

ВЕЛИЧАЙШЕЕ **АЛЕКСАНДР
БОЛЬНЫХ**
МОРСКОЕ СРАЖЕНИЕ
(ПЕРВОЙ МИРОВОЙ)



ЮТЛАНДСКИЙ БОЙ

Александр Геннадьевич Больных

Величайшее морское сражение Первой Мировой. Ютландский бой

Серия «Великие морские сражения»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3952515

Величайшее морское сражение Первой Мировой. Ютландский бой:

Эксмо; Москва; 2010

ISBN 978-5-699-39568-2

Аннотация

Эта битва по праву считается величайшим морским сражением Первой Мировой. От результатов этого боя мог зависеть исход всей войны. Великобритания и Германия потратили на подготовку к этому дню десять лет и десятки миллионов марок и фунтов стерлингов, создав самые мощные военно-морские флоты в истории. И 31 мая 1916 года эти бронированные армады, имевшие на вооружении чудовищные орудия неслыханной ранее мощи и самые совершенные системы управления огнем, сошлись в решающем бою. Его результат не устроил ни одного из противников, хотя обе стороны громогласно объявили о победе. Ожесточенные споры об

итогах Ютландского сражения продолжают до сих пор. Чья точка зрения ближе к истине – тех, кто окрестил этот бой «великим Ютландским скандалом» и «бесславным миражом Трафальгара»? Или утверждающих, что «германский флот ранил своего тюремщика, но так и остался в тюрьме»? Захватывающее расследование ведущего военного историка ставит в этом споре окончательную точку.

Содержание

Фальшивые векселя адмирала фон Тирпица	5
Пролог	41
Гранд Флит в Ютландском бою	67
Линейный флот	67
Флот линейных крейсеров	76
Флот Открытого Моря в битве при Скагерраке	81
Линейный флот	81
Соединение линейных крейсеров	88
Разруха в головах	93
Конец ознакомительного фрагмента.	117

Александр Геннадьевич Больных Величайшее морское сражение Первой Мировой. Ютландский бой

Фальшивые векселя адмирала фон Тирпица

31 мая 1916 года в Северном море состоялось крупнейшее сражение паровых флотов – Ютландская битва, как ее называют англичане, или сражение у Скагеррака, как утверждают немцы. В нем приняло участие более 200 кораблей всех классов – от линкоров до миноносцев. Иногда встречается утверждение, что крупнейшим морским сражением современности была все-таки битва за Лейте. Действительно, если формально просуммировать все корабли 3-го и 7-го американских флотов и прибавить к ним корабли Императорского японского флота, то итог окажется несколько больше. Однако нам следует помнить, что битва за Лейте распадается на несколько отдельных боев, происходивших на весьма

значительном расстоянии один от другого, поэтому считать ее единым сражением весьма сложно и скорее следовало бы отнести к категории операций. Зато Ютландская битва происходила буквально на пяточке диаметром около 50 миль, где крутились все эти корабли, поэтому справедливо было бы оставить титул крупнейшего сражения именно за ней.

Результаты этого боя до сих пор разные историки трактуют по-разному. Собственно, разброс мнений не особенно велик. Одни утверждают, что немцы одержали тактическую победу, другие говорят о стратегической победе англичан при несколько сомнительных тактических результатах. Но почему-то никто не пытается всерьез проанализировать предысторию Ютландской битвы, и, по моему мнению, совершенно напрасно, потому что она как минимум не менее интересна и противоречива, чем итоги сражения. В лучшем случае исследователи ограничиваются беглым анализом характеристик британских и немецких кораблей, но даже он проводится в контексте результатов сражения с обязательным появлением сакраментального вопроса: а почему взорвались британские линейные крейсера? А ведь эта предыстория позволяет нам совершенно точно и однозначно оценить итоги битвы.

На самом деле эта проблема глубоко уходит корнями в прошлое. Отсчет времени нужно начинать отнюдь не с 1 сентября 1914 года, когда началась Первая мировая война. Точно так же ошибочно было бы вернуться в 21 октября 1905 го-

да, когда был заложен «Дредноут». Исходной точкой следует считать 5 марта 1897 года, когда морской министр Германии фон Холльман представил комитету по финансам германского рейхстага проект нового морского бюджета, составившего более 9 миллионов фунтов стерлингов, что в три раза превышало прошлогодний. И хотя рейхстаг значительно урезал этот бюджет, первый шаг в пропасть был сделан. В июне происходят знаковые перестановки в германском кабинете министров. Энергичный, я бы даже сказал, фанатичный адмирал фон Тирпиц меняет фон Холльмана на посту морского министра, а министром иностранных дел становится фон Бюлов. Их задачей является реализация программы «вельт-политики» и развертывание строительства флота. Император Вильгельм торжественно провозглашает, что трезубец Нептуна должен перейти в руки Германии. Всё. После этого столкновение Германии и «владычицы морей» становится неизбежным, остается лишь вопрос, когда именно оно произойдет.

При этом немцы, еще не успев решительно ничего сделать в намеченном направлении, ухитрились сразу же допустить несколько грубейших ошибок. Их мало извиняет даже то, что аналогичные ошибки допускали и другие державы. А ведь Бисмарк заявлял, что он предпочитает учиться именно на чужих ошибках... Вспомним искреннее недоумение и обиду, которые до сих пор видны во всей русской исторической литературе. Почему, дескать, Великобритания во время

Русско-японской войны активно помогала Японии и постоянно мешала продвижению эскадры адмирала Рожественского? Но простите, а каким должно быть отношение Великобритании к стране, которая откровенно готовится к войне с британским судоходством? Россия строит океанские рейдеры вроде «Рюрика» и «Пересвета», а потом не может понять, почему Англия враждебно относится к русскому флоту? А как еще она должна относиться к нему? Я совершенно не понимаю восхищения безответственными болтунами из пресловутой французской «жён эколь». Эти глупцы точно так же начинают вопить во все горло, что готовят свой флот к войне с Великобританией, причем в тот самый момент, когда у французских границ на континенте стремительно нарастает германская угроза. Франции мало одного смертельного врага, нужно как можно скорее обзавестись еще и вторым? Ох, не поделили тропические болота в верховьях Нила, Фашода кому-то остро понадобилась.

И вот Германия повторяет эту же самую ошибку, но при этом ухитряется совершить еще и несколько своих собственных. Еще не имея практически никакого флота, Вильгельм II громогласно объявляет, что будет оспаривать у англичан господство на море. Вообще следует отметить несравненную способность немцев создавать себе врагов. Барон фон Люттвиц публикует статью, в которой обстоятельно доказывает возможность высадки десанта на английские берега, и в результате Вильгельм II тут же назначает его военным атта-

ше в Великобритании. Разве можно это расценить иначе, как преднамеренное и тяжелое оскорбление? В результате любые попытки немцев делать примирительные заявления воспринимались как отъявленное лицемерие и заведомая ложь.

Но помимо ошибок политических командование немецкого флота, в том числе и хваленый адмирал фон Тирпиц, допускает несколько грубых ошибок уже чисто военного характера. Историки, восхваляющие непревзойденные боевые качества германских кораблей, упускают из вида один весьма существенный фактор. Все они имели относительно небольшое водоизмещение, ограниченную дальность плавания и неважную мореходность. Само по себе это не страшно, и корабли вполне могли успешно действовать в пределах Северного моря, но... Но! Целью строительства германского флота было вырвать трезубец Нептуна из рук Англии, и как сделать это, не выходя из Гельголандской бухты, я откровенно не представляю. Немцы должны были готовиться к сражению не на Доггер-банке, а где-то в районе Оркнейских или даже Фарерских островов. Вот французы оказались более последовательными – их броненосцы и крейсера все-таки предназначались для океанских плаваний. На фоне этого упорное стремление адмирала вооружать легкие крейсера только мелкокалиберными орудиями (105-мм) выглядит как невинная оговорка, крейсер все-таки не линкор и решающей силой не является. Но даже эту ошибку пришлось в аварийном порядке исправлять в годы войны.

В известной книге «1906 год. Крушение старого мира», описывающей гипотетический военный конфликт между Германией и англо-французским альянсом, тоже говорится, что германские корабли будут уступать по своим боевым качествам британским. Однако автор книги, кем бы он ни был (Зеештерн, Генрих Фердинанд Граутофф или принц Генрих Прусский), делает утешительный вывод: если англичане попытаются прорваться мимо укреплений Гельгоlanda, им придется плохо.

И здесь германское морское командование, взгляды которого были предельно точно изложены автором, допускает сразу две грубые ошибки. Непонятно, из каких соображений, но немцы решили, что англичане будут использовать стратегию ближней блокады и британский флот будет держаться в пределах прямой видимости от германских портов. Предположение дикое, даже совершенно абсурдное. Единственным аргументом в пользу этого были действия американской эскадры, блокировавшей Сантьяго, во время испано-американской войны. Там американцы поступили предельно просто – выстроили свои корабли по окружности диаметром около 10 миль и стояли на месте, подрабатывая машинами. Но даже при этом они до судорог боялись атаки испанских миноносцев, хотя тех было всего две штуки. Тесная же блокада порта, в котором базируются 50 эсминцев и 20 подводных лодок, лично мне представляется форменным безумием, однако немецкие адмиралы совершенно се-

рьезно строили свои планы, исходя из этого предположения.

Вторая ошибка была не столь явная, но не менее тяжелая. Немцы совершенно неправильно истолковали суть знаменитой доктрины «*fleet in being*». Флот не может оказывать влияние одним только фактом своего существования, он оказывает действие на ход событий лишь в том случае, когда представляет собой какую-то угрозу. Если же флот не способен ни к каким действиям, он угрозы **не представляет** и заниматься нейтрализацией миражей совершенно необязательно. Кстати, именно практика британского флота это постоянно доказывала. В период наполеоновских войн англичане ограничивались пассивной блокадой французских портов и переходили к активным действиям только в случае попыток французских кораблей выйти на просторы океана. При этом их блокада совсем не напоминала действия американцев у Сантьяго. За портами наблюдали фрегаты, а линейные эскадры крейсировали в открытом море на некотором удалении. То же самое происходило и в начале XX века во время русско-японской войны. Японцы отнюдь не пытались ворваться на внутренний рейд Порт-Артура, чтобы уничтожить русскую эскадру. Они ограничились блокадой, которую тоже ведь нельзя назвать ближней в полном смысле этого слова. На внешнем рейде маячили только легкие крейсера и миноносцы, наблюдавшие за портом, но никак его не блокировавшие.

С моей точки зрения, англичане чуточку лукавили, фор-

мулируя принцип «*fleet in being*», опустив вторую часть этой формулы, которая должна гласить: «Если он обладает господством на море». При этом ему действительно незачем предпринимать какие-то действия, ведь существующее положение его вполне устраивает, и вооруженные силы этой страны (уже не только один флот) могут решать свои задачи совершенно свободно. То есть у англичан не было никаких оснований пытаться штурмовать укрепления Гельголанда, «*situation in being*» их полностью устраивала, а от добра, как говорится, добра не ищут. Зачем рисковать серьезными потерями, если даже в случае полного успеха операции положение **совершенно не изменится**? Это немцам, оказавшимся в тисках британской блокады, требовалось как-то изменить положение, они обязаны были действовать активно, но ведь не действовали, а пассивно отстаивались в портах, напрасно ожидая атаки англичан. Впрочем, как я уже указывал, знаменитый Флот Открытого <Северного> моря был просто неспособен бросить вызов Гранд Флиту, и морское сражение где-то в районе Оркнейских островов не могло состояться в принципе.

Однако если кто-то начинает делать ошибки, остановиться он уже не может. 11 декабря 1899 года в рейхстаг вносится новая программа развития германского флота, которая предусматривает удвоение его численности. При этом министр иностранных дел фон Булов заявляет, что делается это исключительно для целей обороны. Это утверждение

уже само по себе звучит сомнительно. А буквально через несколько дней в печати появляется меморандум, приложенный к программе, который все расставил на свои места и в очередной раз убедил мир в лживости немецкого правительства. Была обнародована известная «теория риска» адмирала фон Тирпица. Если изложить ее кратко, то получится следующее: германскую морскую торговлю можно защитить, лишь построив линейный флот, настолько крупный, что даже «самая сильная морская держава» не рискнет сразиться с ним из опасения тяжелых потерь, которые приведут к утрате преимущества над коалицией иных морских держав. Для этого Германии не обязательно иметь флот, равный флоту «самой сильной морской державы», потому что она все равно не сможет сосредоточить все свои силы против Германии. В результате «самая сильная морская держава» не посмеет пойти на конфронтацию с Германией и предпочтет сделать какие-то уступки в колониальном вопросе. Формально в этом меморандуме Великобритания не упоминалась, но догадаться, какая именно страна скрывается под термином «крупнейшая морская держава», чей флот рассеян буквально по всему миру, не составляло труда. При этом, как стало известно позднее, на встрече с Вильгельмом II в Роминтене в январе 1900 года фон Тирпиц без обиняков назвал главным противником нового германского флота Великобританию.

Я полагаю, что «теория риска» была одной из самых крупных ошибок адмирала. Прежде всего он исходил из пред-

положения, что Англия всегда будет находиться в состоянии жесткой конфронтации с франко-русским альянсом, это не позволит ей ослабить свой Средиземноморский флот, защищающий важнейший морской путь, ведущий на Восток. Трудно осуждать фон Тирпица за такую недалёковидность, тем более что она вполне объяснима. Адмирал был уверен, что во Франции и России военные играют такую же роль, как и в Германии, где Генеральный штаб чем дальше, тем все больше походил на теневое правительство. А про безответственные высказывания французских и русских адмиралов я уже говорил. К несчастью для Германии, эти высказывания так и остались пустыми фразами, потому что политики следовали более взвешенным и трезвым курсом. И при небольшом желании первые признаки потепления отношений между Францией и Великобританией можно было заметить уже в том же 1900 году. Позднее они стали более явными, но, если человек не желает что-то замечать, он и не замечает. Рухнул основной постулат «теории риска» – Великобритания сумела сосредоточить весь свой флот в европейских водах, однако фон Тирпиц не обращал на это внимания.

Вторым слабым пунктом этой теории была ее ориентация на конечное **поражение** германского флота. Честно говоря, мне не приводилось видеть другую такую теорию. Даже в самых безнадежных ситуациях военные предпочитают говорить об «упорном сопротивлении», неких «шансах на успех». Здесь же прямо заявлялось, что конечным резуль-

татом войны станет разгром немецкого флота. На подобной основе строить какие-то позитивные планы невозможно, в головы офицеров и адмиралов сразу закладывалась мысль об ущербности флота и обреченности в предстоящей борьбе. Ни к чему хорошему это привести не может, и, скорее всего, нерешительные и невнятные действия немецких адмиралов в годы войны во многом объяснялись именно этими глубоко укоренившимися пораженческими настроениями.

Все эти ошибки были усугублены еще одним промахом, который допустило германское морское командование. План Великобритании в предстоящей войне был простым, но действенным. Зажать Германию в тиски морской блокады и дожидаться, пока она задохнется. Блокада осуществляется силами многочисленных крейсеров и вспомогательных крейсеров, линейный флот с позиции силы отбивает любые попытки противника прорвать кольцо этой блокады. Если проводить аналогию с шахматной партией, то можно сказать, что англичане предпочли технический выигрыш матовой атаке с жертвами и непонятными перспективами. Если имеешь лишние ладью, слона и три пешки – зачем куда-то спешить. Все образуется само собой, проведем еще пару ферзей, и противник сдастся. Даже случайный зевок пары пешек (Коронель) совершенно ничего не меняет в оценке позиции и исходе партии. Стоит ли рисковать, затевая сложную комбинацию, в которой и просчитаться можно?

