих бортов, кипящий носовой бурун, шлейф густого черного дыма, стелющийся за кормой... И лихорадочное, напряженное ожидание: кто же первым попадет в цель? Преследуемый всадит снаряд под ватерлинию догоняющему, и тот будет вынужден сбавить ход, чтобы под напором воды не затрещали переборки, или догоняющий вобьет противнику снаряд в машинное отделение, и несчастная жертва остановится, окутавшись облаками пара... Однако при ближайшем рассмотрении эпизод, которым открывается война на Средиземном море, больше напоминает унылую прогулку сонных осенних мух по оконному стеклу. Туда, сюда, вправо, влево... Не спеша, вперевалочку, с остановками и раздумьями. А самое главное — бессмысленно и бесцельно, по крайней мере, для одной из сторон.

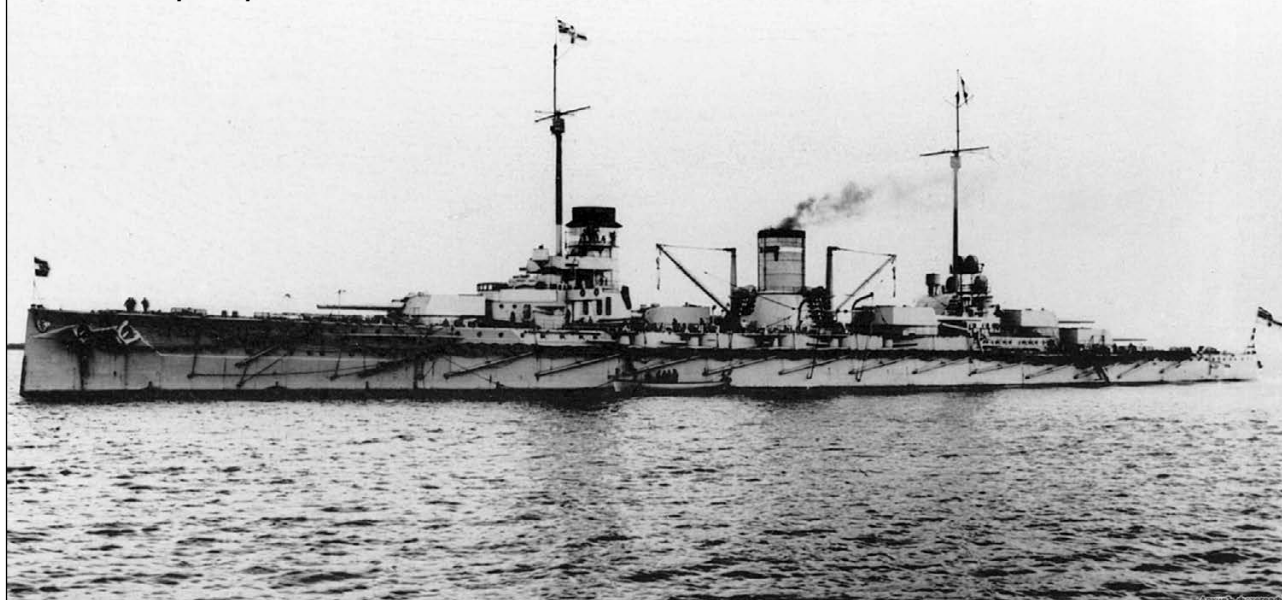
Вопрос о бегстве «Гебена» стал одним из самых обсуждаемых и в историографии, и особенно в популярной литературе. Упражняются в толковании виртуальной истории все, кому только не лень. Не обошли стороной сей вопрос и русские историки, благо нас

проблема «Гебена» касалась напрямую. Очень рекомендую прочитать прекрасную повесть Бориса Лавренева «Стратегическая ошибка».

Вообще-то напрашиваются аналогии с другой знаменитой операцией немецкого флота — прорывом «Шарнхорста» и «Гнейзенау» через Ла-Манш в феврале 1942 года, но эта аналогия чисто внешняя. События первых дней войны резко отличаются от того, что происходит позднее. Да и выглядит операция «Церберус» гораздо эффективней, чем практически беспрепятственное бегство «Гебена» и «Бреслау». Зато последствия их по значимости тоже противоположны. Да, разумеется, англичанам больше не грозил прорыв «Шарнхорста» и «Гнейзенау» в Атлантику, но в 1942 году такая попытка выглядела уже более чем сомнительной. Появление «Шарнхорста» в Норвегии по сути не изменило стратегическую обстановку в Арктике. Зато приход «Гебена» в Турцию, сначала выглядевший почти безобидным, вскоре перевернул вверх дном всю ситуацию на Среднем Востоке. Именно он привел к вступлению Турции в войну, а потом вынудил англичан начать Дарданелльскую операцию, завершившуюся тяжелым поражением и колоссальными потерями. Наиболее эффективную характеристику этому эпизоду дал лауреат Нобелевской премии по литературе сэра Уинстон Черчилль: «Ни один корабль в истории с тех пор, как появился компас, не принес людям столько крови, страданий и разрушений».

Интересно, что некоторые английские историки называют «Гебен» причиной Великой Октябрьской революции и всех последующих пертурбаций в мировой истории. Дескать, линейный крейсер пришел в Константинополь, Турция объявила войну Антанте, закрылись черноморские проливы, нарушились поставки

Линейный крейсер «Гебен»



оружия и боеприпасов русской армии, Восточный фронт рухнул, Россия вышла из войны, большевики воспользовались хаосом и захватили власть. Такая вот логическая цепочка. И во всем виноват «Гебен»!

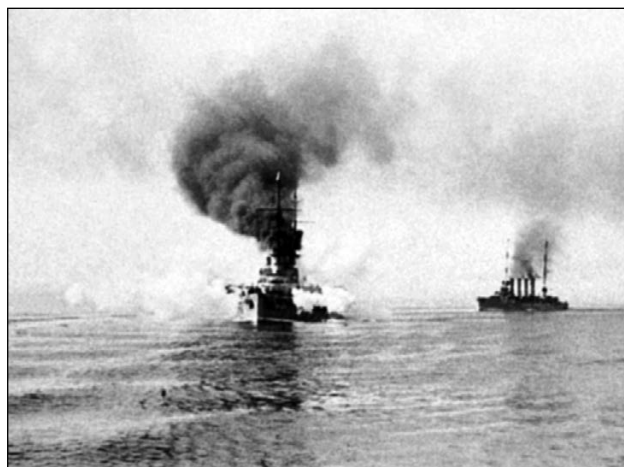
* * *

История эта началась в 1912 году во время Первой балканской войны. Турция была наголову разбита коалицией балканских стран (Болгария, Сербия и Греция), падение Константинополя казалось вопросом дней, и тогда великий визирь обратился к основным европейским державам с просьбой прислать эскадру для защиты турецкой столицы. Страны, подписавшие в конце прошлого века Берлинский трактат, такую эскадру прислали. Император Вильгельм II неожиданно оказался провидцем и отправил в Средиземное море 2 новейших корабля — линейный крейсер «Гебен» и легкий крейсер «Бреслау», хотя можно было ограничиться каким-нибудь броненосным крейсером, который не ослаблял германский флот на его главном театре — Северном море. Командующим Средиземноморской дивизией 23 октября 1913 года был назначен контр-адмирал Вильгельм Сушон, известный среди коллег под прозвищем «дипломат».

