

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Эрих Редер

ГРОСС- АДМИРАЛ



ВОСПОМИНАНИЯ КОМАНДУЮЩЕГО ВМФ
ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

1935–1943

Эрих Редер

Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха. 1935-1943

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=156641

Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха.

1935-1943: Центрполиграф; М.: 2004

ISBN 5-9524-1014-6

Аннотация

Автор книги – гросс-адмирал Эрих Редер, стоявший во главе ВМФ Германии с января 1935 года до января 1943-го. Описывая свой жизненный путь, он особое внимание уделяет периоду Первой и Второй мировых войн. В книге рассказывается о политической ситуации в Германии накануне прихода к власти нацистов, о взаимоотношениях военного руководства флота с нацистской партией и политических деятелях этого режима.

Содержание

Предисловие автора	4
Глава 1	9
Обучение в императорском военно-морском флоте, 1894—1897 годы	15
Офицерская подготовка	20
Первая должность	25
«Германия» и Дальний Восток	27
На суше и на море, 1901—1905 годы	48
Глава 2	58
Конец ознакомительного фрагмента.	84

Эрих Редер Гросс-адмирал. Воспоминания командующего ВМФ Третьего рейха. 1935-1943

Предисловие автора

В своем вступлении к книге «По другую сторону холма» британский военный писатель Лиддел Харт приводит такой эпизод из жизни фельдмаршала лорда Веллингтона. Во время путешествия лорд Веллингтон и его знакомый коротали время за разгадыванием, какого рода местность может оказаться по другую сторону каждого встречающегося им на пути холма. Когда спутник лорда выразил свое удивление от того, что суждения Веллингтона всегда оказывались верными, последний ответил: «Всю свою жизнь я пытался понять, что лежит по другую сторону холма».

В обычной жизни достаточно трудно представить себе истинную картину того, что лежит по другую сторону холма, который закрывает нам вид. Но еще труднее представить се-

бе, что лежит по другую сторону той непреодолимой горы, которая отделяет настоящее от будущего. Мы живем и действуем ради будущего, пытаюсь угадать его в самых общих чертах, но и это чаще всего бывает трудно. Человеку не дано знать, что уготовила ему судьба. Поэтому все наши деяния отмечены печатью несовершенства. Человек, бросающий взгляд на пройденный им путь с другой стороны холма, видит вещи в совершенно другом свете. То, что раньше представлялось неясным, видится совершенно отчетливо. То, что некогда было неразрешимой проблемой, теперь находит вполне четкое решение. Вещи, которые раньше казались незыблемыми, рассеиваются как мираж. Другие, которые были когда-то совсем не важными или даже забылись, теперь обрели всю свою значимость. Взгляд в прошлое разительно разнится с попыткой проникнуть зрением в покрытое вуалью будущее.

Ныне мы стоим по другую сторону холма. Впервые мы можем осознать куда более ясно и четко, что было верно и что – неправильно. Появление этой книги связано с желанием внести свой вклад в познание прошлого. В ней нет никакого соперничества с теми авторами, которые, основываясь на вновь открывшихся источниках, воссоздают в серьезных трудах историю Германии за последние полвека. Я лишь хочу внести свою скромную толику знания в выполнение этой задачи.

Вполне возможно, что взнос мой будет весьма и весьма

скромным. Офицер, который, в соответствии с традицией и своим личным пониманием, всегда рассматривал себя как слугу вооруженных сил и государства, не может ощущать себя компетентным обсуждать исторические события своего времени иначе, как через узкую призму своего собственного опыта. А я был моряком и солдатом, но никак не политиком. Мои многочисленные заметки дают мне, однако, возможность рассказать о событиях прошлого, их эволюции и связанных с ними мыслях – в том числе и об ошибках, которые мы ныне признали, – с точки зрения того времени. Десять лет заключения в тюрьме Шпандау были благодеянием в том смысле, что они сберегли мою память от неразберихи внешнего мира.

Для военно-морского флота и для меня – в качестве его главнокомандующего – в период между двумя мировыми войнами не было более важного политического события, чем заключение англо-германского военно-морского договора 1935 года. Он означал конец периоду германского плена, который начался Версальским миром. Первая часть этой книги описывает мою службу на флоте вплоть до этого времени; вторая ее часть посвящена развитию событий после 1935 года. Обе части представляют собой неразрывное целое.