Что противопоставили этому немцы? Ответ оказывается

совершенно неожиданным: ничего! После того как выяснилось, что англичане не собираются штурмовать устья Эльбы и Везера, немцы оказались у разбитого корыта. Как противодействовать избранному англичанами стратегическому плану ведения войны, они не знали. Приказ, переданный командующему Флотом Открытого Моря, больше напоминал благое пожелание, чем руководство к действию. «Цель операций должна заключаться в нанесении английскому флоту потерь путем наступательных действий против морских сил, несущих сторожевую службу и блокирующих Германскую бухту, а также путем доведения до английских берегов постановок минных заграждений и, если возможно, активных действий подводных лодок». Лишь после уравнивания сил предполагалось постараться дать генеральное сражение. Внешне разумный, этот план содержал слишком большое количество «если», причем, как оказалось впоследствии, ни одно из этих «если» не было реализовано. Да и в принципе «нанесение поражения части британского флота» – это задача оперативная, а не стратегическая. Конечно, положение германского флота изначально было исключительно тяжелым, но отсутствие четко сформулированных стратегических задач еще более усугубило ситуацию. Причем ответ так и не был найден до самого окончания военных действий. Даже развертывание неограниченной подводной войны не облегчило положение Германии, Англия столкнулась с серьезными проблемами, но проблемы немцев оказались просто неразрешимыми.

ми.

Если же просуммировать кратко все сказанное выше, то напрашиваются следующие выводы. Строительство германского флота изначально велось по совершенно неправильно-му пути. Были допущены грубейшие ошибки в оценке политической и военной ситуации. Совершенно неверной оказалась исходная стратегическая доктрина, и, как следствие этого, были выбраны неправильные приоритеты при проектировании и строительстве кораблей. Исходя из всего этого, можно сделать вывод, что Германия в принципе не могла выиграть морскую войну, более того, она не могла выиграть и крупное сражение. Немцам оставалось уповать только на успех в незначительных стычках, что, собственно, и произошло.

Но – куда уж от этого деться – нам придется коснуться состояния корабельной артиллерии обоих противников. Английская артиллерия страдала несколькими принципиальными недостатками. Прежде всего приходится отметить опасный способ хранения пороховых зарядов, на который англичане пошли, чтобы повысить скорострельность тяжелых орудий. Каждый выстрел производился с помощью четырех шелковых картузов с порохом. С обоих концов картуза, совершенно открыто, были установлены два запала, что упрощало зарядание. Еще больше ухудшала состояние дел нестабильность британских порохов, являвшаяся след-

ствием низкой культуры производства на британских заводах. Достаточно вспомнить внушительный список британских кораблей, погибших в результате взрыва погребов: линкор «Вэнгард», броненосец «Бульварк», броненосный крейсер «Наталь» и так далее...

Последним шагом в пропасть стало стремление держать картузы буквально повсюду: в башне, в рабочем отделении под башней, в перегрузочном отделении рядом с погребом. Все это делалось с единственной целью – как можно быстрее доставить заряды к оружию. Вдобавок никто и не думал закрывать двери в погреб. Более того, отчеты о бое у Фолклендских островов сообщают, что на «Инвинзибле» эти двери в погребе башни Р вообще были сняты. Позднее выяснилось, что «Лайон» в Ютландской битве спасло форменное чудо. Старший артиллерийский содержатель мистер Александр Грант¹, несмотря на возражения командира башни, заставлял расчет постоянно держать двери погреба закрытыми. Впрочем, эти двери были не слишком надежными и не могли сдержать пламя, если вспыхивали сразу несколько картузов. Но Грант же приучил расчет не держать в перегрузочном отделении более одного картуза и доставать картузы из кокоров только в случае необходимости. Получается, что флагманский корабль адмирала Битти спас уор-

¹ Chief Gunner. Не путать со старшим артиллерийским офицером – Gunnery Officer! На «Лайоне» эту должность занимал капитан-лейтенант Лонгхерст. Артиллерийский содержатель отвечал за состояние материальной части (орудий и боеприпасов).

рент-офицер Грант, однако Крест Виктории получил командир башни майор морской пехоты Харви. В своих воспоминаниях Грант рассказывает, что наводить порядок ему пришлось вопреки желанию и через голову старшего артиллериста. Например, выяснилось, что на «Лайоне» чуть ли не половина картузов с порохом уже превысила сроки хранения, причем эти картузы принадлежали 34 различным заводским партиям, что прямо запрещалось инструкциями. Гранту пришлось выйти на штаб флота, чтобы навести порядок в своем хозяйстве. На других кораблях, судя по всему, это сделано не было.

Следующим пунктом списка идут дефектные снаряды. Британские бронебойные снаряды снаряжались лиддитом. Эта нестабильная взрывчатка имела тенденцию детонировать в момент удара о броню. Взрыватели имели тенденцию немедленно срабатывать при попадании в борт под большими углами, что характерно для дальних дистанций. В результате взрыв происходил **снаружи**. Это объясняется тем, что перед войной все испытания проводились при попадании под углами, близкими к прямому. История началась в октябре 1910 года, когда начальник Отдела вооружений Адмиралтейства, подчинявшийся Третьему Морскому Лорду адмиралу Джеллико (тому самому!), предложил конструкции бронебойного снаряда, способного пробить броню при попадании в нее под большим углом, однако она была отвергнута. Совет Адмиралтейства по непонятным причинам утвер-

ждал, что снаряд, нормально срабатывающий при попадании под прямым углом, сработает в любом другом случае.

Отметим, что германский флот использовал снаряды с тротилом и очень эффективными взрывателями с замедлением, которые обеспечивали взрыв снаряда внутри корабля.

Хуже того, британский флот использовал совершенно неадекватную систему испытаний снарядов, на которой я хочу остановиться чуть подробнее. Снаряды выпускались партиями по 400 штук, которые делились на подпартии по 100 штук. Когда партия предъявлялась изготовителем для испытаний, из первой подпартии случайным образом отбирались два снаряда. Один из них выпускали в броневую плиту оговоренной толщины так, чтобы снаряд попал в нее с заданной скоростью под заданным углом. Если первый же снаряд пробивал плиту, вся партия (399 штук) считалась годной. В случае неудачи выпускался второй снаряд. Если он пробивал плиту, вся партия (теперь 398 штук) считалась годной. Если и второй снаряд не срабатывал, вся подпартия направлялась на повторные испытания, но при этом **изготовителю** предоставлялось право выбора: снять всю партию или направить три остальные подпартии (300 штук) на испытания обычным порядком. Нетрудно догадаться, каков был выбор. Простейший расчет показывает, что, даже если в партии будет 50 % дефектных снарядов, существует слишком большая вероятность (25 %), что первые два снаряда окажутся исправными. Вообще выборка 2 изделий из 400, мягко говоря, не ре-

презентативна и не может считаться основой для каких-либо выводов. Однако, судя по всему, в британском Адмиралтействе теорию вероятностей не знали даже понаслышке. И такая система сохранялась до 1944 года! Положение усугубляли английские «Боевые инструкции», которые требовали вести пристрелку «коммонами» и переходить на бронебойные снаряды только после накрытия цели. В результате часть первых попаданий пропадала впустую.

Однако ведь надо же еще и попасть. Теперь мы плавно переходим к вопросу о системах управления огнем. Ядром системы управления огнем в то время являлся аналоговый вычислитель, подключенный к системе приема и передачи данных. Идею такого вычислителя предложил перед войной гражданский изобретатель Артур Г. Поллен, однако она была украдена капитаном 1 ранга Фредериком Дрейером, близким другом адмиралов Фишера и Желлико. (В скобках отметим, что после Первой мировой войны это стало предметом судебных разбирательств, и приоритет Поллена, хотя и с оговорками, но был признан.) Принцип работы этих вычислителей заключался в том, что наблюдатели передавали в центр управления огнем информацию о дистанции и курсе противника, потом в вычислитель вводились сведения о курсе и скорости собственного корабля, и он выдавал значения угла возвышения орудий и угла упреждения, необходимые для накрытия цели.

Дрейер предложил устройство, названное «столиком

Дрейера», которое и было установлено на большинстве кораблей Гранд Флита, хотя и имело один принципиальный недостаток. Дистанции и пеленги вычислялись раздельно с помощью калькулятора Дюмареска, чтобы более простым образом получить значения ВИР и ВИП, хотя это замедляло вычисления. В приборе Поллена эти значения вычислялись одновременно, выдавая «истинный курс» цели. К тому же значения дистанции вводились в столик Дрейера вручную.

Еще больше ухудшали положение различные недоработки системы управления огнем. Вычислитель передавал данные в башни на боевые циферблаты фирмы «Виккерс», которые были рассчитаны лишь на некоторый заранее определенный набор фиксированных скоростей цели. В результате модель столика Дрейера Mk I не могла работать при больших значениях ВИР и ВИП. А ведь именно она была установлена на всех британских линкорах и линейных крейсерах с 305-мм орудиями и даже на супердредноуте «Мальборо».

Модель Mk II заметно отличалась от первого варианта, так как в ней использовались изобретенные Полленом (опять им!) боевые циферблаты «Арго» Mk IV. Это был аналоговый механический вычислитель, который с помощью механического привода автоматически выдавал значения будущих координат цели. Эта система могла справиться даже с относительно большими значениями ВИР и ВИП. Однако Дрейер использовал все свое влияние, чтобы помешать использованию этого устройства, и британский флот получил лишь 6

экземпляров «Арго». Вместо них Дрейер постарался навязать полуворованный прибор, доработанный им вместе с инженером Кейтом Эльфинстоуном. Эта сладкая парочка совершенно бесстыдно использовала в своей конструкции узлы «Арго» и запустила в производство модель циферблата «Дрейер-Эльфинстоун», значительно уступавший оригиналу. Единственное, что можно поставить в определенную заслугу Дрейеру, – создание моделей Mk IV и Mk V с электрическим приводом. Но в целом эти системы, безусловно, уступали варианту Поллена «Арго» Mk II. Однако лишь один корабль – дредноут «Орион» – имел СУАО системы «Арго».

Британская система управления огнем была более совершенной в том плане, что все орудия наводились с одного главного прицела, расположенного в КДП на фок-мачте. Старший артиллерист с его помощью следил за целью, вносил необходимые поправки и лично производил залп.

Измерения дистанций велись с помощью горизонтально-базовых дальномеров Барра и Струда. Большинство британских линкоров было оснащено 9-футовыми дальномерами FQ-2, хотя «Орион» и линкоры типа «Куин Элизабет» получили значительно более точный 15-футовый дальномер FQ-24. Следует отметить, что FQ-2 давал приемлемую точность на расстояниях до 12 500 ярдов, тогда как Ютландский бой проходил на дистанциях до 20 000 ярдов, с которыми справлялись только большие дальномеры. Дальномеры устанавливались на боевых марсах, и серьезные проблемы со-

здавала вибрация на больших ходах. Старший артиллерист «Инвинзибла» капитан 2 ранга Даннрейтер вспоминал, что во время Фолклендского боя дальномер буквально подпрыгивал и «бренчал, как кастрюля», а потому пришлось отказаться от его использования. В целом же следует сказать, что не британские дальномеры повинны в плохой стрельбе, а то, что приборы Дрейера принципиально не могли работать при больших значениях ВИР и ВИП.

Зато немцы готовились к бою именно в таких условиях. Необходимо сказать, что 3-метровые стереоскопические дальномеры Цейсса были ничуть не более точны, чем FQ-2. Они позволяли быстрее замерить дистанцию в условиях плохой видимости, что, конечно же, являлось серьезным преимуществом. Но для работы на них требовались специально подготовленные высококвалифицированные операторы со специфическими характеристиками зрения – абсолютно одинаковое зрение обоими глазами. Поэтому укомплектовать такими дальномерщиками **все** корабли флота было невозможно. Смешная деталь: перед выходом в море дальномерщикам запрещались вино и бабы, это могло повлиять на точность измерений. Однако нервное напряжение в бою и усталость приводили к тому, что точность измерения дистанций у немцев быстро падала. К тому же эти дальномеры имели слишком хрупкую конструкцию, от перепадов температуры и вибрации они расстраивались и требовали постоянной юстировки.

Немцы имели свой собственный вариант калькулятора Дюмареска – *Entfernungs Unterscheids Peilschreiber*. Он выдавал значения упреждения и угла возвышения. Немецкая СУАО имела одно явное преимущество перед британской. Показания дальномеров (например, на «Дерфлингере» их было 7 штук) механическим путем усреднялись в носовом ПУАО, и уже среднее значение передавалось вниз к вычислителю. Оттуда значения угла возвышения с помощью специального телеграфа передавались наводчикам, которые контролировали свои орудия. Старший артиллерист следил за целью с помощью своего перископа, в котором имелся специальный указатель, сообщающий, что все башни наведены на цель. И если у англичан за компенсацией качки корабля следил только главный артиллерист, то у немцев этим занимался каждый наводчик индивидуально. В результате и старшему артиллеристу, располагавшемуся в бронированной башенке над боевой рубкой, и наводчикам сильно мешали дым и брызги. Марсы немецких кораблей использовались **только** для наблюдения. Недостатки своей СУАО немцы компенсировали долгими изнурительными тренировками. Однако наводчики, как и дальномерщики, могли удовлетворительно работать только в начале боя, со временем меткость стрельбы заметно падала, что и доказала ютландская битва.

Во многом результаты сражения были определены действиями адмиралов, и вот здесь британские командиры ока-

зались совершенно не на высоте положения. Если техника и вооружение флотов претерпели радикальные изменения в начале XX века, то люди остались прежними. Довольно быстро выяснилось, что командование практически всех флотов не соответствует произошедшим изменениям. Взгляды и поведение адмиралов остались на вчерашнем, если не позавчерашнем, уровне. Американский историк Артур Мардер, страдающий англофилией в особо острой форме, попытался рассмотреть качества командного состава Королевского флота. Однако его анализ привел к совершенно неутешительным выводам. В свое время успехи Нельсона считали следствием его личных качеств, «каре тузов», обладание которым делало флотоводца гением. Первый туз – лидерские качества, способность завоевать преданность людей и повести их за собой даже на смерть. Второй туз – нестандартное гибкое мышление, искра гения. Третий туз – способность и готовность выслушать подчиненных, учесть их мнение. Четвертый туз – агрессивный наступательный характер. Как-то неожиданно выяснилось, что времена Нельсона давно миновали и британские адмиралы растеряли почти все эти качества. Трудно поверить, но ведь действительно после Трафальгара (1805 г.) британский флот больше столетия не вел ни одной крупной войны. Никто не осмеливался бросить ему вызов. Во время англо-американского конфликта 1812 года все свелось к охоте за американскими рейдерами. Колониальные экспедиции вообще можно не принимать в рас-

чет. Сто с лишним лет покоя не могли не сказаться. Офицеры Королевского Флота превратились в истинных джентльменов, ничуть не напоминающих отчаянных адмиралов-пиратов королевы Елизаветы. Адмирал флота сэр Реджинальд Йорк Тэрвитт, один из лучших британских адмиралов, прославившийся в годы войны как командующий Гарвичскими Силами, так писал о них: «Артиллерийские учения они считали неизбежным злом. Все их внимание поглощали игра в поло и скачки».

Разумеется, прежде всего следует сказать и о двух главных фигурах Королевского Флота в годы войны. Главнокомандующий Гранд Флита адмирал сэр Джон Рэшуорт Желлико внешне был не слишком примечателен. Невысокий (всего 5 футов 6 дюймов), с добрыми глазами и приветливой улыбкой, он словно излучал доброту. Все характеризовали его как исключительно способного и умного офицера. Особо подчеркивалось его внимание к подчиненным. Желлико, вне всякого сомнения, обладал первыми тремя тузами, хотя иногда эти положительные качества оборачивались своей противоположностью. Например, Желлико не находил в себе силы расстаться с проштрафившимися подчиненными. Именно поэтому абсолютно бездарные Бейли и Уоррендер занимали важнейшие посты до конца войны. Желлико отличался большой личной храбростью. Не следует принимать проявленную им чрезмерную осторожность за трусость! Он продемонстрировал это в 1882 году во время обстрела Алек-

сандрии и позднее во время Боксерского восстания в Китае. Дважды Джеллико находился на волосок от смерти. В 1893 году он находился на борту броненосца «Виктория», который был протаранен броненосцем «Кампердаун», но Джеллико успел спрыгнуть в воду, прежде чем «Виктория» перевернулась и затонула. В Китае он получил тяжелое ранение. К сожалению, на Джеллико рухнула ноша, которая оказалась ему не по силам. Фишер видел в нем Нельсона, который «станет адмиралиссимусом, когда грянет Армагеддон». Однако Джеллико не хватало четвертого туза, что и стало причиной многих бед Гранд Флита. Как было правильно отмечено, в ходе боя Джеллико старался **не проиграть** его и вовсе не стремился **выиграть**. Он пытался исключить всяческий риск, не понимая, что это невозможно в принципе. Если желаешь победить, чем-то обязательно придется рискнуть. Однако адмирал писал: «Я постоянно держал в уме необходимость **ничего не оставлять на долю случая в генеральном сражении**, потому что наш флот был **единственным фактором, жизненно необходимым для существования империи** и, следовательно, для успеха союзников». Чтобы не возникло никаких сомнений в его словах, Джеллико специально выделил большую часть фразы. Ну, а понятие «скалькулированный риск» было Джеллико принципиально чуждо. В этом он принципиально расходился с кумиром всей Англии Нельсоном, который говорил: «Что-то следует оставлять случаю. В морском сражении нельзя ни-

чего гарантировать до конца». Отсюда можно сделать вывод, что и со вторым тузом у Джеллико было не все благополучно. Способности, конечно же, имелись, а вот искра гения?..