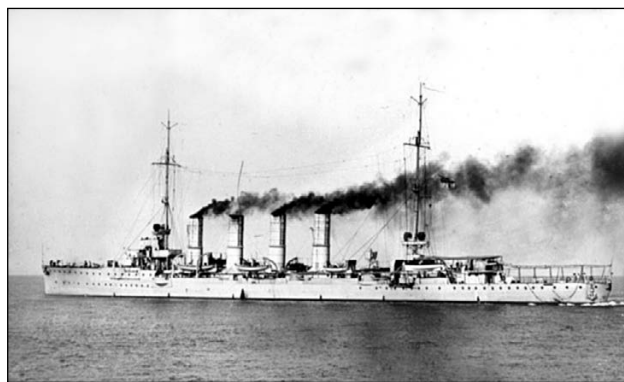
Весной 1914 года «Гебен» совершил ряд походов, его машины требовали ремонта, также необходима была очистка днища. По утверждению германского историка Германа Лорея, «Гебен» мог надежно держать не более 14 узлов и лишь на короткое время развивал 20 узлов. Поэтому после убийства австрийского эрцгерцога Франца-Фердинанда, которое произошло в Сараеве 28 июня, линейный крейсер был спешно отправлен в австрийскую военно-морскую базу Пола для ремонта. Полностью отремонтировать машины не удалось, но все-таки теперь «Гебен» мог развить до 24 узлов.

На совещании в марте 1914 года Сушон и командующий австрийским флотом адмирал Антон Гаус решили, что главной задачей морских сил Центральных Держав на Средиземном море является предотвращение перевозки французских войск из Алжира в метрополию. При выполнении этой задачи немцам должны были помогать австрийские и итальянские легкие крейсера и эсминцы. Но все это было реально при одном маленьком условии — если в войну вступит Италия, однако итальянцы проявили благоразумие и не стали спешить, временно сохранив нейтралитет. Поэтому, на всякий случай, вспомним, как развивались события в начале августа 1914 года. 1 августа Германия объявила войну России, 3 августа Германия объявила войну Франции, 4 августа Великобритания объявила войну Германии, 6 августа Австрия объявила войну России, 11 августа Франция объявила войну Австрии и 12 августа Великобритания объявила войну Австрии. Уже один этот разнобой способен изрядно запутать ситуацию и поставить в тупик любого адмирала, привыкшего к простым решениям: вот враг, вот пушка — пли!

Поэтому не следует удивляться полнейшему разброду, который царил в



Средиземноморская дивизия ВМФ Германии



Легкий крейсер «Бреслау», вид на 1914 г.

стане союзников, причем собственные политики делали все возможное и невозможное, чтобы сбить с толку своих же военных. Впрочем, сами военные тоже показали себя с нелучшей стороны. Немцы все-таки обладали инициативой в принятии решений, что давало им известные преимущества.

Англия имела на Средиземном море эскадру линейных крейсеров, базирующуюся на Мальту. «Инфлексибл», «Индефетигебл» и «Индомитебл» были вооружены 8 — 305-мм орудиями и имели проектную скорость 25,5 узлов. Их подерживала 1-я эскадра крейсеров — «Блэк Принс», «Дифенс», «Дьюк оф Эдинбург» и «Уорриор». Эти 4 броненосных крейсера были вооружены 234-мм, 190-мм и 152-мм орудиями, но не могли ходить быстрее 23 узлов. Кроме них на Средиземном море Британия имела 4 легких крейсера типа «Таун» (152-мм орудия; скорость 25,5 узла) и флотилию эсминцев. Этими силами командовал адмирал сэр Арчибальд Беркли Милн, имевший твердую репутацию паркетного адмирала. Он добился своего звания и поста лестью, но никак не профессиональными качествами. И в



Контр-адмирал Вильгельм Антон Сушон, командующий Средиземноморской дивизии

«Инфлексибл» — представитель первой серии первого поколения британских линейных крейсеров. Снимок сделан во время визита корабля в Нью-Йорк в 1909 г.



**Главнокомандующий
Средиземноморским
флотом сэр Арчибальд
Беркли Милн**

«Индефетигебл» — головной корабль второй серии британских линейных крейсеров, внешний вид на конец 1911 г.



ходе дальнейших событий Милн продемонстрировал полнейшую безынициативность и непредусмотрительность. В 1912 году Фишер писал Черчиллю: «Назначив сэра Беркли Милна, вы предали флот. Ведь вам отлично известно, что он совершенно не способен быть командиром эскадры, однако вы дали ему этот пост». Несдержанный на язык Первый Морской Лорд ненавидел Милна и еще 5 лет назад публично назвал его «гадюкой самого гнусного толка». 1-й эскадрой крейсеров командовал контр-адмирал Эрнест Трубридж, потомок одного из лучших капитанов Нельсона, который считался одним из лучших адмиралов Королевского Флота, как вскоре выяснилось, совершенно неоправданно.

Справедливости ради укажем, что стратегическая ситуация на Средиземном море сложилась крайне запутанная. Французы имели 3 дредноута, из которых 2 пока еще не были полностью боееспособны, и 10 броненосцев под командованием адмирала Буэ де Лапейрера. Им противостояли 3 австрийских дредноута и 3 броненосца. Если к австрийским кораблям добавятся 2 итальянских дредноута и 6 броненосцев, то шансы соединенной англо-французской эскадры станут довольно сомнительными. Впрочем, у британского главнокомандующего на Средиземноморье хватало забот и кроме борьбы с итальянскими и австрийскими дредноутами. Как говорил еще Наполеон: «Главный вопрос: кто владеет Константинополем?» За влияние на султана Мехмед-Решада V соперничали многие державы, Британия послала военноморскую миссию под руководством контр-адмира-



**Командующий
французским
Средиземноморским
флотом вице-адмирал
Огюстин Эмманюэль
Юбер Гастон Мари Буэ
де Лапейрер**

ла Артура Лимпуса для обучения турецких моряков. Германия отправила свою миссию под командой генерала Лимана фон Сандерса для обучения турецкой армии.

Безусловно, большинство ошибок совершили англичане, но справедливости ради следует сказать, что первыми начали ошибаться все-таки не они. Главной задачей французского Средиземноморского флота было обеспечение немедленной перевозки войск XIX корпуса из Алжира в Марсель, причем еще до войны было решено не тратить время попусту и отправлять транспорты поодиночке, не формируя конвои. Но это решение не предусматривало наличия «Гебена»! В результате де Лапейрер растерялся, но точно так же растерялись и деятели в Париже. 2 августа состоялось совещание, на котором военный министр Мессими усомнился в возможностях флота, зато морской министр Готье наоборот

предложил немедленно атаковать немецкие корабли. После жаркой перепалки с руганью Готье подал в отставку, всего за день до начала войны... Только 4 августа появился новый министр Оганье, зато на два решающих дня французский флот оказался обезглавлен.

Вечером 2 августа де Лапейрер, находившийся на борту своего флагманского дредноута «Курбе» в Тулоне, получил сообщение из Бизерты, что перехвачены радиопереговоры немецких кораблей. Адмирал немедленно отправил в Бизерту и Алжир приказ приостановить вся перевозки. Так как французский флот стоял в портах, не готовый к походу, это означало задержку прибытия XIX корпуса во Францию минимум на два дня.

**Линейный корабль «Курбе» –
флагман группы В французского
Средиземноморского флота**



«Дидро» – флагман группы А французского Средиземноморского флота



Лишь в 01.30 де Лапейерер получил сообщение из Парижа, что немецкие корабли стоят в Мессине.

Действительно, «Гебен» и «Бреслау» 2 августа прибыли в Мессину, но никаких австрийских или итальянских кораблей там не нашли. Более того, итальянцы не дали немцам ни угля, ни провизии. Единственное, что смог сделать Сушон — принять уголь с германского парохода «Генерал», предусмотрительно вызванного в Мессину. 2 августа Адмиралштаб сообщил Сушону, что начаты военные действия против России, и война с Францией стала неизбежной. Сушон самостоятельно решил нанести удар по алжирским портам Бон и Филиппвиль. В ночь со 2 на 3 августа германские корабли покинули Мессину.