Рост военно-морского флота, начавшийся в 1935 году, и многочисленные мои служебные обязанности и достижения, связанные с ним, особенно во время войны, невозможно

описать во всей их полноте. Эта задача должна быть отложена до той поры, когда станут доступными все данные, и выполнена людьми, располагающими большим временем, чем его осталось у меня.

При работе над этой книгой мне оказали неоценимую помощь мои многочисленные старые друзья и товарищи. Будет несправедливо выделить персонально кого-либо из них, поэтому я приношу мою сердечную благодарность всем им. Но я считаю своим долгом поблагодарить адмирала в отставке Эриха Ферсте, моего старого и преданного сотрудника в течение многих лет, за то время и силы, которые он вложил в доработку этого издания. Он самоотверженно держал свои взгляды и интерпретации событий на заднем плане, предоставляя мне возможность быть на виду. Книга эта является всецело моей собственной, и я несу всю ответственность за ее содержание.

Моя жизнь обильно дарила меня своими благами, но и трудностями, а также и трагическими событиями, порой даже чересчур. Не кривя душой, могу сказать, что она была исполнена трудами и заботами. И все же, оглядываясь назад, несмотря ни на что, я благодарен судьбе за то, что с ранней юности я работал среди замечательных людей, товарищем которых я был. Если этой книгой воспоминаний я смогу хоть в какой-то степени уберечь их от забвения, я буду счастлив, что на закате своей жизни выполнил свой последний человеческий долг.

Киль, 1957 год

Эрих Редер

Глава 1

Начало службы на флоте

Поступить на службу в военно-морской флот да и, сказать по правде, вообще выйти в море я в свои детские и юношеские годы даже не помышлял. Мой отец, Ганс Редер, был преподавателем французского и английского языков гимназии Маттиаса Клаудиуса в местечке Вандсбек под Гамбургом, где я и родился 24 апреля 1876 года. Мой дед тоже был учителем, владельцем частной школы. Моя мать, Гертруда Хартманн, была дочерью придворного музыканта Альберта Хартманна.

Жалованье молодого преподавателя гимназии было не таким уж большим, так что нашей семье приходилось экономить, чтобы дать образование мне и двум моим братьям. Но эти уроки экономии стали для нас хорошей школой, в раннем возрасте научив довольствоваться малым и считать каждый пфенниг.

В домашней атмосфере царила дисциплина, смягченная искренней любовью. Страх перед Богом, любовь к правде, чистота — таковы были принципы, впитанные нами с детства. Я до сих пор помню, как усердно мой отец растолковывал мне важность посещения церкви и значение церковной службы перед тем, как я впервые отправился вместе с ним и

с матерью в нашу церковь в Вандсбеке.

В школьные годы мои братья и я доставляли мало хлопот нашим родителям, потому что всем нам учеба давалась достаточно легко. Наш отец учил нас плавать и кататься на лыжах, а наша мать, получившая прекрасное музыкальное образование, давала нам уроки музыки.

Учеба перемежалась частыми поездками, причем не только по городам Германии, но и на природу: в леса и на море. Мы хорошо изучили Гамбург и его порт, а также Саксонский лес, где находился замок Бисмарка. В 1888-м и 1889 годах мы побывали на пляже в Тиммендорфе, где тогда стояло только шесть домов, и в Травемюнде, на Балтийском море. В гавани города Любека я впервые в жизни увидел военный корабль, учебный корвет «Москит». Это единственный военный корабль, который я видел до начала своей службы на военно-морском флоте. Мы даже побывали на борту «Москита», что не произвело на меня совершенно никакого впечатления.

В 1889 году, когда мне было тринадцать лет, отец мой был довольно неожиданно назначен заведующим гимназией Фридриха-Вильгельма в городе Грюнберге, что в Силезии. Такое повышение было признанием его успехов в преподавании, ставших частично следствием его долгих стажировок в Англии и Франции. Но для меня переход от программы классической гимназии Вандсбека к более прагматической школе в Грюнберге был связан с определенными трудностями.