Флотом Линейных Крейсеров командовал вице-адмирал сэр Дэвид Битти. Он был на 12 лет моложе Джеллико и происходил из богатой аристократической семьи. Порывистый, волевой офицер в то же время отличался своенравным характером. Он мог отказаться от назначения и подать в отставку, если считал, что предложенный пост «не достоин его». Лишь искренняя дружба Черчилля спасала Битти от крупных неприятностей. В 29 лет он становится самым молодым капитаном 1 ранга в Королевском Флоте, а в 39 лет – самым молодым контр-адмиралом. Лихо заломленная фуражка и необычная форменная тужурка с 6 пуговицами вместо положенных 8 стали предметом обожания и подражания молодых лейтенантов. Битти вроде бы обладал всеми 4 тузами, однако его линейные крейсера в ходе нескольких операций продемонстрировали совершенно отвратительную боевую подготовку. А за это несет прямую ответственность именно командующий, да и с умением правильно оценивать обстановку у Битти дела обстояли не блестяще. Все-таки в нем было слишком много от политического назначенца. Так что новый Нельсон из Битти не получился, что бы ни пытались потом писать историки.

Эскадрами линкоров в составе Гранд Флита командовали вице-адмиралы Льюис Бейли (тот самый, который во мно-

гом определил судьбу «Варяга» в Чемульпо в 1904 году) и Джордж Уоррендер, которых Мардер деликатно характеризует, как не страдающих от избытка воображения. В переводе на русский это означает, что адмиралы оказались попросту дураками. Вице-адмирал Сесил Берни, командовавший Флотом Канала, а потом ставший заместителем командующего Гранд Флитом, оказался посредственностью во всех отношениях. Вице-адмирал Доветон Стэрди в августе 1914 года стал начальником Морского Генерального Штаба, однако он оказался упрямым самодуром с воспаленным самомнением. Стэрди всегда считал, что прав он и только он, подчиненным нельзя ничего доверять и поручать. Фишер его люто ненавидел и постарался избавить Адмиралтейство от «проклятого болвана». Но Стэрди и «на плаву» сумел проявить свои худшие качества – можно вспомнить хотя бы его бездарнейшее командование в Фолклендском сражении. Такими же качествами отличался его заместитель контр-адмирал Артур Левесон. Именно они подготовили несколько катастроф в начале войны (хотя бы Коронель), за что и были убраны, разумеется, с повышением. Словом, большинство британских адмиралов знали только одно: «Следовать в кильватерной струе флагмана». Хотя адмирал Фишер говорил, что на войне нужно уметь нарушать приказы, а повиноваться может и болван, его слова остались гласом вопиющего в пустыне. Джеллико имел все основания жаловаться на своих подчиненных, если бы не одно «но». Именно он вос-

питал этих людей, «похожих на адмиралов».

Но прежде чем перейти к описанию боя, следует сделать еще несколько замечаний. Многие авторы пытаются механически проводить аналогию между громкими сражениями прошлого: Трафальгар, Цусима, Ютландский бой, Лейте... Генеральное сражение... Однако я должен заметить, что Джеллико и Шеер среди всех командующих находились, наверное, в самом сложном положении. Они не имели авиации, если не считать ненадежных германских цеппелинов и нескольких «этажерок» «Энгедайна», поэтому ни о какой воздушной разведке не могло идти речи. Наблюдение вели крейсера, развернутые по всему горизонту впереди линейных флотов, и на них нельзя было полагаться. Искровые передатчики и магнитные когереры, не слишком далеко ушедшие со времен Попова и Маркони, оставались слишком ненадежными. Сигналы приходилось дублировать прожектором или флагами, для чего Джеллико пришлось возродить забытую должность репетичного корабля. Он должен был следовать рядом с линкорами, повторяя все приказы командующего.

Еще больше усложняли задачу командующего резко возросшие размеры флотов. Если в Цусимском сражении Того или Рожественский могли полностью видеть свой флот, то Джеллико мог лишь догадываться, что происходит на другом конце кильватерной колонны. Возросшая дальнобойность

орудий не позволяла отчетливо видеть и флот противника. Туман и дым вообще ограничивали видимость 8 милями. Поэтому командующие и в прямом, и в переносном смысле в ходе этого боя блуждали в тумане. Перед ними мелькали лишь отдельные куски общей картины, по которым было просто невозможно представить общую ситуацию. Ни Нельсон, ни Того в такой обстановке не сумели бы уничтожить своих противников.

До появления радара артиллерийский огонь на больших дистанциях был неточным «по определению». Дредноуты добивались на артиллерийских учениях мирного времени (скорость цели – 8 узлов; параллельные курсы; дистанция – 8000 ярдов) результатов, сравнимых с показателями современных линкоров – 70 % попаданий, но в бою расстояния превышали 12 000 ярдов, корабли развивали более 20 узлов, курс противника был неизвестен, поэтому не следовало ожидать более 5 % попаданий. Ведь чтобы добиться решительного успеха, требовалась долгая артиллерийская дуэль, как при Фолклендах, если только случайное счастливое попадание в начале боя (как у «Лайона» в «Блюхер» на Доггер-банке) не облегчало задачу. И перед обеими сторонами стояла вполне реальная перспектива расстрелять боезапас, не добившись существенных результатов.

Постараемся проанализировать, как Джеллико намеревался справиться с возникающими проблемами. После битвы его неоднократно упрекали в недостатке агрессивности,

но тогда Джеллико следовало снимать сразу после назначения на пост командующего Гранд Флитом, так как еще 18 августа 1914 года были выпущены «Боевые инструкции Гранд Флита», в которых взгляды адмирала были изложены предельно ясно. Время от времени он выпускал дополнения, которые, однако, не меняли основных принципов. Последний вариант «Боевых инструкций» был выпущен в январе 1916 года.

Основные тактические принципы Град Флита были просты. Первое: любая наступательная инициатива является второстепенной, на первом месте стоят оборонительные предосторожности. Второе: бой ведется в кильватерной колонне на параллельных курсах на большой дистанции. Третье: командование жестко централизовано.

Конечно же, Джеллико очень хотел покончить с германским флотом одним сокрушительным ударом, однако имелся ряд соображений, которые вынуждали его проявлять осторожность. Другое дело, что эта осторожность очень быстро перешла в свехосторожность, но при этом некоторые аргументы выглядят, мягко говоря, очень странно. Впрочем, не будем слишком жестко судить адмирала, он был далеко не одинок в своих заблуждениях. Например, Джеллико пространно рассуждал о необходимости беречь линкоры, потому что якобы из-за обострения англо-американских отношений в 1916 году появилась возможность военного столкновения между этими странами. Что же, в первой

трети XX века англо-американская война была более чем популярной темой трепотни придурков, искренне считающих себя политиками, даже знаменитый писатель Герберт Уэллс отдал дань этому поветрию. Но ведь этой войны не могло быть просто потому, что ее не могло быть никогда! И любой, кто не поленился бы хоть немного подумать, без труда пришел бы к подобному выводу. Так нет, захлебываясь слюнями и подвизгивая, «политики» Форин Офиса мололи полный вздор, полагаю, по причине атрофии головного мозга. Что уж говорить о простом главнокомандующем Гранд Флитом, осведомленность которого в политических вопросах соответствовала познаниям двухмесячного ребенка. И все-таки Джеллико **мог** задуматься, но почему-то не счел нужным. В своем меморандуме Адмиралтейству он всерьез разглагольствует о том, что США вот-вот вступят в войну на стороне Германии по причине недовольства британской морской блокадой. М-да-а...

Другой причиной излишне осторожной тактики Джеллико являлся страх перед германскими торпедами, минами и подводными лодками. И здесь его не убеждали крайне неудачные результаты применения британских торпед. Наоборот, из того факта, что английская торпеда является крайней слабым орудием, делался логичный вывод – страшнее немецкой торпеды нет ничего на свете. Конечно, крайне неразумно подставлять свои линкоры под торпеды врага, но выбирать дистанцию артиллерийской дуэли, в полто-

ра раза превышающую дальность хода лучших торпед того времени, как-то странно. Да еще повторять, что на подобной запредельной дистанции противник добьется 30 % попаданий. В качестве обоснования приводились результаты маневров на... тактическом планшете! Апофеоз преклонения перед бумажными характеристиками оружия.

Ну, а про страх перед подводными лодками говорить уже и не приходится. Англичане как в крестное знамение веровали в идею «эскадренной лодки», участвующей в генеральном сражении наряду с линкорами. Безумная идея паровых подводных лодок типа «К» родилась не на пустом месте, она была результатом тщательно взлелеянной фобии. Причем опять-таки собственные неудачи заставляли англичан еще более упрямо верить, что у проклятых гуннов все обстоит исключительно прекрасно. Даже оглушительный провал попытки использовать подводные лодки совместно с флотом во время операции в Гельголандской бухте в 1914 году ни в чем их не убедила. Во время того же Ютландского сражения донесения о замеченных лодках, перископах и торпедах сыпались градом. В общей сложности их было более двух десятков, но я намеренно исключил их из дальнейшего описания, чтобы не затенять общую картину, тем более что реально на ход боя они все-таки не повлияли.

Определить исход боя должна была артиллерия, которую англичане считали решающим оружием. Джеллико, артиллерист по специальности, считал, что линейные крейсера

должны навести противника на линейный флот, после этого линкоры начнут артиллерийскую дуэль в сомкнутом строю. Первоначальная дистанция 15 000 ярдов должна обеспечить безопасность линкоров от вражеских торпед, позднее она будет сокращена до 10 000 ярдов. Аналогично главной задачей эсминцев являлось отражение артиллерией атак вражеских эсминцев. А вот о проценте попаданий я уже упоминал.

Гранд Флит должен был сохранять строй единой кильватерной колонны. Настоящим гимном централизации стали те самые «Боевые инструкции», в которых говорилось: «Во всех случаях руководящим принципом будет держать флот дредноутов единым, попытку атаки части вражеской линии дивизиями или эскадрами следует исключить, так как она ведет к изоляции кораблей, выполняющих этот маневр. Поскольку бой будет происходить на параллельных курсах, эскадры должны образовывать единую линию кордебаталии». Оставалось вопросом одно: а что, если противник не пожелает вести бой на параллельных курсах? В результате «Боевые инструкции Гранд Флита» камня на камне не оставляли от той гибкой концепции боя, которую сам же Джеллико отстаивал в 1912 году, будучи младшим флагманом Флота Метрополии. Тогда он утверждал, что «искусство тактики заключается в сосредоточении превосходящих сил против части флота противника», теперь он сознательно отказался от попытки сосредоточить силы против группы вражеских кораблей и принял глупейший принцип дуэли «корабль

против корабля», который отбросил еще Нельсон. И почему-то напрочь был забыт опыт Цусимы, когда японцы старались вести сосредоточенный огонь по головным русским кораблям, причем использовали опыт маневров британского флота. Другое дело, насколько хорошо это получалось, но в такой идее заключалось здоровое зерно.

Прямым следствием этого была система жесткой централизации, введенная Джеллико. Развитие средств связи, естественно, привело к возникновению соблазна контролировать действия **всех** кораблей, хотя на практике связь отказывала неоднократно. Более того, само Адмиралтейство настойчиво пыталось управлять действиями кораблей по всей Атлантике, так что Джеллико был здесь не одинок. Большинство британских адмиралов разделяли его точку зрения, хотя как раз у них имелся блестящий пример того, к чему приводит слепое ожидание приказа адмирала. В 1893 году флагман Средиземноморского флота броненосец «Виктория» был потоплен таранным ударом броненосца «Кампердаун». На суде над контр-адмиралом Маркхэмом, державшим флаг на «Кампердауне», выяснилось, что командиры кораблей мало того, что не посмели совершить маневр уклонения, даже видя опасность столкновения, без адмиральского распоряжения они не решились хотя бы приказать задраить водонепроницаемые двери. Как мрачно отмечалось в лекции, прочитанной позднее в военно-морском штабном колледже: «Централизация была доведена до пре-

дела, она считалась правильной, естественной и единственно возможной. Отклонения от автократии интерпретировались как слабость или лень». В результате все младшие флагманы считали контроль командующего нормальным положением дел. Во время Ютландского сражения англичане дорого за это заплатили.

Словом, перед адмиралом Джеллико стояли очень сложные проблемы, однако он сделал их неразрешимыми. Можно согласиться с американским историком Фростом, который ехидно заметил, что Джеллико проявил исключительное искусство при реализации принципиально порочного плана.

Над германским флотом, созданным сравнительно недавно, не висела традиционная тяжесть важности пушек, и его офицеры верили, что торпеда может стать решающим оружием. Шеер был специалистом по торпедам и смотрел на бой иначе, чем англичане. Его линейные и легкие крейсера должны были навести **часть** сил Гранд Флита на свои линкоры, при этом они не должны были вступать в бой со всем британским флотом. Германские линкоры могли вести артиллерийский бой только с более слабым противником. Если англичане будут иметь превосходство, германские линкоры должны уходить, прикрываясь дымзавесами. А первой задачей германских эсминцев была атака вражеского линейного флота торпедами. Более того, Шеер не собирался использовать подводные лодки и минные заградители для совместных операций с линейным флотом, хотя Джеллико ждал это-

го. Германская система управления, хотя и носила на себе отпечаток знаменитой прусской дисциплины, все-таки была более децентрализована, младшие флагманы и командиры кораблей имели большую свободу решений и действий, чем командиры Королевского Флота.

В целом же тактика британского и германского флотов различалась не меньше, чем их стратегия. Если вторая мешала в течение двух лет столкновению Гранд Флита и Флота Открытого Моря, то первая лишила Джеллико решительной победы, когда такое столкновение произошло. Британский адмирал сумел своими маневрами поставить противника в такое положение, где тот не мог уклониться от сокрушительных залпов британских дредноутов. Однако ему не хватило времени и главное – решительности, ведь Джеллико требовалась хорошая видимость и обнаружение неприятеля в первой половине дня, что позволило бы вести долгую артиллерийскую дуэль. Плохая погода сыграла на руку Шееру, который стремился нанести потери части вражеского флота, что можно было сделать в ходе скоротечной перестрелки, и не собирався вести затяжной бой. Если контакт будет установлен вечером, темнота позволит ему избежать боя, что и произошло в действительности.

Все это необходимо помнить, когда будут описаны действия Шеера и Джеллико 31 мая 1916 года. Игра в «кошки-мышки» завершилась, два исполинских флота встретились. Это сражение должно было дать ответ на множество

вопросов и стать «последней битвой», которая решит исход войны.

Пролог

24 января 1916 года командование Флотом Открытого Моря принял вице-адмирал Рейнхард Шеер, который еще недавно командовал 2-й эскадрой линкоров; он сразу взял курс на более активное ведение войны. После годичной спячки германский флот встряхнулся, но такое решение кайзера может вызвать определенное недоумение. Вильгельм II призывал к осторожности и сдержанности, но при этом командующим сделал человека, который давно ратовал за более активные действия Флота Открытого Моря.