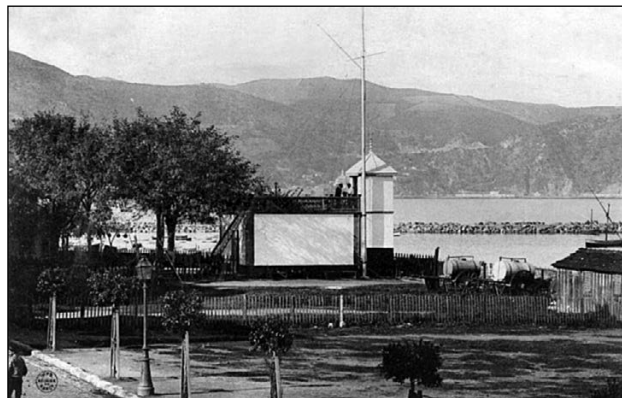
3 августа главные силы французского флота вышли из Тулона. Группой А командовал вице-адмирал Шошпра. Она состояла из броненосцев «Дидро» (флагман), «Дантон», «Кондорсе», «Вольтер», «Мирабо» и «Верньо», 4 броненосных крейсеров и 12 миноносцев. Эти корабли должны были следовать в Филиппвиль. Сам Лапейерер командовал группой В, которая состояла из дредноута «Курбе», броненосцев «Верите», «Демократи», «Жюстис», «Патри» и «Республик», 3 броненосных крейсеров и 12 миноносцев. Лапейерер направился в Алжир. Группа С, которой командовал контр-адмирал Гепратт, состояла из старых броненосцев «Жоригиберри», «Сюффрен», «Сен-Луи», «Голуа» и 4 миноносцев, она получила приказ следовать в Оран. При этом французы нигде не спешили и держали скорость не более 12 узлов.

Как Сушон намеревался атаковать французские транспорты при наличии таких сил прикрытия, остается неясным, вероятно, он верил в мифическое превосходство дредноута над любым количеством броненосцев. Хотя именно его встречи с русским Черномор-

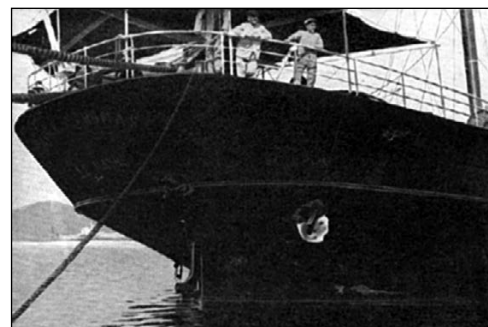
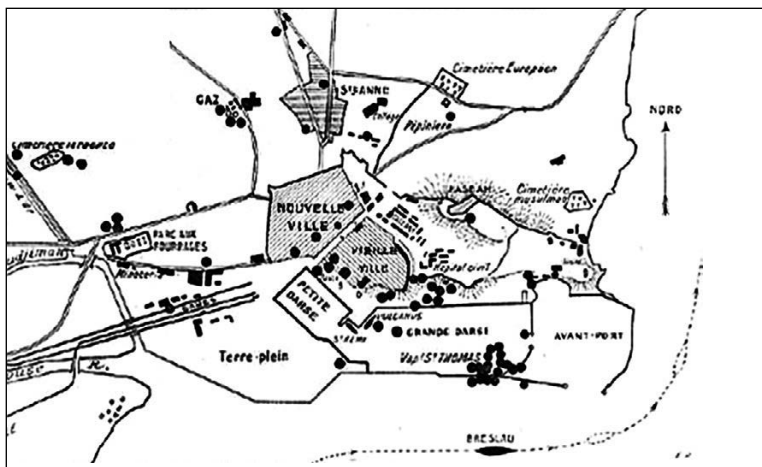
ским флотом показали всю ошибочность такого мнения. В результате германский адмирал, решив добиться мелкого тактического успеха, поставил свои корабли в опасное положение.

Как мы уже упоминали, политики делали все возможное, чтобы осложнить задачу военных. И в 01.10 де Лапейерер получил странную директиву из Парижа: «Правительство совершенно уверено, что ваша бдительность обеспечит всю возможную сохранность войсковых транспортов. Но, соглашаясь с мнением военного министерства, мы решили, что конвои не следует формировать. Все транспорты должны выходить в назначенное время самостоятельно с максимальной скоростью».

А вскоре после этого пришла другая радиограмма, которая заставила порадоваться, что распоряжение правительства не было исполнено. На рассвете 4 августа германский линейный крейсер появился у Филиппвилля, а его спутник — у Бона. С 06.08 до 06.18 линейный крейсер обстреливал порт из 150-мм орудий, выпустив 43 снаряда. В это же время «Бреслау» выпустил 60 снарядов по Бону. По мнению немцев,



Филиппвиль, лоцманская станция – одна из целей обстрела «Гебеном». Довоенная фотография



Слева: схема обстрела порта Бон крейсером «Бреслау». Черными точками отмечены места падения снарядов
Вверху: пароход «Святой Томас», пораженный 105-мм снарядом с «Бреслау»

они нанесли серьезный ущерб портовым сооружениям и задержали отправку французских войск, хотя на самом деле это было не так. После обстрела немецкие корабли ушли на запад. Лапайер приказал группе А как можно скорее перехватить «Гебен» и навязать ему бой, однако скорость эскадры была ограничена 15 узлами, больше не позволяли развить текущие котлы «Мирабо», проблемы с машинами имел и миноносец «Карабиньер». Диспозиция французов была такова, что если бы де Лапайер начал энергичную погоню, немцы почти наверняка были бы перехвачены одной из групп. Однако он совершил грубейшую ошибку, привязав весь флот к самому тихоходному кораблю («Мирабо»).

В результате, хотя примерно в 06.30 наблюдатели на мысе Кап де Фер заметили дымы, движущиеся на **восток**, и сообщили об этом, что-то делать было уже поздно. Эта радиограмма была получена на «Курбе» в 09.15, и адмирал решил не обращать на нее внимания. С этого момента французский флот можно было списать со счета. Поэтому хотя 5 августа де Лапайер и сформировал группу D из «Курбе» и броненосцев «Кондорсе» и «Верньо», это уже не имело никакого значения. Единственное, чем мог похвастаться французский адмирал, так это тем, что все 48000 солдат и 11800 лошадей, пусть и с опозданием, благополучно добрались до Франции.

Ах, если бы только не злосчастные котлы... Кстати, тщательный анализ прокладок немцев и французов показывает, что Сушон рисковал налететь на самый неприятный из возможных вариантов, ближе всего к немцам оказалась группа В во главе с дредноутом «Курбе». Впрочем, история не знает сослагательного наклонения.

Завершив обстрел, немецкие корабли соединились, чтобы продолжить свой путь. Утром 4 августа Сушон получил радиограмму из Берлина: «Заключен союз с Турцией. «Гебену» и «Бреслау» немедленно следовать в Константинополь».

Адмирал не знал, что, отдавая этот приказ, Тирпиц немного опережал события: интриги германского посла в Константинополе фон Вангенгейма еще не возымели полного результата, и Энвер-паша не был до конца убежден, что союз с Германией — в интересах младотурков, которые почти полностью управляли страной.

Однако эти тонкости мало беспокоили адмирала, ведь чтобы совершить предложенный переход, его кораблям следовало сначала заправить бункера, поэтому Сушон решил снова зайти в Мессину.

Теперь посмотрим, что в это время делал прославленный Королевский Флот. Основная часть сил Милна находилась в Александрии. Трубридж в это время находился в Дураццо на своем флагмане «Дифенс» вместе с одним эсминцем. Однако вечером 27 июля Адмиралтейство передало: «Европейская политическая ситуация делает войну вполне возможной. Будьте готовы преследовать корабли возможных противников. Возвращайтесь на Мальту на обычной скорости и оставайтесь там со всеми кораблями, завершая бункеровку».