ми. И хотя я опережал своих новых соучеников во французском языке и латыни, но года на полтора отставал от них в английском и математике. Однако четыре недели усиленных занятий под руководством отца летом на пляже позволили мне догнать их в английском, а преподаватель математики в Грюнберге за еще более короткий срок помог заполнить мои пробелы в геометрии.

Перемена в окружающей меня среде была еще больше, чем перемена в учебной программе. Помимо общей разницы в культурном уровне, я оказался еще и в другой языковой среде – здесь говорили на другом диалекте, что порой становилось изрядной проблемой. Но даже эти трудности со временем исчезли. Мы обжились в нашем новом доме и обнаружили, что пешие прогулки по местным холмам ничуть не менее интересны, чем изучение бухт и пляжей балтийского побережья.

За время учебы в Грюнберге многое мне дал доктор Ледеер, молодой профессор, преподававший нам географию и историю. В его изложении история буквально оживала перед нами, причем не только военные события наполеоновского периода и Франко-прусской войны, но события современной политической истории. Я так высоко ценил его уроки и нашу дружбу, что навещал доктора Медера вплоть до его восьмидесятипятилетнего юбилея, наступившего накануне Второй мировой войны, когда я в очередной раз посетил могилы моих родителей, умерших в 1932 году.

Кульминацией учебного года в Грюнбергской гимназии была загородная прогулка в Одетвальд, которую все ученики школы совершали каждое 2 сентября. В таких вылазках принимали участие и многие из бывших учеников нашей гимназии вместе со своими семьями. В программе этого пикника была речь лучшего ученика школы, множество игр и спортивных соревнований, а потом общие танцы всех присутствовавших. Заканчивалось все факельным шествием в город.

После окончания гимназии планировалось, что я буду поступать в университет; у меня были в то время довольно неопределенные намерения стать врачом, военным хирургом. Но для этого надо было хорошо знать латынь и греческий язык. Поэтому я стал брать частные уроки латыни и греческого, восполняя свои пробелы в этих языках.

Во время последнего года, проведенного мной в стенах гимназии, я выиграл на одном из конкурсов книгу. Ее автором был адмирал фон Вернер, описавший кругосветное путешествие принца Генриха Прусского в бытность его курсантом военно-морского училища. По всей книге были рассыпаны подробные описания восхитившей меня повседневной жизни на борту парусного фрегата. Весь год я читал и перечитывал эту книгу, пока не выучил наизусть все подробности жизни курсантов военно-морского флота на борту судна.

Определила ли мое решение эта книга, или то была судьба, я так и не знаю. Но в марте 1894 года, всего за две недели

до выпускного экзамена в гимназии, я вошел в кабинет моего отца и сообщил ему, что я не желаю изучать медицину, но хочу поступить в военно-морской флот. Я попросил моего отца направить заявление в Oberkommando der Marine (Главное управление военно-морского флота) о зачислении меня в военно-морское училище, присовокупив к нему копию моего школьного аттестата.

Такое неожиданное изменение планов озадачило бы большинство других родителей, поскольку весь склад моего характера не соответствовал профессии, требующей таких больших физических нагрузок. Во время занятий физкультурой в школе мне лишь с напряжением всех сил удавалось получать неплохие отметки. Однако мой отец всегда с большим уважением относился к моим решениям, поэтому он тут же, как я его и просил, отправил заявление в Главное управление военно-морского флота, несмотря на то что срок для представления подобных заявлений уже истек в начале октября прошлого года. Удивительно, но на это заявление почти немедленно был получен ответ с требованием пройти медицинскую комиссию в уланском полку в городе Цулликау и быть готовым прибыть в Киль 1 апреля, то есть уже меньше чем через месяц.

Медицинскую комиссию я прошел без всяких проблем, но поездка через всю Германию из Силезии в Киль и пребывание там вместе с десятками других кандидатов в моряки, среди которых у меня не было ни одного знакомого, стали

для меня тяжким испытанием. За всю свою жизнь я редко покидал дом в одиночку, а все эти энергичные незнакомцы съехались со всей Германии, причем на удивление много – из Баварии.