Командующий Флотом Открытого Моря адмирал Р. Шеер

Шеер сразу дал понять, что при нем дела пойдут иначе:

уже в начале февраля он изложил свою стратегическую концепцию, опубликовав документ, озаглавленный «Основные принципы морской войны». Этих самых основных принципов оказалось ровно три. Первым следовал довольно сомнительный постулат: существующее соотношение сил диктует необходимость искать генерального сражения с Гранд Флитом. Лично мне это совершенно непонятно – какая-то извращенная тяга к самоубийству? Постулат второй: следует оказывать постоянное давление на британский флот, чтобы вынудить его отказаться от своей выжидательной позиции и начать искать встречи с немцами. Это вполне логично следует из первого принципа, но в качестве объекта давления немцы почему-то выбрали не флот, а гражданское население. Третий постулат: немцы должны развернуть активную подводную войну против британского судоходства, начать массированные минные постановки, начать охоту за скандинавскими конвоями, активнее использовать корабли Флота Открытого моря.

Одним из первых мероприятий нового командующего стал рейд, проведенный ночью 11/12 февраля 1916 года 2, 6 и 9-й флотилиями миноносцев под командованием капитана 1 ранга Хартога в район Доггер-банки для уничтожения британских дозоров. Там вела тральные работы 10-я флотилия сторожевых кораблей, состоящая из шлюпов «Баттеркап», «Арабис», «Алиссум» и «Поппи». Немцы обнаружили «Арабис» и обстреляли его. Шлюп был потоплен, его коман-

дир и 28 матросов были взяты немцами в плен. Этот выход не преследовал серьезных целей, Шеер хотел лишь проверить готовность своего флота, эта вылазка немцев привела к гибели еще одного британского корабля. Чтобы попытаться перехватить противника, в море были высланы Гарвичские Силы коммодора Тэрвитта. На обратном пути, уже недалеко от Гарвича, головной крейсер «Аретуза» подорвался на мине на фарватере, который считался безопасным. Тэрвитту пришлось перенести брейд-вымпел на лидер «Лайтфут». Несмотря на все усилия англичан, крейсер выбросило на мель, и он переломился надвое.

23 февраля, во время совещания в Вильгельмсхафене на борту своего флагмана «Фридрих дер Гроссе», Шеер сумел убедить кайзера разрешить флоту более активные операции, тем более что от имени армии генерал Фалькенгайн потребовал от флота таких действий, которые ослабили бы давление союзников под Верденом. Когда разрешение Вильгельма II было получено, Шеер, не мудрствуя лукаво, решил повторить успешный набег на побережье Англии, надеясь, что сумеет поймать часть английского флота.

5—6 марта 1916 года германский флот совершил пробный выход в море к Текселю, но Адмиралтейство узнало об этом слишком поздно, перехватить немцев не удалось. Ответ последовал довольно быстро. 24 марта Гарвичские Силы вышли в море, сопровождая гидроавианосец «Виндекс» к входу в Скагеррак. Планировался налет гидросамолетов на базу

цеппелинов в Тондерне. В атаке участвовало 5 гидросамолетов. Несмотря на штормовую погоду, все они сумели подняться в воздух, однако не нашли ангары цеппелинов. Рейд был сорван появлением звена немецких самолетов, высланных на поиски «Виндекса» и сопровождавших его кораблей. Затем пришло сообщение, что главные силы немецкого флота выходят в море. Из-за сильного шторма столкнулись эсминцы «Медуза» и «Лейврок», причем первый получил серьезные повреждения, и его скорость упала до 6 узлов. Лидер «Лайтфут» взял поврежденный эсминец на буксир, хотя это было очень рискованно, так как отряд находился недалеко от вражеского побережья. Шеер вышел из Яде, чтобы перехватить Тэрвитта, а Битти ринулся на помощь. Ночью Тэрвитт столкнулся с патрульными миноносцами противника, легкий крейсер «Клеопатра» протаранил и потопил миноносец G-194, но при этом сам был протаранен крейсером «Андаунтед». «Клеопатра» пострадала не слишком сильно, однако «Андаунтед» смял себе нос, и его скорость упала до 6 узлов. Впрочем, прекрасная морская выучка англичан позволила спасти крейсер, а вот «Медузу» пришлось-таки затопить. Утром 26 марта казалось, что линейные крейсера Битти столкнутся с немцами без поддержки Джеллико, но начавшийся шторм вынудил Шеера вернуться в порт.

Следующий выход Флота Открытого Моря состоялся 21 апреля из-за ошибочного предположения, будто Тэрвитт собирается повторить атаку Тондерна. Комната 40 вове-

мя предупредила Первого Лорда Адмиралтейства адмирала Генри Джексона, и тот приказал Гранд Флоту выходить, но прежде чем Джеллико смог достичь Скагеррака, Шеер решил, что атака Тэрвитта откладывается, и вернулся в Яде. Джеллико находился в море, пока его Флот Линейных Крейсеров не попал в густой туман. Ночью линейные крейсера «Австралия» и «Нью Зиленд» столкнулись, вынудив Битти вернуться в Розайт. 23 апреля, примерно в 04.30, недалеко от берегов Ютландского полуострова Джеллико повернул обратно, он тоже понес потери из-за тумана. Дредноут «Нептун» столкнулся с торговым судном, та же участь постигла 3 эсминца, причем «Ардент» пришлось буксировать кормой вперед. Корабли Джеллико принимали топливо, когда он получил известие о Пасхальном мятеже в Дублине. Можно было ожидать выхода германского флота на помощь мятежникам, но дело ограничилось посылкой крейсера «Глостер» и 4 эсминцев из состава Гранд Флота для патрулирования у берегов Ирландии, чтобы перехватывать пароходы с оружием, которые немцы могли послать мятежникам. Кстати, один такой пароход – «Либау» – действительно был перехвачен.

Под впечатлением сообщений о действиях британского флота Шеер пришел к заключению, что Гранд Флит разделится на две группы, и решил нанести внезапный удар по английскому побережью и обстрелять Лоустофт. Вот, оказывается, какой способ давления на Гранд Флит избрал Шеер! Почитателям «таланта» этого адмирала не следует забывать,

что немецкий командующий в данном случае показал себя как обыкновеннейший военный преступник и убийца. В операции должны были участвовать все силы Флота Открытого Моря. Ударный отряд состоял из 4 линейных крейсеров 1-й Разведывательной группы под командованием контр-адмирала Бёдикера (Хиппер был в отпуске по болезни), 4 легких крейсеров 2-й Разведывательной группы и 2 флотилий эсминцев. 24 апреля они покинули внешний рейд Яде, все остальные корабли германского флота должны были прикрывать их, находясь северо-западнее Тершеллинга.

Однако немцев сразу начали преследовать неудачи. «Зейдлиц» наскочил на мину, корабль принял 1400 тонн воды и сел носом почти на полтора метра. Бёдикеру пришлось переносить флаг на «Лютцов», ложные сообщения об английских подводных лодках сделали эту процедуру долгой и нервной. Вдобавок немцам пришлось резко усилить радиопереговоры, что встревожило Комнату 40. В 19.30 Гранд Флит получил приказ выйти в море. Шеер об этом не знал. Адмирал получил несколько радиogramм из Берлина, которые окончательно успокоили его. Он решил, что британский флот проводит свою собственную операцию и не сможет помешать немцам.

В полночь германский флот вышел в условленный район севернее Тершеллинга. Как раз в это время в море вышли Гарвичские Силы Тэрвитта, он сам вел 5-ю эскадру легких крейсеров, в которую входили «Конквест», «Клеопат-

ра» и «Пенелопа», а также лидер «Лайтфут» и 7 эсминцев. Немного позднее порт покинули лидер «Нимрод» и еще 9 эсминцев. Тэрвитт решил не идти в указанную Адмиралтейством точку, а постараться найти неприятеля и направился прямо к Лоустофту. 25 апреля, около 03.50, Тэрвитт обнаружил несколько кораблей, идущих на северо-запад, это были легкие крейсера «Франкфурт» и «Висбаден», шедшие впереди линейных крейсеров. Тэрвитт намеренно дал немцам обнаружить себя, после чего повернул на юг. Он надеялся, что противник последует за ним. Действительно, сначала германские легкие крейсера повернули за ним, но почти сразу прекратили погоню. Бёдикер не намеревался отвлекаться от намеченного плана ради сомнительной погони с неясными результатами.

В 04.11 Бёдикер открыл огонь по Лоустофту с дистанции 14 000 ярдов. Бомбардировка продолжалась всего 10 минут, в городе было разрушено около 200 зданий, однако на сей раз жертвы оказались невелики. Командир «Фон дер Танна» капитан 1 ранга Ценкер в своем рапорте писал:

«Туман над морем и дым с кораблей, идущих впереди, очень затруднили поиск целей, когда мы приближались к Лоустофту. После того как мы повернули на север, отель «Эмпайр» послужил нам четким ориентиром во время обстрела. В 04.11 мы открыли огонь из тяжелых и средних орудий по портовым сооружениям и мостам. После нескольких недолетов стрельба стала хорошей. С кормового мостика заметили большой

пожар в городе, а с другого поста донесли о сильном взрыве у входа в гавань».

Услышав, что канонада стихла, Тэрвитт решил, что немцы направляются к Ярмуту, и снова повернул на север. В 4.30 крейсера Тэрвитта заметили на севере германские крейсера «Росток» и «Эльбинг». С расстояния 65 кабельтов англичане открыли огонь. Их корабли на фоне берега не были видны, и немецкие крейсера начали отходить, стараясь навести противника на свои линейные крейсера. Через 5 минут на севере показалась 1-я Разведывательная группа, идущая прямо навстречу Тэрвитту. Он немедленно развернулся на 16 румбов и лег на обратный курс, однако Бёдикер уже открыл огонь. Один из первых же залпов попал в надстройки флагманского крейсера «Конквест». Около 40 человек были убиты и ранены, но машины не пострадали, и крейсер сохранил скорость 20 узлов. Кроме «Конквеста» пострадал эсминец «Лаэртес», на котором был разбит один котел.

Тактика Тэрвитта сработала: германские линейные крейсера почти не стреляли по городу, так как Бёдикеру пришлось идти на помощь своим легким крейсерам. Планировалось вести обстрел города в течение получаса, но в действительности стрельба велась только 15 минут. Бёдикер мог уничтожить слабый отряд противника, вместо этого стал отходить на восток к главным силам, которые еще в 05.20 повернули на обратный курс. Во время погони за Тэрвиттом он получил несколько донесений о замеченных подводных

лодках и следах торпед, что было чистой фантазией. Тэрвитт следовал за ним до 08.45, когда Адмиралтейство, опасаясь стычки между Давидом и Голиафом, отозвало его. Битти, который шел на полной скорости к месту боя, тоже повернул назад. Он разминулся с Бёдикером всего на 45 миль. Около 10.00 в крейсер «Пенелопа» попала торпеда, которая оторвала руль, и на этом активные действия противников завершились. Немцы также потеряли 2 подводные лодки, UB-13 была потоплена английским дрейфтером, а UC-5 вылетела на мель и даже была захвачена англичанами. Однако при этом UB-18 потопила английскую подводную лодку E-22 и даже спасла двоих моряков с нее.

Джеллико нанес ответный удар 3 мая, выйдя в море с двумя соединениями. Минные заградители «Принцесса Маргарет» и «Эбдиел» должны были поставить мины на протравленных германцами фарватерах, а гидросамолетам с «Энгедайна» и «Виндекса» поставили задачу бомбить ангары цеппелинов в Тондерне. Линейный Флот и Флот Линейных Крейсеров осуществляли прикрытие на случай, если Флот Открытого Моря выйдет из гаваней.

Рано утром 4 мая 1916 года «Виндекс» и «Энгедайн» вышли в точку взлета самолетов. 11 машин были спущены на воду, но сильное волнение помешало им, и только 3 сумели взлететь. У остальных 8 либо просто оторвало пропеллер, либо залило магнето. Один из стартовавших самолетов врезался в антенну эсминца «Госхок» и разбился, другой из-

за неполадок в моторе уже после нескольких минут полета был вынужден вернуться, последний гидросамолет долетел до Тондерна, однако ангары цеппелинов были полностью скрыты утренним туманом. Действия заградителей вообще остались незамеченными. Более того, внимание Шеера отвлекла необходимость оказать помощь 8 цеппелинам, которые возвращались домой после налета на Британию. Только вечером 4 мая он понял, что Гранд Флит выходил в море, но в это время Джеллико уже приказал своим кораблям возвращаться в порты. Однако легкие крейсера «Галатея» и «Фатон» ухитрились сбить цеппелин L-7, остатки команды которого подобрала британская подводная лодка E-31.

Германский канцлер назвал рейд на Лоустофт свидетельством того, что Британия больше не удерживает контроль над морем. Но из этого последовал совершенно неожиданный вывод: было решено отложить начало неограниченной подводной войны. В самой Британии «безнаказанность, с которой враг атаковал наше восточное побережье», так потрясла общественное мнение, что Первый Лорд Адмиралтейства, которым стал Артур Бальфур, пообещал новую передислокацию флота.

12 мая в Розайте состоялась встреча адмиралов Джеллико и Битти с Первым Морским Лордом адмиралом Генри Джексон. Было решено к началу зимы оборудовать Розайт для стоянки двух эскадр линейных кораблей, а Хамбер подго-

товить для базирования там одной эскадры. Однако, когда Джеллико заикнулся было о перебазировании туда части сил Гранд Флита, Джексон не посмел принять на себя такую ответственность. Битти напомнил, что 3-я эскадра линейных крейсеров должна отправиться в Скапа Флоу для проведения учебных стрельб, и потребовал заменить ее 5-й эскадрой линкоров. Джеллико согласился, хотя и с большой неохотой. Как всякий компромисс, это решение имело самые неудовлетворительные последствия. Битти не успел (не сумел или вообще не пожелал?) отработать взаимодействие с эскадрой адмирала Эван-Томаса, а Джеллико лишился самого мощного своего соединения. И если во время Ютландского боя 3-я эскадра линейных крейсеров адмирала Худа случайно оказалась в **очень** нужном месте и в **очень** нужное время, это было делом слепого случая, а не гениального предвидения адмиралов. Зато именно несплаванность отряда Битти в новом составе едва не привела к уничтожению 5-й эскадры линкоров. Впрочем, для нетерпеливого адмирала эти корабли все-таки были слишком тихоходны, и он намеревался при первой же возможности вернуть их Джеллико.

Битти, который разделял опасения Джеллико относительно невозможности артиллерийской практики в Розайте, пришлось послать свои линейные крейсера в Скапа Флоу. Это решение, однако, запоздало, и лишь эскадра Худа сумела улучшить свою стрельбу до новой вылазки Флота Открытого Моря. Зато постановку артиллерийского дела на осталь-

ных кораблях Битти иначе как омерзительной назвать нельзя. Например, линейный крейсер «Тайгер» за два сражения – Доггер-банка и Ютландское – выпустил около 500 снарядов и добился всего лишь **одного** попадания. Какие там три процента попаданий?! Но при этом его командир капитан 1 ранга Пелли не получил даже малейшего взыскания, хотя в военное время за такое и под суд военного трибунала можно отдать.

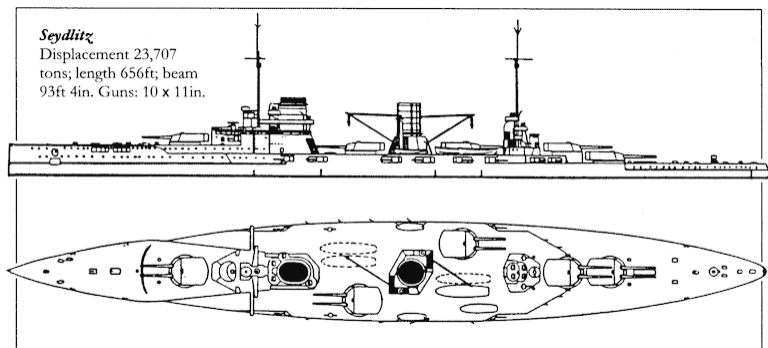
Чтобы защитить подходы к Темзе против нового рейда немцев, 3-я эскадра линкоров адмирала Брэдфорда, падчерица Гранд Флита, состоявшая из броненосцев типа «Кинг Эдуард VII» и «Дредноута», была передвинута в устье Темзы. Вдобавок была затеяна реорганизация минных сил флота. Таким образом, знаменитый корабль потерял даже теоретические шансы хоть немного пострелять по противнику. Коммодор Хоксли только месяц назад поднял свой брейд-вымпел на легком крейсере «Кастор» и лишь начал формировать новые флотилии из поступающих с верфей кораблей улучшенных проектов. Необученность команд и несплаванность флотилий серьезно помешали действиям британских минных сил в Ютландском сражении. Хоксли даже не пытался руководить действиями эсминцев, если не считать его собственную флотилию.