Эта телеграмма вернула Милна из Александрии в Ла-Валетту, где он 30 июля получил новое распоряжение: «Позиция Италии не определена. Чрезвычайно важно, чтобы ваша эскадра не вступала в серьезные бои с австрийцами, пока итальянцы не сделают этого же. Вашей первой задачей является помощь французам в перевозке их Африканской армии путем конвоирования. Если возможно, навязывайте бой отдельным германским кораблям, особенно «Гебену», который может помешать перевозкам. На этой стадии не вступайте в бой с превосходящими силами. Скорость вашей эскадры вполне достаточна для выбора подходящего момента. Будьте сдержанны поначалу, мы надеемся позднее усилить Средиземноморский флот». Милн начал не спеша приводить свои корабли в состояние боеготовности, что было сделано к вечеру 1 августа. Ему было известно, что в это время «Гебен» и «Бреслау» принимают уголь в Бриндизи, а вот о том, что они чуть позже перешли в Мессину, он уже не знал.

1 августа во второй половине дня Милн получил новый приказ: «Гебен» должны преследовать два линейных крейсера. Подходы к Адриатике должны охраняться крейсерами и эсминцами. Сами оставайтесь возле Мальты. Считается, что Италия останется нейтральной, но в этом нет полной уверенности». После этого адмирал Милн отправил легкий крейсер «Чатам» наблюдать за Мессинским проливом, а после наступления темноты Трубридж вышел в море и направился в Отрантский пролив, караулить вход в Адриатику. Он

имел 3 своих броненосных крейсера из 4, легкий крейсер «Глостер» и 8 эсминцев. Но, что самое главное, с ним шли линейные крейсера «Индомитебл» и «Индефетигебл».

В этот же день, но уже вечером, Адмиралтейство предложило Милну по возможности согласовать свои действия с французами, на что адмирал, продолжавший жить по законам мирного времени, ответил, что у него нет подходящих шифров, а потому, что он должен делать? Дождавшись **через сутки** соответствующей директивы, он попытался связаться с де Лапайером, который только что вышел из Тулона, но безрезультатно. Поэтому вечером 3 августа Милн отправил легкий крейсер «Дублин» в Бизерту с **письмом**, где предлагал сотрудничество.

Когда вечером 2 августа «Чатам» и эскадра Трубриджа вышли в назначенные районы, Милн в очередной раз запросил Лондон: что ему делать? В ответ пришла телеграмма, составленная лично Черчиллем: «Следует наблюдать за входом в Адриатику, но «Гебен» — ваша главная цель. Следуйте за ним и следите, куда бы он ни пошел. Будьте готовы действовать в случае объявления войны, которое кажется вероятным и скорым».

Но англичане никуда не спешили. Утром 3 августа «Чатам» наведалься в Мессину и никого там не застал, немцы ушли еще 6 часов назад. Когда Милн сообщил Трубриджу, что немцы ушли из Мессины на запад, уже тот запросил: караулить ли дальше Адриатику? И тут Милн показал себя, что он паркетный адмирал, и никакой иной, отправив идеальный ответ бюрократа. «Да, но «Гебен» все равно ваша главная забота». Дескать, решайте сами, что делать, а я умываю руки. Растерявшийся Трубридж передал: «Должен ли я послать линейные крейсера на запад от Сицилии?» Ответ: «Ничего не делайте до получения надежных сведений о «Гебене». Лишь позднее Милн приказал оставить в Отрантском проливе «Глостер» вместе с 8 миноносцами и, взяв тяжелые корабли, следовать на запад вдоль южного берега Сицилии. При некоторой доле удачи можно было зажать «Гебен» в клещи между английским и французским флотами.

Но у адмирала Милна оказались семь пятниц на неделе. Еще через несколько часов он приказывает Трубриджу вместе с броненосными крейсерами отправиться в Отрантский пролив, оставив линейные крейсера на прежнем курсе. «Чатам» получил приказ присоединиться к эскадре Трубриджа. Флагман Милна линейный крейсер «Инфлексибл», легкий крейсер «Веймут» и 4 эсминца оставались на Мальте в качестве резерва.

И тут снова вмешался Лондон. Когда «Чатам» сообщил, что в Мессине никого нет, в Адмиралтействе отсутствие сведений о кораблях Сушона вызвало серьезную тревогу. Было решено, что они могут попытаться прорваться в Атлантику, и Милну приказали отправить «Индомитебл» и «Индефетигебл» в Гибралтар. «Индомитебл» (капитан 1 ранга Кеннеди) и «Индефетигебл» (капитан 1 ранга Сой-

ерби) увеличили скорость до 22 узлов. Это уже было похоже на погоню.

Здесь удача впервые улыбнулась англичанам. В 09.32 наблюдатель «Индомитебла» заметил справа по носу легкий крейсер, идущий на восток полным ходом, а через пару минут другой наблюдатель увидел слева по носу линейный крейсер, который также шел на восток. Когда немецкие корабли были точно опознаны, в 09.46 Кеннеди отправил радиogramму об этом Милну. Но ведь Англия еще не воевала! Поэтому единственное, что сделал Милн — приказал крейсеру «Дублин» идти из Бизерты на соединение с линейными крейсерами. Одновременно он передал в Адмиралтейство, что «Гебен» обнаружен, но забыл (!?) сообщить, что немцы идут на восток.

В результате английские корабли разошлись с «Гебеном» на контркурсах на расстоянии всего 8000 ярдов. Британия и Германия не воевали, и орудия были развернуты на ноль. Капитан 1 ранга Кеннеди, командовавший соединением, воздержался от обычного салюта адмиральскому флагу, хотя такое нарушение международных обычаев могло быть превратно истолковано. Он знал свой долг: линейные крейсера развернулись и начали преследование, держась поодаль на каждой раковине на расстоянии примерно 10000 ярдов. Немецкий легкий крейсер немедленно увеличил скорость и ушел на север. Эта новость восхитила Черчилля. «Отлично. Держим их. Война неизбежна», — передал он Милну. Более того, воинственная натура сэра Уинстона сказала, и он передал приказ: «Если «Гебен» атакует французские транспорты, вы дадите ему бой, но перед этим вы должны сделать недвусмысленное предупреждение».

Позднее Черчилль написал, больше поддавшись чувствам, чем желанию воспроизвести детали: «Весь долгий летний вечер три огромных корабля, преследуемый и преследователи, вспарывали прозрачную воду Средиземного моря, храня тягостное, напряженное молчание. В любой момент «Гебен» мог быть сокрушен огнем 16 — 305-мм орудий, выпускавших втрое больше металла, чем он сам. В Адмиралтействе мы испытывали муки Тантала. Около пяти часов вечера Первый Морской Лорд принц Луи Баттенберг заметил,



Британские корабли преследуют «Гебен» и «Бреслау» (Бундесархив)

Справа: адмирал флота сэр Джон Дональд Келли – в 1914-м был командиром крейсера «Дублин». Предложил открыть огонь по немецким кораблям до официального объявления войны в ходе «большой погони за «Гебеном»



Легкий крейсер «Дублин»

что до темноты еще достаточно времени, чтобы потопить «Гебен».

Все это было красиво, однако правительство категорически запретило любые действия до истечения срока ультиматума — полночь по Гринвичу, и в 14.04 Адмиралтейство по радио специально подтвердило этот запрет всем кораблям в Средиземном море. В это же время прибыл «Дублин», и капитан 1 ранга Кеннеди, командовавший отрядом, приказал ему держаться на правом траверзе «Гебена», но за пределами досягаемости немецких орудий.