Обучение в императорском военно-морском флоте, 1894—1897 годы

По прибытии в Киль мы были временно размещены в мансарде военно-морского училища. Сразу же началось обучение, причем первые шесть недель шли обычные строевые занятия. Их вел лейтенант морской пехоты фон Ойдитман, хотя строевой подготовкой обычно занимались армейские сержанты.

Эти строевые занятия были самым трудным и несчастливым периодом во всей моей жизни военно-морского курсанта. И совсем не от трудностей муштровки, но из-за жесткого отношения сержантов. Слова, которыми они общались с нами, хотя и не предназначались кому-либо персонально, были столь грубы и вульгарны, что я порой всерьез задумывался, стоит ли мне продолжать службу в подобной атмосфере.

Помимо обычного армейского строя, мы изучали лабиринты парусной оснастки судов по искусно выполненным моделям этих судов, а также основы гребли на шлюпках. Кульминацией этих шести недель был морской парад, который принимал сам кайзер, приехавший в Киль, чтобы представить военно-морскому флоту своего сына, принца Адальберта, в день его десятилетия. Наш парад, во время которого юный принц маршировал на правом фланге как живое

олицетворение события, прошел не совсем гладко, но церемония принятия нами присяги в военно-морской часовне, за которой последовала вдохновляющая проповедь престарелого главного капеллана Ландхельда, была весьма трогательной.

Наша учеба на берегу закончилась смотром, а в мае мы получили долгожданные направления на учебные суда. Я, вместе с 34 моими соучениками, получил назначение на учебное судно «Штош»; другие 35 были направлены на корабль его величества «Штайн».

«Штошем» командовал капитан фон Шукман, но офицером, непосредственно занимающимся нашим обучением, был младший лейтенант фон Штудниц, на «Штайне» его коллегой оказался лейтенант фон Ребёр-Пашвиц. Младшему лейтенанту помогали младший лейтенант Саксер и двое пожилых опытных унтер-офицеров Кние и Гаение. Они держали нас в ежовых рукавицах, но никогда не позволяли себе таких грубых и оскорбительных выражений, которых мы наслушались на берегу. Когда кто-нибудь из нас, мичманов, широко раскрыв глаза от удивления, наблюдал за тем, как Кние ловко взбирается по судовым вантам, тот мог сказать: «Могу тебе пообещать, парень, если я рухну отсюда, то обязательно прихвачу тебя с собой!» Никто из нас не воспринимал эти слова как оскорбление или угрозу; наоборот, подобные высказывания в опасной ситуации создавали некую особую сплоченность. Забота, с которой эти двое служак при-

смаатривали за нами во время работы со снастями на реях и показывали нам все известные им приемы обращения с парусами и снастями, заставляли нас смотреть на этих унтер-офицеров совершенно другими глазами.

Согласно расписанию наш пост, пост военно-морских курсантов, был на бизань-мачте, самой близкой к корме из трех мачт «Штоша». Сначала мое место было на брам-рее, но потом, вместе с тремя другими, я был переведен на бом-брам-рей, самый верхний из всех реев, где в штормовую погоду паруса надо было не рифить¹, но с отчаянной скоростью убирать.

Каждое утро перед завтраком все военно-морские курсанты должны были взбираться по вантам до топа мачты и спускаться вниз, пока каждый не смог проделать это упражнение за 58 секунд. Когда я вышел на четвертое место среди 34 моих сотоварищей, то был весьма горд своим достижением. Но вслед за этим мы таким же манером осваивали гораздо более высокую грот-мачту, и мне пришлось изрядно попотеть, чтобы уложиться в одну минуту и три секунды.

Кроме работы с парусами, программа нашего обучения включала в себя такие общие для всех моряков дисциплины, как гребля и хождение под парусом на одномачтовом тендере, а также работа со старыми 150-миллиметровыми орудиями и теоретические занятия навигацией, математикой, ан-

¹ Рифить (зарифлять) паруса – уменьшать поверхность паруса при усилении ветра.

глийским и французским языками.

Летом мы совершили учебный поход по Балтике, а с наступлением зимы отправились в куда более дальний поход: в Вест-Индию.