Офицеры в кают-компаниях германских кораблей частенько провозглашали тост за **Der Tag** – день, когда им придется встретиться в бою с британским флотом. О чу-

довищной силе Гранд Флита они предпочитали не вспоминать, ведь человеку всегда свойственно надеяться на чудо. Адмиралы смотрели на перспективы такого боя более трезво, чем пылкие лейтенанты, и Шеер продолжал надеяться на то, что ему удастся уничтожить хотя бы несколько британских линкоров, не встретившись с главными силами противника. Первые вылазки к английским берегам завершились относительно благополучно. Потеря «Блюхера» мало что изменила в балансе сил на Северном море, но кое-какие выводы германский командующий сделал. Обстрел Лоустофта мог привести лишь к столкновению с отрядом Тэрвитта, поэтому в следующий раз мишенью для линейных крейсеров Хиппера должен был стать расположенный севернее Сандерленд. Но при этом Шеер сформулировал два обязательных условия для проведения подобной операции. Первое – цепелины должны провести разведку и точно установить, что Джеллико не вышел в море. Второе – несколько подводных лодок, которые сейчас были перенацелены на «чисто военные задачи», поставят мины перед английскими портами и постараются атаковать выходящие в море британские корабли. Кроме того, они были обязаны сообщить Шееру о выходе Гранд Флита, так как неожиданное столкновение с ним планом германского командующего предусмотрено не было. Он рассчитывал уничтожить линейные крейсера Битти до того, как вмешается Джеллико.

А Джеллико, в свою очередь, собирался поймать Шеера

в капкан, подсунув ему лакомую приманку, чтобы заманить Флот Открытого Моря дальше к северу, чем до сих пор тот осмеливался заходить. Для этого планировалось направить две эскадры легких крейсеров к Скагерраку и далее по Каттегату до Большого Бельта и Зунда. Возле Скагеррака Джеллико собирался держать эскадру линкоров, а главные силы Гранд Флита – чуть дальше к северу. Даже если бы немцы не зашли так далеко, они могли налететь за гарвичские подводные лодки, патрулирующие чуть южнее Хорнс-рифа и у Доггер-банки. Минный заградитель «Эбдиел» должен был поставить минное заграждение южнее Хорнс-рифа. Чтобы не позволить немцам обнаружить западню, к Хорнс-рифу предполагалось направить гидроавианосец «Энгедайн» в сопровождении крейсеров и эсминцев, чтобы его гидросамолеты отгоняли цеппелины. Эта операция была назначена на 2 июня.



Немецкий линейный крейсер «Зейдлиц»

Шеер наметил обстрел Сандерленда на 17 мая. В море вышли 17 подводных лодок, из которых 10 должны были занять позиции перед Скапа Флоу, Кромарти и Ферт-оф-Фортом. Однако Шеер неожиданно узнал, что ремонт «Зейдлица» не удастся завершить к намеченному сроку, вдобавок выяснилось, что на кораблях 3-й эскадры линкоров имеют место многочисленные неисправности машин, которые пришлось исправлять в аварийном порядке. Операция была отложена до 23 мая, но отозвать лодки Шеер уже не мог. Позднее срок ввода в строй «Зейдлица» был перенесен еще раз, и операцию пришлось снова отсрочить, теперь до 31 мая, так как Шеер не хотел отправлять Хиппера всего лишь с 4 линейными крейсерами. 28 мая «Зейдлиц» доложил, что он «к походу и бою готов», однако тут же из-за неисправности конденсаторов пришлось поставить на ремонт новый линкор «Кёниг Альберт». Новой отсрочки быть не могло, так как 1 июня подводные лодки должны были возвращаться.

Задача германских лодок оказалась сложнее, чем можно было представить. U-74, один из подводных минных заградителей, был потоплен англичанами. U-75 поставила заграждение северо-западнее Оркнейских островов, которое не мешало действиям Гранд Флита, однако дорого обошлось англичанам. 5 июня на нем подорвался броненосный крейсер «Хэмпшир», на котором следовал в Россию министр обороны Китченер. Маршал погиб. UB-27 сумела пробраться в за-

лив Ферт-оф-Форт, но там запуталась в противолодочных сетях. Лодке понадобились целые сутки, чтобы вырваться на свободу, и атаковать линейные крейсера она не смогла. В результате лишь 4 лодки находились на позициях, когда Гранд Флит вышел в море, никаких успехов они не добились. Сильные ветры помешали Шееру использовать цеппелины. Таким образом, немецкий план начал рушиться с первых шагов, но Шеер операцию не отменил, однако он был вынужден перейти к альтернативному плану. Вместо обстрела Сандерленда адмирал решил совершить вылазку к Скагерраку, надеясь, что датское побережье прикроет его флот от внезапной атаки с восточного направления.

Итак, 31 мая 1-я Разведывательная группа, состоящая из 5 линейных крейсеров под командованием адмирала Хиппера, в 2.00 покинула Яде. Ее сопровождали 2-я Разведывательная группа контр-адмирала Бёдикера (4 легких крейсера), а также 2, 6 и 9-я флотилии эсминцев под командованием коммодора Гейнриха, находившегося на легком крейсере «Регенсбург». В 2.30 мимо плавучего маяка Яде прошли 7 линкоров 3-й эскадры контр-адмирала Бенке. За ними последовал сам Шеер, державший флаг на «Фридрихе дер Гроссе». Флагман сопровождали 8 линкоров 1-й эскадры вице-адмирала Шмидта, а также 6 броненосцев 2-й эскадры контр-адмирала Мауве. Хотя эти корабли уже не имели серьезной боевой ценности и лишь связывали более быстроходные дредноуты, Шеер все-таки взял их с собой. Перечис-

ленные три эскадры линкоров сопровождала 4-я Разведывательная группа commodора Рейтера (5 легких крейсеров), а также commodор Михельсен на легком крейсере «Росток». Он командовал 1, 3, 5 и 7-й флотилиями эсминцев, насчитывающими 31 выпел. К 8.00 Линейный Флот Шеера находился в 50 милях за кормой линейных крейсеров Хиппера. Они миновали траверз Гельгоlanda и повернули на север по протрассированному фарватеру к плавучему маяку Хорнс-риф. Для кораблей погода была прекрасной, но 3-балльный ветер был слишком силен для хрупких цеппелинов.

Отметим, что решение взять с собой 2-ю эскадру линкоров Шеер принял совершенно спонтанно, буквально вечером накануне выхода в море, первоначальным планом операции это не предусматривалось. Шеер пишет, что сделал это, уступив горячим просьбам адмирала Мауве, а также чтобы поддержать боевой дух личного состава 2-й эскадры. Говорят, что сыграла роль и некая сентиментальность, потому что Шеер не столь давно сам командовал этой эскадрой. Но в любом случае все это непонятно, командующий не должен в своих решениях поддаваться сантиментам. Ведь Шеер сам облегчил Джеллико решение «неразрешимой» задачи – скорость броненосцев делала вполне возможным преследование германского флота, если бы только Джеллико собирался это делать.

А сейчас посмотрим, что в это время делали англичане. Еще 16 мая Адмиралтейство отметило повышенную актив-

ность германских подводных лодок в Северном море и сделало правильный вывод, что немцы что-то затевают. Комната 40 подтвердила эти опасения, расшифровав приказы Шеера. 30 мая она передала: «Вражеские силы могут выйти в море». Гарвичские Силы получили приказ вернуться в гавань, а в полдень Джеллико было отправлено предупреждение. 3-я эскадра линкоров, базирующаяся в устье Темзы, получила приказ разводить пары и приготовиться к выходу в море на следующее утро. В 17.40 Адмиралтейство отправило сообщение Джеллико и Битти: «Немцы наметили какую-то операцию, выходят через Хорнс-риф. Вы должны сосредоточиться к востоку от Долгих Сороковых² в готовности к любой встрече». Поэтому Линейный Флот получил приказ приготовиться к выходу из Скапа-Флоу и Кромарти. Битти отдал своим линейным крейсерам приказ: «Развести пары, приготовиться дать 22 узла, сообщить по готовности». Через четверть часа Джеллико узнал, что Гарвичские Силы и 3-я эскадра линкоров не выйдут в море, пока не прояснится ситуация, однако Тэрвитт получил приказ 31 мая находиться в часовой готовности к выходу. В 20.15 Битти получил инструкции Джеллико: 31 мая Флот Линейных Крейсеров должен был выйти в точку в 100 милях от Хорнс-рифа к 14.00, в это же время Линейный Флот должен занять позицию в 65

² Район примерно в 60 милях к востоку от побережья Шотландии, прозванный так из-за глубины в 40 фатомов. Карты буквально пестрят отметками «40», отсюда и название.

милях севернее. Если до 14.00 не будет новых сообщений, то Битти должен идти на север на соединение с Джеллико, который, в свою очередь, будет двигаться на юг к Хорнс-рифу.

В 21.30 «Лайон» вывел в море линейные крейсера: 1-я эскадра контр-адмирала Брока (3 корабля) и 2-я эскадра контр-адмирала Пакенхэма (2 корабля). Вместе с ними находилась 5-я эскадра линкоров (4 корабля), 1, 2 и 3-я эскадры легких крейсеров (каждая по 4 корабля) коммодоров Александер-Синклера и Гуденафа и контр-адмирала Нэпира соответственно. Их сопровождали 1, 9, 10 и 13-я флотилии эсминцев, которые насчитывали в общей сложности 2 легких крейсера и 27 эсминцев. Битти прихватил с собой и маленький гидроавиатранспорт «Энгедайн».

Примерно в это же время в море из Скапа Флоу и Кроумати вышли 24 линкора. Это были 1-я эскадра вице-адмирала Берни, 2-я эскадра вице-адмирала Джеррама и 4-я эскадра вице-адмирала Стэрди. Вместе с ними вышли 3-я эскадра линейных крейсеров контр-адмирала Худа (3 корабля), 1-я и 3-я эскадры крейсеров (по 4 броненосных крейсера) контр-адмиралов Арбетнота и Хита. Главные силы флота сопровождала 4-я эскадра легких крейсеров коммодора Ле Мезюрье (5 кораблей), а также других 7 легких крейсеров. 4, 11 и 12-я флотилии эсминцев, всего 50 кораблей, прикрывали главные силы флота. Минный заградитель «Эбдиэл» имел собственную отдельную задачу. Джеллико намеревался взять с собой большой гидроавианосец «Кампэния»,

но тот не сумел выйти вовремя. Таким образом, благодаря отличной работе Комнаты 40, Гранд Флит вышел в море на два с половиной часа **раньше** Флота Открытого Моря.

В 05.00 Линейный Флот Джеллико лег на курс OSO и развил скорость 16 узлов, однако в полдень она была уменьшена до 14 узлов. Линейные крейсера Битти шли к точке rande-ву со скоростью 19 узлов. Тэрвитт, напомнив Адмиралтейству, что его отряд ожидает указаний, получил приказ стоять в порту в часовой готовности к выходу. В 12.35 Адмиралтейство передало: «Достоверных сведений о противнике не имеется. Предполагалось, что он вышел в море, но, по данным радиоперехвата, в 11.10 его флагман находился в Яде. Очевидно, они не смогли провести воздушную разведку и отложили операцию». Это выглядело вполне разумно, но было абсолютно неверно. В очередной раз кабинетные адмиралы показали свою несостоятельность.

«Руководство Комнаты 40 в глазах Оперативного отдела было компанией очень умных парней, способных расшифровать радиограмму, но даже предположение, что они способны интерпретировать ее, встречалось в штыки. Утром 31 мая начальник Оперативного отдела (контр-адмирал Томас Джексон) запросил их: откуда по пеленгам идет позывной DK? Получив ответ: «Из Яде», он умчался, не задав больше ни одного вопроса. Если бы он обсудил ситуацию, то узнал бы, что позывной DK используется германским командую-

щим **только при стоянке в гавани**, а при выходе в море передается береговой станции».

В результате Джеллико и Битти могли сделать лишь один вывод: если немцы и вышли в море, то лишь частью сил, а их линкоры остались в порту. Поэтому Джеллико совершенно спокойно сохранял дистанцию 65 миль между линкорами и линейными крейсерами, хотя тактически более выгодно было бы сократить ее до 40 миль. Его линкоры держались севернее, чтобы при необходимости поддерживать 10-ю эскадру крейсеров, патрулирующую между Шетландскими островами и Норвегией, все остальное время эти устаревшие корабли были предоставлены самим себе. Линейные крейсера Битти находились южнее, чтобы перехватить немецкие корабли, которые осмелятся направиться к берегам Англии.

Утром германская подводная лодка U-32, патрулирующая перед Фёрт-оф-Фортом, заметила линейные крейсера и выпустила 2 торпеды в «Галатею», но промахнулась. Легкий крейсер «Фаэтон» едва не протаранил ее, но лодка увернулась. В 05.30 Шеер получил сообщение лейтенанта графа Шпигель фон унд цу Пекельсгейма, что 2 линкора, 2 легких крейсера и несколько эсминцев идут на юго-восток. Через час командир U-66 лейтенант фон Ботмер, который не сумел атаковать 8 линкоров Джеррама, выходящих из Кромарти, сообщил, что они в сопровождении легких крейсеров и эсминцев идут на северо-восток. Эти противоречивые сооб-

щения только сбили Шеера с толку. Единственное, что он смог понять: подводные лодки не сумели атаковать противника и не сумели провести надежную разведку. Шеер, ничего не подозревая, отправился прямо в когти льва.

Оба противника бросили в бой практически все имеющиеся силы. В скобках указано количество имевшихся кораблей того или иного класса.

	Гранд Флит	Флот Открытого Моря
Линкоры	28 (32)	16 (18)
Броненосцы	— (7)	6 (7)
Линейные крейсера	9 (10)	5 (6)
Броненосные крейсера	8 (13)	— (0)
Легкие крейсера	26 (32)	11 (14)
Лидеры	5 (8)	— (0)
Эсминцы	73 (182)	62 (79)
Гидроавиатранспорты	1 (3)	— (0)
Минные заградители	1 (1)	— (1)

У англичан отсутствовали линкоры «Эмперор оф Индия» и «Куин Элизабет», находившиеся в ремонте, а также только что введенный в строй «Ройал Соверен», который еще нельзя было считать боеспособной единицей. Линейный крейсер «Аустралия» стоял в доке. Знаменитый «Дредноут», увы,

больше не являлся кораблем первой линии и сейчас возглавлял 3-ю эскадру линкоров (броненосцы типа «Кинг Эдуард VII»).

Шеер также вывел в море все линкоры, кроме стоявшего в ремонте «Кёниг Альберта» и только что построенного «Бадена». Броненосец «Пройссен» находился в Балтийском море, а «Лотринген» уже был выведен из состава действующего флота.

Англичане имели значительное преимущество и в артиллерии.

Линкоры	Английские	Германские
280 мм	—	72
305 мм	128	128
343 мм	110	—
356 мм	10	—
381 мм	16	—
Всего	264	200

Линейные крейсера	Английские	Германские
280 мм	—	28
305 мм	16	16
343 мм	32	—
381 мм	32	—
Всего	80	44

Более крупный калибр английских орудий означал еще большее превосходство в весе бортового залпа.

Калибр	Вес снаряда
280 мм	300 кг
305 мм	404 кг
343 мм	567 или 636 кг
381 мм	870 кг

Гранд Флит имел еще одно серьезное преимущество: скорость. 4 линейных крейсера Битти могли дать на один узел больше любого из кораблей Хиппера, хотя, если верить справочникам, дело обстояло с точностью до наоборот. Линкоры Джеллико имели тот же самый узел преимущества перед линкорами Шеера. Я уже не говорю о тихоходных броненосцах германской 2-й эскадры. Единственное небольшое преимущество Шеер имел в количестве торпедных аппаратов. Против 382 торпедных аппаратов 533-мм и 75 аппара-

тов 547-мм у англичан он имел 362 торпедных аппарата 500-мм и 102 аппарата 450-мм, но это ни в коем случае не уравнивало силы.