«Я не мог промолвить и слова», — завершает Черчилль, потому что кабинет не разрешил бы никаких действий до истечения в полночь срока ультиматума Германии. Адмиралтейство еще за 2 часа до предъявления ультиматума Германии настаивало на разрешении атаковать «Гебен», если он нападет на французские порты. Когда пришло известие об обстреле Бона, такое разрешение было дано, но Милн получил его только в 17.00. Приказ, контрприказ, контрконтрприказ. Это бардак, сухо заметил в свое время Наполеон.

Но теперь возникли сомнения: удастся ли не упустить «Гебен»? Пока что он поддерживал скорость 22,5 узла, временами развивая 24, несмотря на неисправности в котлах, которые так и не удалось устранить. Британские линейные крейсера не выдерживали этой гонки. Они давно не были в доке и имели кочегарные команды, укомплектованные по штатам мирного времени, то есть уменьшенные. К 17.00 немецкий линейный крейсер уже был едва различим с «Индомитебл», хотя «Индефетигебл» и «Дублин» не отставали. Ну и чисто английская специфика, Кеннеди отметил в борту-журнале «Команда имеет пить чай. «Индефетигебл» делает это после нас». Файв-о-клок, какие тут погони? Традиция, господа!

В результате к 17.35 Сушон так оторвался от преследователей, что сначала «Индомитебл» потерял его, а вскоре и «Индефетигебл». Более быстроходному «Дублину» удавалось продержаться на хвосте у немцев еще 2 часа. Командир «Дублина» запросил разре-

шение открыть огонь по «Бреслау», но получил отказ. Поднялся легкий туман, и немцы окончательно пропали, когда корабли находились у северо-западной оконечности Сицилии.

Здесь нужно сделать небольшое отступление. Известный британский историк Вильсон рассказывает, что «Гебен» после ремонта в Поле мог развить скорость на 2 узла больше, чем показал на испытаниях, то есть 30 узлов. В то же время, дескать, британские линейные крейсера не могли дать более 22 узлов. Но как при этом Кеннеди удерживался на хвосте Сушона целых 5 часов? Ведь за это время «Гебен» должен был оторваться на целых 40 миль!

Предполагая, что германские корабли должны вернуться в Адриатику, Кеннеди должен был двигаться на восток и закрыть своими линейными крейсерами северный вход в Мессинский пролив. Однако он получил известие, что Италия покинула Тройственный союз и объявила о своем нейтралитете. Она запретила кораблям воюющих держав подходить на расстояние менее 6 миль к своим берегам, Уайтхолл потребовал соблюдать этот запрет. В результате оставшиеся ни с чем преследователи соединились с «Инфлексиблом» и легкими крейсерами «Чатам» и «Веймут» **чуть западнее** от Сицилии. Милн решил патрулировать там, чтобы помешать Сушону атаковать транспорт, перевозящие французские войска. Британский командующий, однако, допускал, что германцы будут гораздо меньше уважать итальянский нейтралитет, и приказал Трубриджу отделить легкий крейсер «Глостер» капитана 1 ранга Говарда Келли для наблюдения за южным входом в Мессинский пролив. В результате, когда «Глостер» 5 августа в 04.00 подошел к южному входу в пролив, «Бреслау» вошел в него с севера.

Сушон получил серьезное преимущество: германский морской аташе в Риме передал: «Несмотря на участие в Союзе, Италия останется нейтральной, но флотское командование не одобряет этого и расположено дружески к нам». Поэтому он не колебался, когда 5 августа в 5.00 повел свои корабли в Мессину. Итальянские власти не помешали ему заправляться с немецких угольщиков до 17.00, когда Сушон снисходительно согласился учесть международные правила, запрещающие кораблям воюющих стран оставаться в нейтральном порту более 24 часов. При этом он вел отсчет времени не с момента захода корабля в порт, а с момента получения ноты итальянских властей. С такой интерпретацией «дружески настроенные» итальянцы не спорили, поэтому «Гебен» и «Бреслау» оставались в Мессине 36 часов, до 17.00 6 августа. «Гебен» принял 1580 тонн угля, а «Бреслау» — 495 тонн. Кроме того, они пополнили команды моряками с угольщиков.

Тем временем и англичане занялись пополнением запасов. Милн отправил «Индомитебл» вместе с 3 эсминцами в Бизерту. «Дублин» после дозаправки на Мальте должен был присоединиться к эскадре Трубриджа. «Глостер», подойдя к Мессине, обнаружил стоящий там «Бреслау» и сообщил адмиралу. Милн принял оригинальное решение: со всеми кораблями он

отправился к Бизерте, предварительно проинформировав об этом де Лапейрера, и лишь утром повернул обратно к Сицилии. Все это время «Индомитебл» торчал в Бизерте, союзники никак не могли договориться, можно ли ему там принимать уголь.

Зато германскому адмиралу пришлось столкнуться с более серьезной проблемой, чем бункеровка. Фон Вангенгейм выступил категорически против попыток фон Тирпица склонить Энвер-пашу на сторону Германии путем посылки военных кораблей в турецкие воды. Этого оказалось достаточно, чтобы Адмиралштаб передал Сушону: «По политическим соображениям переход в Константинополь невозможен. Вы должны следовать в Полу или в Атлантику». Но оставались необоснованные подозрения, что Австро-Венгрия, которая сделала все для создания кризиса, поставившего мир на грань войны, последует примеру Италии и останется нейтральной. Поэтому распоряжение было немного изменено: окончательное решение должен был принять сам Сушон, причем подразумевалось самое простое решение — Адриатика. Сушон туда не собирался, но на всякий случай передал 5 августа по радио в Полу адмиралу Гаусу: «Настойчиво прошу вас как можно скорее вырваться «Гебен» и «Бреслау», находящиеся в Мессине. Английские крейсера держатся возле Мессины, французских кораблей здесь нет. Когда можно ждать вашего прихода в район Мессины, чтобы выйти вам навстречу?»

6 августа германский морской атташе телеграфировал из Вены, что австрийцы отказываются помогать, так как думают, что помощь опоздает. Хотя была сформирована эскадра, чтобы прикрыть прорыв германских кораблей в Адриатику, выходить в Средиземное море австрийцы не собирались.

И здесь Милн после серии мелких промахов совершил первую **грубую** ошибку. У него было достаточно сил, чтобы блокировать оба выхода из пролива, так как он мог вызвать корабли Трубриджа. Однако британский адмирал упрямо не желал отказаться от мысли, что Сушон направится в Гибралтар. Поэтому он так и остался торчать у северо-западной оконечности Сицилии, оставив лишь «Глостер» караулить восточный маршрут.

Сушон должен был выкручиваться самостоятельно, и вряд ли можно найти более удачный пример предоставления свободы выбора. Германский адмирал был уверен, что Австрия не изменит Тройственному союзу, и не видел смысла усиливать ее маленький флот, запертый в Адриатике. Он просчитал, что превратить Турцию в союзника более выгодно, чем попытаться нанести удар по французским конвоям в Средиземном море или по торговле союзников в Адриатике. Поэтому Сушон потребовал выслать угольщики в заранее оговоренные точки на своем маршруте в Константинополь. И в 17.10 «Глостер» передал радиogramму, которая произвела эффект разорвавшейся бомбы: «Гебен» вышел из Мессинского пролива и направляется на восток! Угольщик «Генерал» вышел из Мессины на 2 часа позже «Гебена» и самостоятельно двинулся через все Средиземное море. В пути он получил приказание адмирала идти не к острову Санторин, а в Смирну, куда благополучно прибыл во второй половине дня 9 августа.