Первые несколько дней этого похода доставили нам много хлопот, в Северном море мы потеряли гребной винт, а ночью в Бискайском заливе внезапно налетевший шквал сломал и унес гик кливера. Из-за этих происшествий нам пришлось вернуться в Вильгельмсхафен, а несколько позднее зайти еще и в Лисабон для ремонта. Но позже, подгоняемые пассатом, мы прошли вдоль побережья Мадейры, Ямайки и Гаваны. Столь же приятным был и обратный рейс через Сан-Доминго, Бермудские острова, с заходом в Плимут и мимо мыса Скаген. По возвращении в Киль мы удостоились инспекторского смотра адмирала фон Кнорра, а потом сдавали экзамены.

Экзамены, как теоретические, так и практические, были довольно строгими, так что из 70 курсантов лишь 60 смогли миновать все их мели и подводные рифы. Но после сдачи нам разрешили отправиться домой на месячные каникулы. С глубокой радостью в сердце я, ничего предварительно не сообщив, появился на пороге родного дома в Грюнберге тем апрелем 1895 года, представ перед своими родителями и братьями. Мое появление стало большой радостью и для них. Через две-три недели я получил уведомление, что экзамены я сдал первым в своей группе и был произведен в зва-

ние гардемарина.

Офицерская подготовка

После окончания каникул я встретился со своими соучениками по набору 1894 года. Нас, 60 человек, разбили на четыре учебные группы и распределили по четырем учебным судам. Я попал под командование дружески расположенного к нам капитан-лейтенанта де Фонсека-Вольхайма на учебное парусное судно «Гнейзенау», которым командовал капитан 3-го ранга фон Дассель. Здесь мы прошли первые уроки командования людьми, потому что каждому из нас было поручено возглавлять группу из моряков-новобранцев и натаскивать их во всех премудростях службы – весьма ответственное дело для любого честолюбивого молодого человека. Разумеется, в этом нам помогали опытные унтер-офицеры. Сами же новобранцы были добровольцами в возрасте около пятнадцати лет, которые после двух лет обучения становились рядовыми матросами. Лучшие из них, после специальной подготовки, могли получить со временем унтер-офицерское звание.

Будучи преподавателями, мы и сами продолжали учиться: слушали дополнительные курсы навигации и артиллерийского дела, а также несли вахту, работая с парусами и в машинном отделении.

В 1895 году произошло весьма важное для военно-морского флота Германии событие: 21 июля был открыт канал

имени кайзера Вильгельма, соединивший устье Эльбы и Северное море с Балтикой, причем на открытии его присутствовал сам кайзер Вильгельм II.

В церемонии участвовали почти все морские страны мира. В течение всей весны в Киль прибывали иностранные суда. Их по специально разработанному церемониалу приветствовали германские военно-морские корабли, стоявшие на якорях вдоль всей гавани. Наше судно «Гнейзенау» стояло почти рядом с маяком в Фридрихсворте и должно было приветствовать каждый входящий в гавань корабль его национальным гимном, исполняемым нашим оркестром. Праздничному украшению судна и парадной форме команды, а также пунктуальному следованию всем параграфам церемонии встречи уделялось самое пристальное внимание. Общественно-политическое значение этого события едва ли трогало нас, зато мы радовались тому, что с нашей стоянки мы могли во всей красе наблюдать праздничные фейерверки.

А еще долгая якорная стоянка дала нам возможность познакомиться с нашими сотоварищами по учебе, которых мы не видели практически с тех самых пор, как ушли в море. Эти встречи много способствовали созданию того духа морского братства, который, как в германском военно-морском флоте, так и в других военных флотах, является одной из основ службы. Отныне и впредь набор 1894 года держался друг за друга как в дни мира, так и в дни войны.