Отметим один нюанс, который историки почему-то упускают из вида. Шеера совершенно справедливо критикуют за то, что он потащил с собой 2-ю эскадру линкоров, укомплектованную устаревшими броненосцами, которые сами же немецкие офицеры называли «пятиминутными кораблями», подразумевая, что дольше им не продержаться в бою с дредноутами. Но почему никто не критикует Джеллико, который взял с собой 1-ю и 2-ю эскадры крейсеров, укомплектованные столь же устаревшими броненосными крейсерами? Утверждения, будто эти корабли могли сыграть хоть какую-то роль в качестве охранения, звучат довольно неубедительно. Что это за охранение, которое не превосходит по скорости сам флот, а то и вообще ему уступает? Во всяком случае, та же 5-я эскадра линкоров наверняка выиграла бы гонки у крейсеров Арбетнота и Хита. И в бою они не сыграли никакой роли, а лишь увеличили потери Гранд Флита на 3 корабля и 1700 человек.

Учитывая положение с резервами (англичане имели больше строящихся кораблей), Джеллико вполне мог пойти на риск потери нескольких линкоров, чтобы разбить или вообще уничтожить противника. Он располагал двойным превосходством в силах, а потому были все основания считать, что 31 мая 1916 года слова «Северное море» станут для бри-

танского флота такими же священными, как «мыс Трафальгар».

Гранд Флит в Ютландском бою

Линейный флот

2-я эскадра линкоров

King Georg V	кап. 1 ранга Ф.Л. Филд	вице-адмирал сэр Мартин Джеррам
Ajax	кап. 1 ранга Г.Х. Бэйрд	
Centurion	кап. 1 ранга М. Калм-Сеймур	
Erin	кап. 1 ранга В.Э. Стэнли	
Orion	кап. 1 ранга О. Бэксауз	контр-адмирал Э.К. Левесон
Monarch	кап. 1 ранга Г.Х. Боретт	
Conqueror	кап. 1 ранга Г.Г.Д. Тотхилл	
Thunderer	кап. 1 ранга Дж.Э. Фергюссон	

4-я эскадра линкоров

Iron Duke	кап. 1 ранга Ф.К. Дрейер	адмирал сэр Джон Джеллико
Royal Oak	кап. 1 ранга К. МакЛахан	
Superb	кап. 1 ранга Э. Хайд-Паркер	контр-адмирал Э.Л. Дафф
Canada	кап. 1 ранга У.К.М. Николсон	
Benbow	кап. 1 ранга Г.У. Паркер	вице-адмирал сэр Доветон Стэрти
Bellerophon	кап. 1 ранга Э.Ф. Брюэн	
Temeraire	кап. 1 ранга Э.В. Андерхилл	
Vanguard	кап. 1 ранга Дж. Д. Дик	

1-я эскадра линкоров

Marlborough	кап. 1 ранга Г.П. Росс	вице-адмирал сэр Сесиль Берни
Revenge	кап. 1 ранга Э.Б. Киддл	
Hercules	кап. 1 ранга Л. Клинтон-Бейкер	
Agincourt	кап. 1 ранга Г.М. Даути	
Colossus	кап. 1 ранга Э.Д.П.Р. Паунд	контр-адмирал Э.Ф.Э. Гонт
Collingwood	кап. 1 ранга Дж. К. Ли	
Neptune	кап. 1 ранга В.Х.Г. Бернард	
St. Vincent	кап. 1 ранга У.У. Фишер	

3-я эскадра линейных крейсеров

(временно придана)

Invincible	кап. 1 ранга Э.Л. Клэй	контр-адмирал О.Л.Э. Худ
Inflexible	кап. 1 ранга Э.Х.Ф. Хитон- Эллис	
Indomitable	кап. 1 ранга Ф.У. Кеннеди	

1-я эскадра крейсеров

Defence	кап. 1 ранга С.В. Эллис	контр-адмирал сэр Роберт Арбетнот
Warrior	кап. 1 ранга В.Б. Молтено	
Duke of Edinburgh	кап. 1 ранга Г. Блэкетт	
Black Prince	кап. 1 ранга Т.П. Бонхэм	

2-я эскадра крейсеров

Minotaur	кап. 1 ранга Э.Л.С.Х. д'Иф	контр-адмирал Г.Л. Хит
Hampshire	кап. 1 ранга Г.Дж. Сэвилл	
Cochrane	кап. 1 ранга Э. Ла Т. Литэм	
Shannon	кап. 1 ранга Дж.С. Дюмареск	

4-я эскадра легких крейсеров

Calliope	коммодор К.Э. Ле Мезюрье
Constance	кап. 1 ранга К.С. Таунсенд
Caroline	кап. 1 ранга Г.З. Крук
Royalist	кап. 1 ранга Г. Мид
Comus	кап. 1 ранга Э.Г. Готэм

ПРИДАНЫ

(в основном в качестве репетиционных судов)

Active	кап. 1 ранга П. Уигерс
Bellona	кап. 1 ранга Э.Б.С. Даттон
Blanche	кап. 1 ранга Дж. М. Каземент
Boadicea	кап. 1 ранга Л.К.С. Вуллкомб
Canterbury	кап. 1 ранга П.М.Р. Ройдз
Chester	кап. 1 ранга Р.Л. Лоусон

4-я флотилия эсминцев

Tipperary	кап. 1 ранга Л.Дж. Винтур	
Acasta	Contest	Owl
Achates	Fortune	Porpoise
Ambuscade	Garland	Shark
Ardent	Hardy	Sparrowhawk
Broke	Midge	Spitfire
Christopher	Ophelia	Unity

11-я флотилия эсминцев

Castor (Л.КР)	коммодор Дж.Р.П. Хоксли	
Kempenfelt	Martial	Moon
Magic	Michael	Morning Star
Mandate	Milbrook	Mystic
Manners	Minion	Ossory
Marne	Mons	

12-я флотилия эсминцев

Faulknor	кап. 1 ранга Э.Дж.Б. Стирлинг	
Maenad	Mindful	Nonsuch
Marksman	Mischief	Obedient
Marvel	Narwhal	Onslaught
Mary Rose	Nessus	Opal
Menace	Noble	

РАЗНЫЕ

Abdiel	минзаг
Oak	придан флагману флота

Флот линейных крейсеров

<i>Lion</i>	кап. 1 ранга Э.Е. Четфилд	вице-адмирал сэр Дэвид Битти
-------------	------------------------------	---------------------------------

1-я эскадра линейных крейсеров

Princess Royal	кап. 1 ранга У.Г. Коуэн	контр-адмирал О. де Б. Брок
Queen Mary	кап. 1 ранга Прауз	
Tiger	кап. 1 ранга Г.Б. Пелли	

2-я эскадра линейных крейсеров

New Zealand	кап. 1 ранга Дж.Ф.Э. Грин	контр-адмирал У.К. Пакенхэм
Indefatigable	кап. 1 ранга К.Ф. Сойерби	

5-я эскадра линкоров

Barham	кап. 1 ранга Э.У.К. Уоллер	контр-адмирал Х. Эван-Томас
Valiant	кап. 1 ранга М. Вулкомб	
Warspite	кап. 1 ранга Э.М. Филлпотс	
Malaya	кап. 1 ранга Э.Д.Е.Х. Бойл	

1-я эскадра легких крейсеров

Galatea	коммодор Э.С. Александер-Синклер
Phaeton	кап. 1 ранга Дж.Э. Камерон
Inconstant	кап. 1 ранга Б.С. Тешигер
Cordelia	кап. 1 ранга Т.П.Х. Бимиш

2-я эскадра легких крейсеров

Southampton	коммодор У.Э. Гуденаф
Birmingham	кап. 1 ранга Э.Э.М. Дафф
Nottingham	кап. 1 ранга К.Б. Миллер
Dublin	кап. 1 ранга Э.К. Скотт

3-я эскадра легких крейсеров

Falmouth	кап. 1 ранга Дж.Д. Эдвардс	контр-адмирал Т.Д.У. Нэпир
Yarmouth	кап. 1 ранга Т.Д. Пратт	
Birkenhead	кап. 1 ранга Э. Ривз	
Gloucester	кап. 1 ранга У.Ф. Блант	

1-я флотилия эсминцев

Fearless (Л. КР)	кап. 1 ранга Д.К. Рупер	
Acheron	Badger	Hydra
Ariel	Defender	Lapwing
Attack	Goshawk	Lizard

9-я и 10-я флотилии эсминцев

Lydiard	кап. 2 ранга М.Л. Голдсмит	
Landrail	Moorsom	Turbulent
Laurel	Morris	
Liberty	Termagant	

13-я флотилия эсминцев

Champion (Л.КР)	кап. 1 ранга Дж.У. Фэри	
Moresby	Nicator	Pelican
Narborough	Nomad	Petard
Nerissa	Obdurate	
Nestor	Onslow	

Гидроавианосец

Engadine	кап. лейт. Робинсон
----------	---------------------

Флот Открытого Моря в битве при Скагерраке

Линейный флот

3-я эскадра линкоров

König	кап. 1 ранга Брюнингхауз	контр-адмирал Пауль Бенке
Grosser Kurfurst	кап. 1 ранга Э. Гётте	
Kronprinz	кап. 1 ранга К. Фельдт	
Markgraf	кап. 1 ранга Зейферлинг	
Kaiser	кап. 1 ранга Фрейхерр фон Кейзерлинг	контр-адмирал Г. Нордманн
Kaiserin	кап. 1 ранга Сиверс	
Prinzregent Luitpold	кап. 1 ранга Хойзер	

1-я эскадра линкоров

Friedrich der Grosse	кап. 1 ранга Т. Фукс	вице-адмирал Рейнхард Шеер
Ostfriesland	кап. 1 ранга фон Натцмер	вице-адмирал Э. Шмидт
Thüringen	кап. 1 ранга Г. Кюзель	
Helgoland	кап. 1 ранга фон Камеке	
Oldenburg	кап. 1 ранга Гёпфнер	
Posen	кап. 1 ранга Р. Ланге	контр-адмирал В. Энгельгардт
Rheinland	кап. 1 ранга Рохардт	
Nassau	кап. 1 ранга Г. Клаппенбах	
Westfalen	кап. 1 ранга Редлих	

2-я эскадра линкоров

Deutschland	кап. 1 ранга Г. Мейер	контр-адмирал Ф. Мауве
Hessen	кап. 1 ранга Р. Бартельс	
Pommern	кап. 1 ранга Бёлькен	
Hannover	кап. 1 ранга В. Гейне	контр-адмирал Фрейхерр фон Дальвиг цу Лихтенфельс
Schlesien	кап. 1 ранга Ф. Бенке	
Schleswig-Holstein	кап. 1 ранга Барентрапп	

4-я Разведгруппа

Stettin	кап. 1 ранга Ф. Ребенсбург	коммодор Л. фон Рейтер
München	кап. 2 ранга О. Бёкер	
Hamburg	кап. 2 ранга фон Гаудекер	
Frauenlob	кап. 1 ранга Г. Хоффманн	
Stuttgart	кап. 1 ранга Хагедорн	

Минные флотилии

Rostock (Л.КР)	кап. 1 ранга О. Фельдманн	коммодор А. Михельсен
----------------	------------------------------	--------------------------

1-я флотилия эсминцев

G-39	кап. 2 ранга К. Альбрехт
------	--------------------------

I полуфлотилия

G-40	
G-38	
S-32	

3-я флотилия эсминцев

S-53	кап. 2 ранга Холльманн
------	------------------------

V ПОЛУФЛОТИЛИЯ	VI ПОЛУФЛОТИЛИЯ
V-71	S-54
V-73	V-48
G-88	G-42

5-я флотилия эсминцев

G-11	кап. 2 ранга Хейнеке
------	----------------------

IX ПОЛУФЛОТИЛИЯ	X ПОЛУФЛОТИЛИЯ
V-2	G-8
V-4	G-7
V-6	V-5
V-1	G-9
V-3	G-10

7-я флотилия эсминцев

S-24	кап. 2 ранга фон Кох
------	----------------------

ХІІІ ПОЛУФЛОТИЛИЯ	ХІV ПОЛУФЛОТИЛИЯ
S-15	S-19
S-17	S-23
S-20	V-189
S-16	V-186 (отправлен 31 мая в 7.15 обратно из-за текущих конденсаторов)
S-18	

Соединение линейных крейсеров

1-я Разведгруппа

Lutzow	кап. 1 ранга Хардер	контр-адмирал Франц Хиппер
Derflinger	кап. 1 ранга Хартог	
Seydlitz	кап. 1 ранга М. фон Эгиди	
Moltke	кап. 1 ранга фон Карпф	
Von der Tann	кап. 1 ранга В. Ценкер	

2-я Разведгруппа

Frankfurt	кап. 1 ранга Т. фон Трота	контр-адмирал Ф. Бёдикер
Wiesbaden	кап. 1 ранга Рейсс	
Pillau	кап. 1 ранга Моммзен	
Elbing	кап. 1 ранга Мадлунг	

Минные флотилии

Regensburg (Л.КР)	кап. 1 ранга Хойберер	коммодор П. Гейнрих
----------------------	--------------------------	------------------------

2-я флотилия эсминцев

B-98	кап. 1 ранга Шурр
------	-------------------

III ПОЛУФЛОТИЛИЯ	IV ПОЛУФЛОТИЛИЯ
G-101	B-109
G-102	B-110
B-112	B-111
B-97	G-103
	G-104

6-я флотилия эсминцев

G-41	корветтен-капитан М. Шульц
------	----------------------------

ХІ ПОЛУФЛОТИЛИЯ	ХІІ ПОЛУФЛОТИЛИЯ
V-44	V-69
G-87	V-45
G-86	V-46
S-50	
G-37	

9-я флотилия эсминцев

V-28	корветтен-капитан Гёле
------	------------------------

ХVII ПОЛУФЛОТИЛИЯ	ХVIII ПОЛУФЛОТИЛИЯ
V-27	V-30
V-26	S-34
S-36	S-33
S-51	V-29
S-52	S-35

В операции были задействованы подводные лодки: *U-24, U-32, U-63, U-66, U-70, U-43, U-44, U-52, U-47, U-46, U-22, U-19, UB-22, UB-21, U-53, U-64.*

К ведению разведки были привлечены дирижабли: *L-11, L-17, L-14, L-21, L-23, L-16, L-13, L-9, L-22, L-24.*

Разруха в головах

Прежде всего посмотрим, что намеревался в это время делать сэр Дэвид Битти. Как ни парадоксально, он, специально готовясь к бою с линейными крейсерами Хиппера, в результате оказался к нему совершенно не готов. Рассмотрим чуть детальнее его походный порядок. Внешне он выглядел разумно: впереди разведывательная завеса легких крейсеров, за ней репетичный корабль и далее главные силы. Завеса оказалась довольно широкой, крейсера захватывали полосу в 25 миль. А вот главные силы оказались разбросанными по совершенно непонятным причинам. Если сложный походный строй Линейного Флота адмирала Джеллико еще можно оправдать, то подобные действия Битти объяснить крайне затруднительно. Неизвестно, зачем он держал 2-ю эскадру линейных крейсеров в 3 милях по левому траверзу, а 5-ю эскадру линкоров – в 5 милях за кормой у себя. Кильватерная колонна из 25 линкоров действительно вряд ли сумеет маневрировать, но для каких целей разделены на две группы 6 линейных крейсеров? Если говорить точнее, с какой целью были отделены 2 корабля 2-й эскадры линейных крейсеров? К тому же линкоры Эван-Томаса изначально находились слишком далеко. Утверждение, будто Битти принял этот ордер, намереваясь занять позицию в авангарде Гранд Флота после намеченного randevu с Джеллико, несо-

стоятельно, но именно в таком непонятном походном порядке Флот Линейных Крейсеров следовал все утро 31 мая.