Можно было ожидать, что немецкие корабли вскоре попадут на прицелы британских линейных крейсеров,

ожидающих за горизонтом. Увы, британские линейные крейсера уже не могли перехватить немцев. Милн писал: «Первейшей моей заботой была защита французских транспортов от германских крейсеров. Я знал, что они имеют преимущество в ходе перед нашими линейными крейсерами не менее 3 узлов, и потому был вынужден занять положение, при котором можно было бы отрезать «Гебен», если он пойдет на запад». Милн, очевидно, полагал, что 1 дредноута и 15 броненосцев недостаточно для защиты транспортов от «Гебена». Если бы британский адмирал поменьше думал о французских транспортах и наладил нормальное взаимодействие с де Лапейером, немцев ждали серьезные проблемы. Но в итоге спастись пришлось уже «Глостеру».

«Глостер» неотступно преследовал немцев, постоянно донося об их курсе, хотя ему пришлось увеличить скорость до 23 узлов. Он держался на расстоянии от 16000 до 18000 ярдов от «Гебена», чтобы свести риск к минимуму. Британский крейсер начал терять противника на фоне берега, поэтому Говард Келли решил зайти между берегом и германскими кораблями, чтобы лучше видеть их. Это было крайне рискованно, так как противник мог прижать его к берегу и уничтожить. Однако «Глостер» проскочил позади немцев, и в 19.00 Келли снова их обнаружил. Однако немцы начали отрываться, Келли пришлось снова увеличить ход, теперь до 26 узлов. Внезапно «Бреслау» повернул на восток, словно намеревался атаковать его. Кстати, немцы принимали «Глостер» (2 — 152-мм и 10 — 102-мм орудий) за гораздо более сильный «Веймут» (8 — 152-мм орудий). Крейсера разошлись на расстоянии около 4000 ярдов, не сделав ни одного выстрела. «Глостер» снова сел на хвост «Гебену», который шел со скоростью от 17 до 21 узла. Но вскоре после 21.00 немцы изменили курс, и в 21.46 «Глостер» отправил в эфир вторую бомбу: «Срочно. «Гебен» повернул на юг».

Тем временем Милн еще раз доказал, что он бюрократ, но не адмирал. Когда пришла радиogramма «Глостера», он находился примерно на траверзе Палермо и решил повернуть **на запад**, чтобы обойти **вокруг** Сицилии. При этом он не считал возможным даже увеличить скорость, и его корабли шли, словно в мирное время, делая не более 15 узлов. Поэтому, когда 6 августа в 10.00 пришло разрешение Адмиралтейства проходить через итальянские территориальные воды, это уже не имело никакого значения.

В результате лишь 1-я эскадра крейсеров и флотилия эсминцев находились между Сушоном и его целью. Вдобавок «Дублин» вместе с 2 эсминцами 6 августа в 02.00 покинул Мальту и пошел на соединение с Трубриджем. Милн, видимо, полагал, что 4 броненосных и 2 легких крейсера вместе с 10 миноносцами сумеют преградить «Гебену» путь в Адриатику. О попытке прорыва на восток Милн по-прежнему не думал.

Но теперь настала очередь Трубриджа ошибаться. Так как сначала германский адмирал взял курс на Адриатику, Трубридж предположил, что он направляется в Полу. Поэтому английская эскадра, находившаяся возле Корфу, двинулась на север, чтобы перехватить германцев. Английский адмирал так и не понял, что неправильно оценил ситуацию, более того, когда Говард Келли сообщил, что «Гебен» и «Бреслау» идут к Матапану, он решил, что это ложный маневр.

Однако не все еще было потеряно, так как в игру вступил старший брат Келли, командовавший «Дублином». Вместе с эсминцами «Бигль» и «Бульдог» он оказался в очень выгодной позиции и вполне мог атаковать немцев торпедами, используя свет луны, что в 20.30 и приказал сделать Милн. Правда, эти эсминцы имели всего по два 533-мм торпедных аппарата, поэтому в успех атаки верится с трудом. Впрочем, Джона Келли не остановило ни это, ни даже то, что на «Бигле» вышел из строя один котел. Эсминец окутался паром, но все-таки держал скорость. В 23.45 он приказал сыграть боевую тревогу, а вскоре после полуночи с мостика «Дублина» слева по курсу заметили дым. Англичане решили, что это «Бреслау», и Келли выполнил несколько поворотов, чтобы оказаться на темной стороне горизонта. В 02.10 он повернул на северо-запад, ожидая в ближайшее время увидеть «Гебен» впереди себя, но... В 02.35 был замечен дым по правому борту уже за кормой. Келли никак не мог решить, кто же это: «Гебен» или «Глостер». В общем, из хорошей задумки ничего не получилось. «Черт побери, мы пропустили



Контр-адмирал сэра Эрнест Чарльз Томас Трубридж (снимок 1911 г.)

Итак, одному линейному крейсеру с 10 — 280-мм 12 — 150-мм противостояли 4 броненосных крейсера «Дифенс», «Блэк Принс», «Ворриор» и «Дьюк оф Эдинбург». Они имели в общей сложности 22 — 234-мм, 14 — 190-мм и 20 — 152-мм орудий. Скажем прямо, ситуация не слишком радужная для англичан, но до

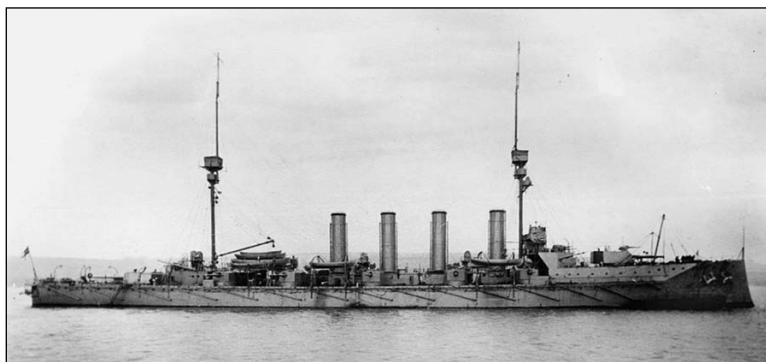
их!» — рявкнул Джон Келли, перед тем, как повернуть на обратный курс.

Впрочем, еще оставалась 1-я эскадра крейсеров контр-адмирала Трубриджа. Но там тоже все шло наперекосяк. Как мы уже говорили, сначала он пошел на север, надеясь перехватить немцев, если они пойдут в Адриатику. Встреча предполагалась к северу от Корфу примерно в 03.00, причем относительно узкий пролив лишил бы «Гебен» свободы маневра. Только в полночь Трубридж сообразил, что его провели, и приказал поворачивать на юг. Он рассчитывал успеть перехватить немцев, но теперь это могло произойти только после рассвета. Нехватка угля на эсминцах помешала выслать их вперед. К сожалению, до «часа X» оставалось слишком много времени.

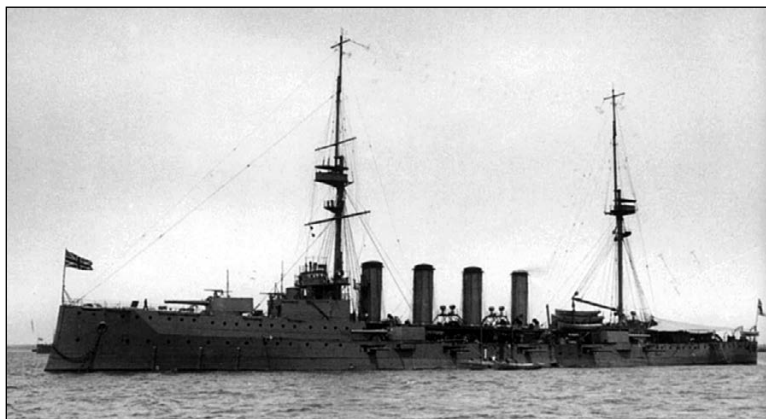
Итак, одному линейному крейсеру с 10 — 280-мм 12 — 150-мм противостояли 4 броненосных крейсера «Дифенс», «Блэк Принс», «Ворриор» и «Дьюк оф Эдинбург». Они имели в общей сложности 22 — 234-мм, 14 — 190-мм и 20 — 152-мм орудий. Скажем прямо, ситуация не слишком радужная для англичан, но до выяснения шансов дело не дошло.