Когда церемония открытия канала была закончена, мы от-

правились под парусами в Лервик, что на Шетландских островах, для участия в масштабных маневрах флота. Наши четыре учебных судна были объединены в один из дивизионов для участия в морских маневрах имени Тирпица, которые проводились ежегодно под командованием одного из старших адмиралов для отработки боевой тактики ВМФ в будущих сражениях. Затем мы отправились в зимний поход по Вест-Индии, снова для приобретения профессионального опыта, поскольку в таком переходе приходится много работать с парусами и стоять многочасовые вахты. Так что отдыхать приходилось во время кратких остановок в романтических тропических гаванях. Впрочем, обслуживание старых и порядком изношенных дымогарных котлов, да еще в тропической жаре выматывало нас так, что для походов на берег порой не оставалось сил.

Наряду с практическим обслуживанием механизмов и морской практикой мы постоянно занимались и теоретическими дисциплинами, такими, как навигация, торпедное и артиллерийское дело, – все это было необходимо для сдачи экзаменов, которые нас ждали в конце второго года обучения.

Следующие шесть месяцев мы провели в занятиях по артиллерийскому и минно-торпедному делу на специальных судах, выделенных для этих целей.

К концу 1896 года мы снова оказались в Киле. Нам предстоял последний год обучения, теперь уже непосредственно

в стенах военно-морского училища. Здесь все курсанты нашего набора снова собрались вместе под командованием капитана 3-го ранга фон Котцхаузена, строгого, но справедливого командира.

Военно-морское училище располагалось непосредственно в гавани, дававшей прекрасную возможность для шлюпочных гонок и хождения под парусом. В самом училище был замечательный легкоатлетический зал и другие помещения для занятий различными видами спорта. В нашем распоряжении были комфортабельные спальни и великолепно оборудованные учебные классы. Занятия проводились в первой половине дня, послеобеденное же время посвящалось занятиям легкой атлетикой, спортом и хождению под парусом. Вечерами мы могли выбираться в город до двадцати одного часа, но, если планировалось посещение театра, концерта или частной вечеринки, то можно было вернуться и позже.

В летнее время по выходным в частном порядке дозволялось ходить под парусами в ближайших окрестностях города. Любимой целью подобных прогулок была бухта Эккендорф. Помимо живописных окрестностей, нас влекло к себе поместье Виндеби, гостеприимный владелец которого был отцом четырех сыновей и девяти очаровательных дочерей. Не было совершенно ничего удивительного в том, что четыре из этих дочерей одна за другой вышли замуж за наших товарищей.

Так, в трудах, хлопотах и приятном времяпрепровождении

нии проходило время нашей учебы, завершившись трудными выпускными экзаменами. Всех нас ожидало производство в офицеры и морская служба.

Первая должность

Облаченный в новенькую форму младшего лейтенанта, 1 октября 1897 года я ступил на палубу корабля его величества «Саксония». Я был назначен офицером-сигнальщиком и отвечал за все сигнальное хозяйство корабля, а также за обучение и подготовку матросов-сигнальщиков. Назначение это я считал подарком судьбы, поскольку по своим обязанностям всегда находился на судовом мостике, в особенности во время маневров и тренировочных походов. Здесь молодой офицер имел возможность приобрести опыт и знания, наблюдая за работой старших офицеров корабля. Ими командовал капитан 1-го ранга Плахте, имевший прекрасный послужной список, и с его помощью я приобрел ценнейшие познания в таких профессиональных сферах, как судовождение, навигация, управление судном и тактика, а также и в своей сфере офицера-сигнальщика.

Именно в этот период времени военные флоты всех морских держав мира только начинали постигать всю важность сигнализации, которой до этого так долго пренебрегали. Так, например, великий французский адмирал Сюфрен во время морских сражений, от которых зависела судьба Индии, терпел неудачи только потому, что не мог ясно передать свои приказы на корабли своей эскадры из-за сложнейшей системы сигнализации тех дней. Даже известный сигнал Нельсона

при Трафальгаре – «Англия надеется, что каждый исполнит свой долг» – был передан поднятием двенадцати отдельных флагов. В битве при Скагерраке², до которой оставалось уже недолго, адмиралу Шееру потребовалось только два флага, чтобы отдать свой знаменитый приказ – «Крейсерам атаковать противника! Общая атака!» – всем кораблям флота. Два поднятых флага – *Ричард* и цифровая *девятка*, продублированные приказом по радио, бросили крейсера в отчаянно смелую атаку, которая стала поворотным пунктом сражения.