Адмирал Д. Битти

Не меньшее удивление вызывает включение в состав отряда Битти гидроавиатранспорта «Энгадайн». Со своей парадной скоростью 21 узел он смотрится не слишком уместно в составе соединения, все корабли которого способны дать не менее 24 узлов, причем предполагается, что они и будут действовать именно на этой скорости. Но и это еще не все. Битти вводит его в состав разведывательной завесы, и «Энгадайн» занимает место между крейсерами «Инконстант» и «Фалмут». Это уже совершенно необъяснимо, ведь единственное, что следует делать авиатранспорту, заметив вражеские корабли, – как можно скорее спастись под прикрытие линейных крейсеров. Ни о какой остановке для спуска гид-

росамолетов не может быть и речи. Однако дальше – больше. К 14.15, когда были замечены немцы, «Энгедайн» был выдвинут на 4 мили вперед «Фалмута», оказавшись **перед** завесой крейсеров. Фактически Битти превратил гидроавиатранспорт в смертника – нетрудно представить, что случилось бы, если бы первым на немцев натолкнулся не крейсер «Галатея», а именно этот несчастный корабль. Ни сражаться, ни удрать от современных немецких легких крейсеров и эсминцев он не мог.



Адмирал Ф. фон Хиппер

Итак, до 13.30 никакого противника англичане не заметили, и Битти уже готовился повернуть на север, чтобы следовать на встречу с Джеллико. Однако утром Битти задержался на полчаса, чтобы осмотреть подозрительные траулеры, и в 14.15 все еще двигался на восток, причем находил-

ся в 10 милях севернее намеченной точки. Джеллико также находился не там, где предполагалось, – в 15 милях западнее намеченного. Когда Битти передал приказ поворачивать на N-t-O, крейсера Александер-Синклера, Нэпира и Гуденафа были развернуты в линию дозора в 8 милях на SSO от «Лайона». При этом дозорная линия растянулась еще сильнее. «Инконстант» и «Корделия» оторвались на 7,5 мили от «Фалмута», а «Галатея» и «Фаэтон» – на 7 миль от них самих, то есть соединение Битти не сумело сохранить строй. Именно в этот момент «Галатея», крайний левый корабль завесы Битти, заметила датский пароход «Н.Й. Фьорд» и подозрительный корабль возле него. В 14.10 крейсер сообщил об этом по радио командующему и пошел на сближение, чтобы опознать подозрительный корабль. Один из офицеров «Галатеи» вспоминал:

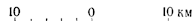
«Крейсер как раз собирался поворачивать, когда на востоке было замечено торговое судно, травившее пар. Коммодор <Александер-Синклер> направился туда, чтобы осмотреть его. От борта судна отходил эсминец. Судя по короткой фок-мачте и высокой грот-мачте, это был гунн. Сразу была объявлена боевая тревога. Когда я поднялся по трапу на полубак, то чуть не оглох от выстрела носового 152-мм орудия, а ударная волна едва не сбросила меня за борт. Я нырнул в свою крошечную рубку быстрее, чем рассказываю об этом. И как только я там очутился, с мостика пришло первое сообщение о противнике».

ЮТЛАНДСКОЕ МОРСКОЕ СРАЖЕНИЕ 31 мая—1 июня 1916 г.



Главные силы английского Флота из-за ошибки в счислении обнаружили противника не прямо, а справа по носу и на 15—20 м. раньше; не успев перестроиться в боевой порядок, к 1800 начали развешивание влево.

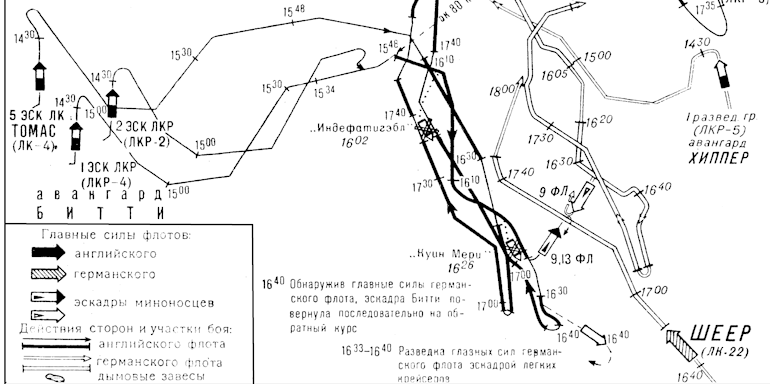
Бой авангардов. 14 ч. 30 м. — 18 ч.



ДЖЕЛЛИКО
(ЛК-24)

18⁰⁰ 3 эскадра линейных крейсеров, обнаружив германский флот, повернула на соединение со своими главными силами

15³⁴ Самолет с германского АВТР „Энгадин“ донес:
Неприятель идет югом S”



А что немцы? Германский главнокомандующий тоже до сих пор не имел никаких сведений о противнике, он спокойно продолжал двигаться к берегам Норвегии. Линейные крейсера Хиппера находились в 60 милях впереди линкоров Битти. Ни Битти, ни Хиппер не подозревали, что в 14.00 эскадры разделяли всего 50 миль. Когда Битти повернул на север на соединение с Джеллико, он оказался на параллельном курсе с Хиппером, а их завесы теперь находились на расстоянии всего 22 мили. Противники могли двигаться так

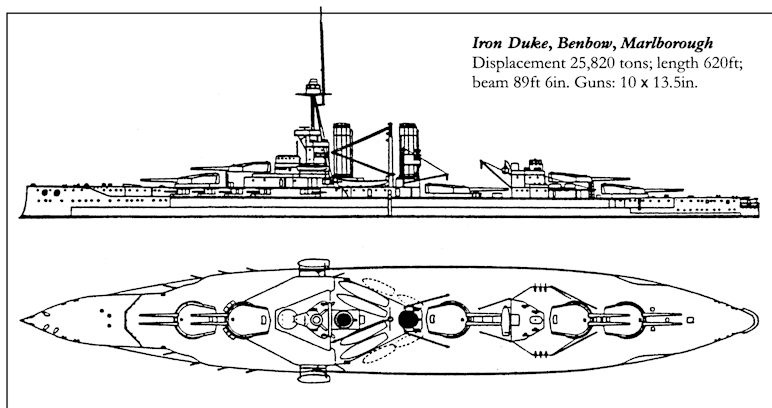
достаточно долго, ничего не подозревая, но вмешался Господин Случай.

В 14.00 легкий крейсер «Эльбинг», тоже крайний левый корабль завесы, только уже Хиппера, заметил тот же самый пароход. Командир крейсера капитан 1 ранга Мадлунг приказал командиру IV полуфлотилии корветтен-капитану Адольфу Дитмару взять миноносцы В-109 и В-110 и осмотреть пароход. Именно они остановили датчанина, который начал травить пар, что и было замечено «Галатеей». Настал урочный час!

В 14.18 на «Галатее» был поднят флажный сигнал «Вижу неприятеля», а вскоре после этого Александер-Синклер радировал: «Два крейсера, вероятно вражеских, замечены по пеленгу OSO». Мадлунг послал аналогичную радиограмму Шееру, хотя тоже переоценил замеченного противника, назвав его броненосным крейсером. Примерно в это время заметил противника и «Энгедайн», но никаких сообщений не передал.

Любопытно отметить, что флагман Джеллико «Айрон Дюк» принял сигнал «Галатеи» в 14.18, а вот флагман Битти «Лайон», которому оно, собственно, и адресовалось, только в 14.20. В 14.26 commodore Александер-Синклер повернул крейсера «Галатея» и «Фаэтон» на NO, чтобы атаковать германские эсминцы, а Мадлунг пошел им на помощь. В 14.28 «Галатея» открыла огонь по немецким миноносцам, которые поспешно отошли, не получив попаданий. Примчавшийся

«Эльбинг» ответил на огонь «Галатеи» с дистанции 15 000 ярдов, однако по странной случайности первый германский снаряд, попавший в британский крейсер, не взорвался. Так началась Ютландская битва, причем оба главнокомандующих не подозревали, что встретились с главными силами противника.



Английский линкор «Айрон Дьюк»

Реакция Битти на сообщение «Галатеи» была характерной для этого адмирала. Он сразу решил, что за «2 крейсерами, вероятно вражескими», находятся другие германские корабли, и приказал командиру «Лайона» Четфилду немедленно повернуть на SSO. Битти не стал дожидаться, пока остальные корабли получают этот приказ и выполняют его, он всегда пытался экономить даже секунды. Такое поведение прили-

чувствует гусарскому корнету, но никак не адмиралу. 1-я эскадра линейных крейсеров последовала за флагманом, 2-я эскадра тоже повернула практически без задержки. Но «Барэм» находился слишком далеко, и Эван-Томас не заметил сигнала Битти. Он вообще смотрел только на север, ожидая появления линкоров Джеллико. Командир «Барэма» капитан 1 ранга Крэйг попытался убедить адмирала следовать за линейными крейсерами, однако тот, кажется, боялся даже чихнуть без приказа. «Мой адмирал все знает лучше меня. Если он пожелает, чтобы я двинулся куда-то еще, он отдаст нужный приказ» – так рассуждал не один только Эван-Томас, но практически все адмиралы Гранд Флита.

Напомним, что в 14.28 замыкающий колонну линейных крейсеров «Тайгер» был назначен ответственным за передачу приказов Битти на «Барэм», в результате серии поворотов «Лайон» оказался ближе к «Барэму», чем «Тайгер», однако связист Битти этого не заметил. Впрочем, лейтенант Сеймур уже показал, чего он стоит: 16 декабря 1914 года во время набега немцев на Скарборо именно он так сформулировал сигнал, что легкие крейсера commodore Гуденафа прекратили преследование немцев и отошли на соединение с главными силами. Контакт с противником был утерян, и линейные крейсера Хиппера выскользнули из расставленной западни. В бою на Доггер-банке он опять так здорово подобрал сигнальные флаги, что контр-адмирал Мур прекратил преследование немецкой эскадры и занялся добиванием обречен-

ного «Блюхера». Однако наказали почему-то Мура, а не Сеймура. В начале 1920-х годов Битти был вынужден признать: «Он проиграл мне три сражения», но во время войны никаких претензий к некомпетентному флаг-лейтенанту адмирал не предъявлял.

Впрочем, отличился и Эван-Томас. Прежде чем повернуть на новый генеральный курс, он счел себя обязанным выполнить очередной зигзаг и оказался вообще в 10 милях от «Лайона». В 14.32 Битти увеличил скорость до 22 узлов, и линейные корабли начали быстро отставать. Желание Битти как можно быстрее догнать противника, глупость Сеймура и еще большая глупость Эван-Томаса наложились друг на друга. В результате линейные крейсера лишились поддержки 4 мощных линкоров, которые могли с самого начала изменить ход боя, так как расстояние между ними увеличилось до 10 миль.

Как же обстояло дело? Первый сигнал Битти о повороте был сделан флагами в 14.25, а в 14.30 был повторен прожектором на «Барэм», в бортжурнале указано, что он был принят в 14.34. Адмиральский штаб на мостике «Барэма» пришел к интересному выводу: сигнал не касается 5-й эскадры линкоров и адресован только линейным крейсерам, а Эван-Томасу передан в целях информации. В 1927 году Эван-Томас попытался объяснить свое поведение в этом бою:

«Единственное объяснение, которое я могу дать тому, что не получил никаких приказов, – это то,

что вице-адмирал хотел указать 5-й эскадре линкоров иной курс. Вероятно, он хотел зажать вражеские легкие крейсера между нами. В противном случае, если бы он хотел, чтобы мы повернули, передать приказ прожектором можно было моментально. Но это произошло лишь после того, как «Лайон» запросил «Тайгер» по радио, передал ли тот приказ поворачивать на «Барэм». Лишь тогда вице-адмирал понял, что происходит».

Объяснение потрясающее. 6 линейных крейсеров и 4 линкора, не считая кораблей сопровождения, – это именно те силы, которые нужно бросить на уничтожение 2 легких крейсеров, да еще при этом предпринимать хитрые маневры. Вам это ничего не напоминает? Правильно, действия русских командиров в позорном бою у Гогланда в 1914 году, когда 4 русских крейсера долго и упорно ставили в два огня ничтожный минзаг. В результате 5-я эскадра линкоров повернула на юг только в 14.40, причем, как полагали ее офицеры, **самовольно**, и увеличила скорость до 22 узлов.

Джеллико бесстрастно констатирует:

«Увидев крупные силы неприятеля и зная, что самая сильная группа его кораблей находится в 5 милях позади, было бы разумно немедленно сосредоточить свои силы, особенно потому, что 5-я эскадра линкоров была на 3–4 узла тихходнее линейных крейсеров. Дистанция была слишком велика, чтобы различить флажный сигнал, и линейные крейсера слишком сильно

дымили, чтобы можно было увидеть их маневры. Поэтому сигнал следовало передать прожектором или по радио, либо обоими способами. В 14.39 (по журналу «Галатеи») или в 14.35 (по журналам «Айрон Дьюка» и «Лайона») «Галатея» сообщила, что видит большое количество дымов по пеленгу ONO. Это была прямая причина сосредоточить силы, более того, еще имелось время для такого сосредоточения, так как Битти в своем донесении указывает, что противник не мог прорваться к Хорнс-риффу, не вступив в бой».

Ошибка Битти, не сумевшего сосредоточить свои силы, имела более серьезные последствия, чем промахи Хиппера. Легкие крейсера Бёдикера сразу помчались на помощь «Эльбингу», а Хиппер этого не сделал. Дело в том, что «Галатея» сначала приняла германские миноносцы за свои и прожектором запросила опознавательные, передав заодно и свои собственные. Англичанам еще аукнется это разгильдяйство. Почему-то в Гранд Флите было принято считать, что любой встреченный корабль это свой, и лишь после доказательства обратного его зачисляли во вражеские, привычки мирного бытия, как видим, не изжились даже после двух лет войны. В следующей мировой войне предпочитали по ошибке обстрелять своих, только бы не упустить врага. Мадлунг оценил важность полученной информации и сразу передал прожектором английский опознавательный «PL» командиру. Но сообщение «Эльбинга» на «Лютцове» было расшифровано неправильно, получилось, что замечено 24–26 вра-

жеских линкоров. Разумеется, Хиппер поспешно повернул на SSW, предположив, что налетел на главные силы Джеллико, однако он быстро понял свою ошибку и в 14.52 повернул на WNW, чтобы помочь эскадре Бёдикера. В 15.00 он уже опознал противника как 4 легких крейсера и увеличил скорость до 23 узлов, надеясь перехватить их. Странное решение: нужно было сразу увеличивать скорость как минимум до 26 узлов. Но мы еще не раз увидим, что скорости германских линейных крейсеров в этом бою будут куда как далеки от значений, показанных (показанных ли?) на испытаниях.

Есть еще одно объяснение, но уже настолько безумное, что я отказываюсь в него верить. Однако оно **существует**. Британский флот переходил на летнее время, и на кораблях Битти часы были установлены на GMT – время по Гринвичу. Зато на эскадре Эван-Томаса они показывали BST – британское летнее время, которое было на час впереди Гринвичского. Подходило время «чая в семь склянок», а чай, как известно, в Англии дело святое, поэтому на кораблях Эван-Томаса занялись чаепитием, и тут уже было не до слежения за сигналами Битти.

В 14.40 Александер-Синклер, гнавшийся за «Эльбингом», передал по радио: «Замечены большие дымы на ONO». Через 10 минут он передал новое сообщение: «Дымы 7 кораблей, кроме крейсеров и эсминцев. Они повернули на север». После этого Битти понял, что противник находится севернее и восточнее его кораблей и бой неизбежен,

так как немцы оказались отрезаны от Хорнс-рифа. Но желание как можно быстрее начать бой заставило Битти полным ходом мчаться на звук выстрелов, не обращая внимания на все больше отстающие линкоры Эван-Томаса. Впрочем, скорость крейсеров Битти тоже была не слишком впечатляющей.