В 01.45 к адмиралу, дремавшему в штурманской рубке, пришел командир «Дифенса» капитан 1 ранга Фосетт Рэй. Он спросил, что намерен сделать адмирал, намерен ли он атаковать «Гебен», так как следует сообщить кораблям эскадры. «Да», — ответил адмирал и объяснил свое невыполнение приказа Адмиралтейства «не вступать в бой с превосходящими силами» так: «Я знаю, что поступаю неправильно, но не могу опозорить имя Средиземноморской эскадры». Он продиктовал приказ, который следовало передать по эскадре: «Я намерен пересечь курс «Гебена» примерно в 06.00 по местному времени и дать ему бой, если получится. Будьте готовы перестроиться из строя фронта в кильватер, если потребуется. Если мы не сумеем перехватить его, я намерен отойти к Занте, чтобы избежать боя на дальней дистанции».

Еще через 45 минут Рэй снова пришел в штурманскую рубку. «В чем дело?» — спросил адмирал. «Мне это не нравится», — сказал Рэй. «Мне тоже», — согласился адмирал. Тогда Рэй произнес: «Я не вижу, что мы можем сделать, сэр. «Гебен» может кружить вокруг нас, держа эскадру под обстрелом, а сам находясь вне пределов досягаемости наших орудий. Это будет самоубийство эскадры». «Вы уверены, что мы не сможем подойти на дальность выстрела наших орудий?» «Нет. Но мы можем еще спросить штурмана». «Я не могу отвернуть, подумайте о моей чести», — заявил Трубридж. «Что может изменить ваша честь в сложившейся ситуации, сэр? На карту поставлено благополучие нашей страны», — убеждал Рэй.



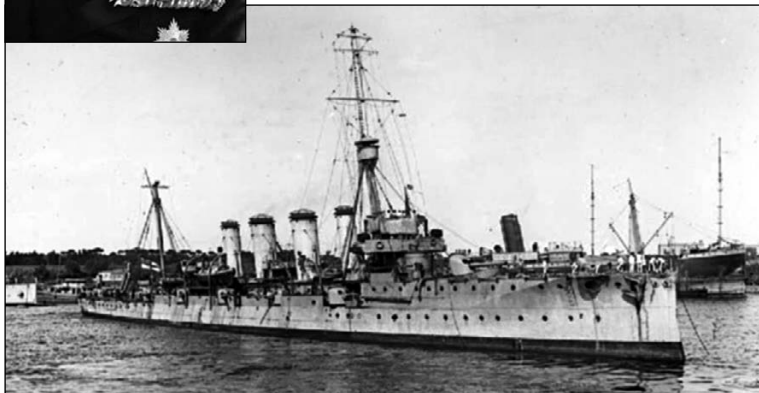
Вверху: броненосный крейсер «Дифенс» — последний броненосный крейсер Британии. Флагман контр-адмирала Трубриджа. В «охоте» на «Гебена» приняли участие представители трех последних серий броненосных крейсеров Великобритании. Обладая сходной с линейными крейсерами первого поколения бронезащитой (фактически тот же 152-мм пояс) они уступали им и в скорости и в мощи артиллерийского вооружения.
Внизу: броненосный крейсер «Дьюк оф Эдинбург»



**Справа: адмирал сэр Вильям Арчи-
балд Говард Келли, в 1914-м коман-
довал легким крейсером «Глостер».
Младший брат командира «Дублина»
Джона Келли.**



**Внизу: легкий крейсер «Глостер», пред-
ставитель первой группы крейсеров клас-
са «Таун», в отличие от более поздних ко-
раблей были вооружены всего двумя 152-
мм орудиями и 10-ю малополезными в
бою с крупными кораблями 102-мм орудия-
ми. Единственный из участников «Большой
погони» которому удалось хотя бы по-
стрелять по противнику**



Это был довод, определивший судьбы целых наций, хотя связывать судьбу Великобритании с судьбой 4 устаревших броненосных крейсеров было слишком смело. Через 10 минут, в 02.55, когда 1-я эскадра крейсеров находилась возле Занте и в 70 милях от «Гебена», Трубридж прекратил преследование. Рэй так прокомментировал его решение: «Это самый отважный поступок в вашей жизни». Но адмирал плакал, уже наполовину осознав, что позволил убедить себя совершить самую страшную ошибку в своей жизни.

Однако оставался еще «Глостер», который неумолимо преследовал врага. На рассвете 7 августа Говард Келли предпочел увеличить дистанцию примерно до 15 миль, чтобы не попасть под случайный залп «Гебена». В 04.52 он радировал Милну, что продолжает преследование. Вообще-то это была пощечина двум адмиралам. Одиноким легкий крейсер делал то, на что оказались неспособны 3 линейных, 4 броненосных и 2 легких крейсера!

Дальше — больше. Днем Говард Келли принял отважное решение навязать бой «Бреслау», чтобы притормозить бегство «Гебена». Он плюнул на приказ Милна, требовавший «держаться за кормой и избегать столкновений». Вот его рапорт:

«7 августа в 13.00 по местному времени между Сапиенцей и Матапаном «Бреслау» настолько отстал от «Гебена», что было важно либо заставить его подтянуться обратно, либо вынудить «Гебен» повернуть, иначе он мог скрыться из вида. С этой целью в 13.35 открыл огонь из носового 152-мм орудия «Глостера» с дистанции 11500 ярдов по «Бреслау», который находился в 2 румбах слева по носу «Глостера». «Бреслау» ответил двумя пристрелочными выстрелами из орудий правого борта, а затем дал залп. Под огнем «Бреслау» «Глостер» увеличил ход до полного и повернул на 10 румбов влево, приведя «Бреслау» на правую раковину. Дистанция сначала сократилась до 10000 ярдов, но потом начала быстро увеличиваться. Нам показалось, что «Бреслау» стреляет отлично, весь залп ложился вдоль борта «Глостера», ни один снаряд не давал перелет более 30 ярдов. «Глостер» в это время стрелял правым бортом и из обоих 152-мм орудий. После начала стрельбы «Гебен» повернул на 16 румбов, чтобы присоединиться к «Бреслау». В 13.50 прекратил огонь, так как дистанция стала слишком велика. «Глостер» лег на прежний курс, чтобы преследовать противника, который теперь был достаточно близко, чтобы поддерживать контакт».

Уточним итоги боя. «Гебен» не стрелял, хотя Келли ошибочно заявил об этом. «Глостер» выпустил 18 — 152-мм и 14 — 102-мм снарядов, «Бреслау» израсходовал 73 — 105-мм снаряда. Английский корабль остался невредим, в поясную броню немецкого крейсера попал один снаряд, но все повреждения ограничились содранной краской.