В 14.47 он приказал гидроавиатранспорту «Энгедайн» поднять в воздух одну из его «этажерок». Кстати, это был самый опасный момент для корабля. После поворота Битти на север гидроавиатранспорт оказался в арьергарде, причем как раз с того направления, откуда появление противника было наиболее вероятным. Опасность положения «Энгедайна» осознал лишь контр-адмирал Нэпир, который в 14.31 приказал ему идти на сближение с линейными крейсерами. Экипаж капитан-лейтенанта Робинсона побил все рекорды, готовя неуклюжий аэроплан к вылету. Однако только через 21 минуту лейтенант звена Ратленд сумел поднять в воздух свою машину, ведь для этого требовалось извлечь машину из ангара, расправить крылья, спустить ее на воду, завести мотор... Низкие тучи вынудили Ратленда лететь на высоте всего 1000 футов, и через 10 минут он заметил противника.

«Чтобы выяснить, кто это, мне пришлось подлететь на расстояние 1,5 мили. Они открыли по мне огонь из зенитных и других орудий. Мы ощутили толчки от взрывов шрапнели. Снаряды рвались на расстоянии 200 футов от нас. Когда Тревин

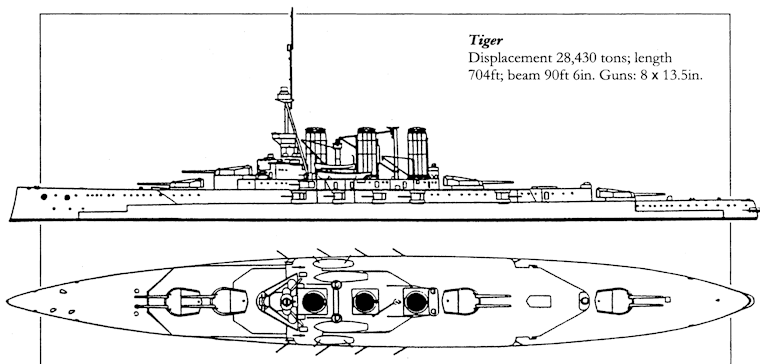
<наблюдатель> выяснил численность и диспозицию противника и отправил донесение, я увеличил дистанцию до 3 миль. Погода немного улучшилась, и мы смогли видеть одновременно и неприятеля, и наш флот. Это зрелище я никогда не забуду! Наши линейные крейсера и линкоры типа «Куин Элизабет» вместе с легкими крейсерами и эсминцами сопровождения мчались вперед, чтобы отрезать неприятеля. В 15.45 лопнул бензопровод к левому карбюратору, мой мотор начал терять обороты, и я был вынужден снижаться. Приводнившись, я с помощью резиновой трубки исправил поломку и сообщил, что снова могу взлететь. Однако я получил приказ подойти к борту корабля и краном был поднят на «Энгедайн».

Так завершилась первая попытка использовать летательный аппарат тяжелее воздуха. Можно лишь пожалеть, что все усилия Ратленда и Тревина пропали попусту. Их радиосообщение было получено на «Энгедайне», однако гидроавиатранспорт не сумел передать его на «Лайон». В этот момент впервые проявилась недостаточная боевая готовность кораблей соединения адмирала Битти, в чем виноват адмирал лично. Новых попыток использовать самолеты во время боя не предпринималось. Волнение было не слишком сильным, но хрупкая конструкция из жердочек и парусины могла не выдержать и такого. Вероятно, этим объясняется то, что адмирала Джеллико не озаботило то, что гидроавиатранс-

порт «Кампэниа» не покинул Скапа Флоу, так как не принял сигнала о выходе. (Кстати, вот вам опять пример отвратительной постановки сигнальной службы в Королевском Флоте!) Корабль мог догнать линкоры, и тогда его 10 гидросамолетов сослужили бы хорошую службу, ведя разведку. Хотя дело могло обернуться так же, как с «Энгедайном». Однако Джеллико все-таки следует поставить в вину это решение, адмирал просто обязан был использовать **все** шансы до самого ничтожного. Позднее такая манера действий еще аукнется ему.

В результате Битти пришлось полагаться на сообщения Александер-Синклера. 1-я эскадра легких крейсеров старалась увлечь противника на северо-запад. Решение более чем странное. Сначала Александер-Синклер имел 2 крейсера против крейсера и 2 эсминцев немцев, потом у него было 4 крейсера против 3 немецких, и все-таки он отходил. Почему? Британские линейные крейсера в 15.00 повернули на восток, а потом на северо-восток. В 15.13 скорость была увеличена до 23 узлов, и Битти рассчитывал отрезать противника от его баз. Эван-Томас, срезая углы, сумел кое-как сократить расстояние до линейных крейсеров, сейчас 5-я эскадра линкоров находилась в 6 милях на левой раковине Битти. «У Битти появилась прекрасная возможность сосредоточить свои силы. Противник шел прямо на наш Линейный Флот, поэтому потеря 2–3 миль не имела значения. Однако эта возможность не была использована», – сухо заме-

чает Джеллико. На мачте «Лайона» взвился сигнал «ВJ 1», что означало «Полная боевая готовность». Остальные корабли отретировали его, и на мачтах «Принцесс Ройял», «Куин Мэри», «Тайгера», «Нью Зиленда», «Индефетигебла» взвились стеньговые флаги. Экипажи спешно проверяли работу всех приборов и механизмов, медленно заворачивались оружейные башни, из погребов по элеваторам поползли снаряды. На мостике «Нью Зиленда» капитан 1 ранга Грин надел «ню-ню», ритуальную маорийскую юбочку, которая приносила удачу в бою. Интересно отметить, что «Нью Зиленд» действительно не пострадал ни в одном из сражений, одно случайное попадание в Ютландской битве, ни раненых, ни убитых. Тут действительно начнешь верить в приметы.



Английский линкор «Тайгер»

На борту германских кораблей происходило то же са-

мое. Колокола громкого боя вызвали матросов на боевые посты. Хиппер следовал за Бёдикером на северо-запад, держа скорость 25 узлов. «Лютцов», «Дерфлингер», «Зейдлиц», «Мольтке» и «Фон дер Танн» мчались вперед, пытаясь отрезать британские легкие крейсера.

Примерно в это время ошибку допустил уже другой британский командир – командир 3-й эскадры легких крейсеров контр-адмирал Нэпир. Мы уже видели, что разведывательная завеса Битти растянулась в северном направлении, а после того, как «Галатея» завязала перестрелку с немцами, Нэпир повел все свои крейсера «на звук выстрелов», в результате разведывательная завеса просто рассыпалась. Нэпир грубейшим образом нарушил «Боевые инструкции» Гранд Флита, в которых говорилось: «После установления контакта с противником самой важной задачей становится его поддержание... Однако следует экономить силы и не сосредотачивать в одном месте больше кораблей, чем это необходимо». В результате британские линейные крейсера совершенно неожиданно натолкнулись на корабли Хиппера, причем условия освещения были таковы, что немцы первыми увидели противника. И это несмотря на то, что Битти имел 12 легких крейсеров против 5 у Хиппера!

Разумеется, можно сразу вспомнить знаменитое «каждый мнит себя стратегом, видя бой со стороны». Одного мы обвиняем за нерешительность, другого за чрезмерную инициативность, и все это, конечно же, с позиции знаменитого по-

слезнания. Справедливые возражения. Однако все сразу отпадают, если принять во внимание важный нюанс: господа адмиралы являются **профессионалами** или хотя бы считаются таковыми. На то они и профессионалы, чтобы правильно оценивать ситуацию и принимать единственно верные решения – это их главная, а точнее, единственная обязанность. А если профессионал допускает детские ошибки, это означает одно: он либо дурак, либо шарлатан, и тогда ему нужно срочно менять профессию, потому что ошибки генералов и адмиралов **слишком** дорого обходятся другим.

Кстати, даже после того, как отряды Александер-Синклера и Нэпира соединились, 8 британских крейсеров продолжали отходить перед 3 немецкими. Неужели британские командиры всерьез рассчитывали, что Бёдикер погонится за отрядом, почти втрое превышающим его силы? Кстати, Битти, получив донесение Нэпира о намерении соединиться с Александер-Синклером, ничего не возразил, более того, в своем рапорте после боя он назвал действия этих уклонистов «великолепными и имеющими огромное значение». Имеется, впрочем, одно предположение, оскорбительное для Королевского Флота, однако иного предложить невозможно. Немцы дали несколько залпов по британским крейсерам с дистанции около 14 000 ярдов и даже добились одного попадания (правда, снаряд не взорвался), но эта пальба убедила британских командиров, что немецкие орудия гораздо дальнобойнее британских, а потому британские крейсера просто

беспомощны перед немецкими, это при том, что англичане имели более высокую скорость и вполне могли сократить дистанцию до необходимой им. Но каковы бы ни были причины, 1-я и 3-я эскадры легких крейсеров более в бою участия не принимали. Александер-Синклер и Нэпир обозначили свое присутствие, но проводили политику невмешательства.

В 15.20 немцы увидели дымы двух крупных кораблей, а в 15.22 с «Зейдлица» на дистанции 16 000 ярдов четко опознали характерные треногие мачты кораблей 2-й эскадры линейных крейсеров. Соответственно, первым заметил немцев «Нью Зиленд» и лишь потом – сам Битти. Это произошло в 15.32, вскоре после того, как «Лайон» повернул на восток. Немного позднее и с «Принцесс Ройял» «увидели неприятеля, 5 линейных крейсеров в сопровождении эсминцев, ясно различимые, несмотря на большую дистанцию. Сначала с боевых марсов были замечены мачты, трубы и надстройки противника, но из башен в это время были видны лишь густые облака дыма». К счастью, вражеские корабли находились на расстоянии 14 миль, что превышало дальность орудий. Хотя германский адмирал оказался в таком же положении, ведь его завеса была гораздо более малочисленной, ярко освещенный западный горизонт позволил ему заметить британские линейные крейсера на 12 минут раньше.

Хиппер немедленно сообщил Шееру о контакте, и тот

приказал своим линкорам увеличить скорость до 16 узлов, ведь больше броненосцы Мауве не могли выжать из своих устаревших машин. Хиппер отозвал Бёдикера, так как тот оказался в опасности, и повернул свои линейные крейсера на SSO. Он решил завлечь своего противника прямо на линкоры Шеера. Хиппер ошибочно решил, что перед ним 6 линейных крейсеров и 5 линкоров типа «Куин Элизабет». Немцы до самого конца искренне верили, что в бою участвовали все 5 линкоров типа «Куин Элизабет», и Шеер на этом основании долго утверждал, что потопил один из них.

Битти тоже передал по радио сообщение о контакте и увеличил скорость до 25 узлов, чтобы сблизиться с противником. В этот момент связисты «Лайона» были заняты по горло, передавая целый ворох нужных и ненужных сообщений – флагами, по радио и прожектором. Например, адмиралу за чем-то вздумалось выяснить точные координаты «Галатеи», которую с «Лайона» в этот момент не видели. Эван-Томасу прожектором был передан приказ следовать курсом ONO со скоростью 25 узлов. Битти совершенно забыл, что корабли Эван-Томаса не могут дать больше 24 узлов. Мало того, этот курс не позволял линкорам 5-й эскадры сблизиться с линейными крейсерами, что имело самые роковые последствия, хотя Битти уже было ясно, что бой вести придется на курсе SO. Конечно, Эван-Томас виноват, но, может быть, не **настолько** виноват в случившемся позднее?

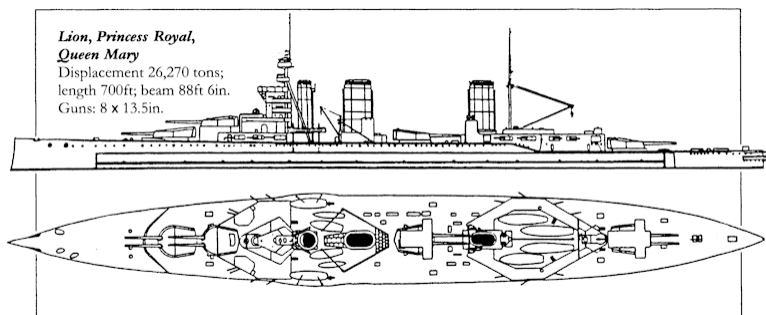
В 15.45 Битти, получив подробные донесения с «Галатеи»

и «Фалмута», которые поддерживали контакт с противником, повернул на OSO, а чуть позднее на SSO. Хиппер намеренно не открывал огонь, так как на малой дистанции превосходство противника в калибре орудий ощущалось бы не так сильно, однако германский адмирал никак не мог понять, почему не стреляют англичане, ведь предельная дальность стрельбы 343-мм орудий «Лайона» составляла 23 000 ярдов. Он не знал, что своим приказом Битти потребовал стрелять с дистанции 16 000 ярдов, «чтобы использовать преимущества наших более тяжелых снарядов, свести к минимуму недостатки нашей броневой защиты и выйти на дальность стрельбы наших 305-мм орудий», поэтому Битти ждал, пока дистанция не сократится. В результате в 15.49 немцы первыми открыли огонь с дистанции 15 000 ярдов, однако они потеряли преимущество первого залпа, неправильно определив дистанцию. По словам старшего артиллериста «Дерфлингера» фон Хазе, ему удалось накрыть цель только шестым залпом. Когда немцы открыли огонь, Битти был просто вынужден сделать то же самое. Один из офицеров «Принцесс Ройял» вспоминал:

«Их залпы постепенно ложились все ближе. Мы увидели красно-черную вспышку попадания нашего снаряда в «Лютцов». В 15.51 мы увидели попадание в среднюю часть «Лайона», а через пару минут в нас попали 2 снаряда калибра 305 мм, которые временно вывели из строя дальномерный пост. В 15.56

противник находился примерно в 10° позади нашего траверза, двигаясь на юг. Обе эскадры вели такой быстрый и решительный огонь, что было ясно – в ближайшие минуты должно что-то случиться».

Второе попадание в «Лайон» предупредило Битти, что вести бой на дистанции 11 000 ярдов нежелательно, так как противник может использовать среднюю артиллерию, которой британские корабли не имели, поэтому он повернул на 2 румба вправо. Хиппер в это же время тоже решил, что дистанция слишком мала, и повернул на SO.



Английский линейный крейсер «Лайон»

Офицер, находившийся на борту линейного крейсера «Нью Зиленд», шедшего в хвосте колонны Битти, вспоминал: «Мы с трудом поверили, что бой действительно начался. Все это слишком походило на учения. Мы и немцы повернули на почти параллельные курсы и ждали, пока дистанция сократится, прежде чем открыть огонь. Все вели себя

хладнокровно и выполняли свои обязанности почти механически». Однако очень быстро англичане на своей шкуре ощутили, что кровавая реальность боя все-таки отличается от учебных стрельб. Как только немцы нащупали дистанцию, они начали добиваться попаданий. Противник находился в более благоприятной ситуации, так как солнце освещало английские корабли, а ветер уносил дым прочь, не мешая немецким наводчикам. Сразу после того, как немцы открыли огонь, «Лайон» и «Тайгер» получили по три попадания, зато немецкие корабли оставались невредимы еще 5 минут, лишь потом снаряд с «Куин Мэри» вывел из строя одну башню «Зейдлица». Весь расчет башни погиб. Самое интересное, что уроки боя на Доггер-банке не пошли англичанам впрок. Снова началась путаница с распределением целей. 6 линейных крейсеров Битти не смогли разобраться с 5 германскими. «Дерфлингер» оставался необстрелянным почти 10 минут, прежде чем «Куин Мэри» перенес огонь на него и сразу добился попадания. Впрочем, это не имело столь большого значения, как это пытаются представить историки, потому что за это время «Дерфлингер» попаданий не добился. «Тайгер» тоже перепутал цели, как и в бою на Доггер-банке, и стрелял по «Мольтке» вместо «Зейдлица». Точнее, как и в том бою, артиллеристы капитана 1 ранга Пелли стреляли в молоко. Тогда они приняли всплески снарядов «Лайона» за собственные, а сейчас начали наводить вообще по «Регенсбургу», маячившему где-то позади линейных крей-

серов Хиппера. И Битти, и Желлико считали Пелли не соответствующим должности, но почему-то именно он командовал лучшим из британских линейных крейсеров. А в целом этот эпизод стал еще одним доказательством пренебрежения к боевой подготовке со стороны Битти. Вспоминает старший артиллерист «Дерфлингера» фон Хазе:

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.