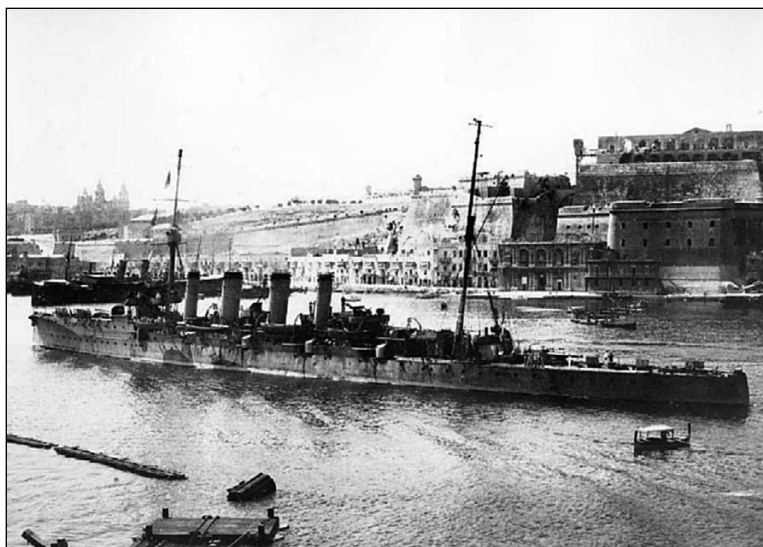
Чуть позднее Келли снова сделал вид, что ему неизвестен запрет Милна заходить к востоку от мыса Матапан, если это не позволяют запасы угля. Но, к величайшему своему разочарованию, в 15.40 капитану «Глостера» все-таки пришлось прекратить преследование, так как топлива действительно оставалось мало.

* * *

А чем в это время занимался сэр Беркли Гебен? Он в это время заправлял углем свои корабли на Мальте. Так как для погони за немцами требовался буквально каждый узел, Милн потребовал, чтобы бункера заполнили до отказа. Но с другой стороны, когда 8 августа в 00.30 его 3 линейных крейсера вместе с «Веймудом» вышли с Мальты, они двинулись в сторону Эгейского моря со скоростью всего лишь 14 узлов. Вдобавок бардак в Адмиралтействе продолжался. Один из клерков, вернувшись с ленча, увидел на конторке соседа пачку телеграмм, подготовленных для отправки. Предположив, что их случайно позабыли, клерк отправил все. Одна из телеграмм была циркулярной: «Начать боевые действия против Австрии».

Милн послушно повернул свои корабли на север, чтобы усилить отряд Трубриджа, блокирующий Адриатику. Никто из британских адмиралов не подумал: а зачем, собственно, австрийцам пытаться вырваться оттуда? Что они забыли в Средиземном море? Лишь в 15.00 Милн получил радиogramму: «Радиogramма о начале военных действий против Австрии аннулирована». Однако Милн не был бы Милном, если бы, получив прямой приказ, не начал его уточнять. В 16.35 он радирует: «Должен ли я понимать, что приказ Адмиралтейства о начале военных действий против Австрии отменен?» Ответ пришел еще через час: «В ответ на вашу 407. Да».

Вы полагаете, что на этом все закончилось? Как бы не так! Еще через полчаса прилетает новая радиogramма: «В отношении отмены телеграммы, извещающей о начале войны с Австрией. Ситуация критическая». Теперь вы можете себе ясно представить ту обстановку



Крейсер остался караулить пролив, отойдя подальше. На следующий день снова появился турецкий миноносец, и армейский лейтенант, прибыв на борт британского корабля на ломаном английском сообщил, что немецкие корабли находятся в Константинополе и куплены турецким правительством. Черч попытался получить разрешение войти в Дарданеллы, но ему отказали.

А сейчас самое время выяснить, как все это выглядело с немецкой стороны, но здесь описание будет довольно кратким. Например, первым не слишком понятным поступком адмирала Сушона является заход в Мессину 2 августа для бункеровки. В этот день «Гебен» принял всего 173 тонны угля, а «Бреслау» — 200 тонн. Стоило ли это риска? Какие у немцев были гарантии, что англичане будут действовать столь пассивно, как это про-

изошло позднее?

сумасшедшего дома, в которой началась Первая мировая война. Никто не понимал, что происходит, и что следует делать, события полностью вырвались из-под контроля людей и развивались сами собой.

Можно только пожалеть Милна, на которого обрушился ворох столь противоречивых директив. Но, с другой стороны, для того адмиралам и дают золотые эполеты, чтобы они принимали самостоятельные решения и брали на себя ответственность. Вы полагаете, что Джервис, Нельсон, Каннингхэм, Вайэн тоже стали бы растерянно метаться из стороны в сторону, жалобно вопрошая Лондон: а что же нам делать? В результате Милн принял решение, казавшееся ему очень мудрым: не делать ничего вообще. Лишь 9 августа он получил приказ из Лондона: «Войны с Австрией нет. Продолжайте преследование «Гебена», который 7 августа прошел мыс Матапан курсом на северо-восток». Какое «преследуйте»?! К это времени Милн отставал от Сушона уже более чем на двое суток. Тем не менее он бесцельно слонялся по морю, пока 11 августа в 09.30 не получил с Мальты радиogramму: «Получена информация из Дарданелл, что «Гебен» и «Бреслау» прибыли туда 10 августа в 20.30. вам следует установить блокаду Дарданелл, но при этом опасайтесь мин». Разумеется, Милн решил уточнить: «Должен ли я понимать, что доступ в Дарданеллы запрещен всем кораблям или только немецким? Если будет установлена формальная блокада, последует ли официальное заявление правительства?» Теперь вы понимаете, почему Фишер именно так отозвался об адмирале Милне?

В общем, адмиралу оставались лишь постараться второй раз не выпустить «Гебен». Формально эту процедуру выполнил легкий крейсер «Веймут» (капитан 1 ранга Д. Черч), который вечером 11 августа подошел к Дарданеллам. Его встретили 2 турецких миноносца, попросивших лечь в дрейф. Черч согласился, но турки ограничились формальными приветствиями, пока «Веймут» дрейфовал к берегу. Когда до него оставалась всего миля, форты дали два предупредительных выстрела холостыми. Черч приказал расчетам стать к орудиям, одновременно сигналом запросив лощмана. На это с берега последовал ответ: «Невозможно».

Второй сомнительный момент, это обстрел Бона и Филиппвиля. Командир «Бреслау» утверждал, что нанес повреждения 3 пароходам и береговым сооружениям, но это было чистое хвастовство. «Гебен» рисковал серьезнее, так как по нему открыла ответный огонь 240-мм береговая батарея*. Однако обошлось.

При встрече с британскими линейными крейсерами Сушон приказал сыграть боевую тревогу и зарядить орудия главного калибра. Старший артиллерист занял место в посту управления огнем. Чего стоило немцам оторваться от англичан, рассказывает капитан цур зее Аккерман: «Увеличили скорость для того, чтобы не позволить англичанам приблизиться. Чтобы добиться этого, пришлось отправить в бункера полную боевую вахту, поэтому вести бой мне пришлось бы только со сменной вахтой, иначе скорость упала бы с 24 до 15 узлов». Вот они, недостатки угольных котлов! Все свободные люди, в том числе офицеры, были отправлены вниз, чтобы помогать кочегарам у топок и в бункерах. Работать пришлось даже радиотелеграфистам, которым по штату положено беречь руки.

Когда корабли возвращались в Мессину, сгоряча еще раз объявили боевую тревогу, но замеченные миноносцы оказались итальянскими. Кстати, заправка углем проводилась вне порта, на рейде, где эскадру ждали «Генерал» и еще 4 немецких судна. Вахту несли по расписанию военного времени, то есть матросам после 4 часов на боевых постах предстояли 4 часа «отдыха» на погрузке угля. Особую пикантность ситуации придает то, что часть угля «Бреслау» принял с **британского** парохода «Уилстер». Объяснение было потрясающим: груз был заранее закуплен немецкой фирмой, и то, что к этому времени началась война, ничего не означало. Контракт следует исполнять!

Во время стоянки в Мессине произошло еще одно важное событие, которое часто не упоминается. В результате обмена телеграммами между Берлином, Венной и Мессиной выяснилось, что помощи со стороны

* (по некоторым данным батарея форта Эль Кантара состояла из 2х 19-см (194-мм) орудий.