Но мы забежали вперед, а в то время, стоя на мостике «Саксонии», я не имел ни малейшего представления, какая важная роль предназначена должности офицера-сигнальщика в моей будущей карьере.

² Битва при Скагерраке известна в англоязычной исторической литературе как Ютландский бой. (Примеч. авт.)

«Германия» и Дальний Восток

Моя служба на «Саксонии» и недолгое исполнение офицерских обязанностей на однотипном корабле в одночасье закончились. Я вдруг получил назначение в качестве офицера-сигнальщика на броненосец³ «Германия», идущий на Дальний Восток.

Эта часть света неожиданно стала весьма важной для крупнейших морских держав. При Бисмарке впервые была определена колониальная политика Германии, и, с помощью все понимающих коммерсантов и первопроходцев-колониалистов, она реализовалась в приобретении важных колоний. Поражение, нанесенное Японией Китаю в 1894—1895 годах, рассматривалось как начало распада Китая, и ведущие европейские державы повели борьбу за сферы влияния в этом регионе. Германской дипломатии удалось добиться у Китая аренды Циндао и залива Киачоу на Шаньдунском полуострове, и германская эскадра крейсеров под командованием вице-адмирала фон Дидерихса была послана, чтобы занять их. Теперь же был сформирован второй дивизион из современных крейсеров «Императрица Августа» и «Геффон», с «Германией» в качестве флагмана. Объединенное усиленное формирование должно было перейти под командование контр-адмирала принца Генриха Прусского – герман-

³ Название этого класса судов менялось довольно часто. (Примеч. авт.)

ского «принца-моряка», который в конце концов заменил на посту командующего адмирала фон Дидерихса.

Для германского военно-морского флота новая колониальная политика означала активное участие в операциях тех судов, которые были годны для дальних походов и службы вдали от родины, – фрегатов, корветов и канонерских лодок, оснащенных как парусами, так и паровыми машинами. При столь быстром развитии мировой политики становилось ясно, что военно-морским флотам предстоит играть весьма важную роль в ней.

Естественно, офицеры и гражданские служащие нашего корабля были исполнены энтузиазма как в отношении новой политики, так и в отношении нашего участия в ней. Лично мне доставило особое удовольствие известие о том, что капитан Плахте был назначен командовать флагманским кораблем «Германия».

Назначение принца Генриха, брата самого кайзера⁴, командующим Дальневосточной эскадрой, было совершенно ясным свидетельством не только значимости Дальнего Востока в международной политике, но и увеличивающейся роли военно-морского флота в национальных планах Германии. Свою службу на флоте принц Генрих начал гардемарин-ом в 1877 году и так полюбил море и нелегкую морскую службу, что к тому времени, когда его брат взошел на трон,

⁴ Имеется в виду Вильгельм II Гогенцоллерн (1859—1941), германский император и прусский король в 1888—1918 гг.

он уже имел звание старшего офицера. Талантливый и опытный моряк, он по праву заслужил громадную популярность среди морских офицеров и всех причастных к морю людей.⁵

Кайзер Вильгельм II также проявлял живой интерес к военно-морскому флоту со времен своей юности. Возможно, это было обусловлено его личными тесными связями с Англией. Будучи одним из любимых внуков королевы Виктории, он часто навещал ее, и его часто можно было видеть на палубах военно-морских кораблей ведущих морских держав знакомящимся с последними моделями судов и их оснащением.

Вскоре после восхождения на трон он передал главное командование военно-морского флота, которое до этого находилось в руках армейских генералов фон Штоша и фон Каприви, самым морякам, назначив морского офицера на пост эквивалентный сегодняшнему начальнику штаба морских операций США. Большому влиянию торгового мореплавания на военные морские операции ныне пришел конец. Более поздними указами управление флотом было разделено на Главное командование военно-морским флотом и Имперскую морскую администрацию.

Все эти преобразования шли рука об руку с новым подходом к конструкции кораблей. Германские военно-морские

⁵ Он так любил море, что даже в весьма преклонном возрасте его можно было видеть у штурвала своей небольшой яхты, идущей под парусом в любую погоду. (Примеч. авт.)

корабли были разных типов, но во главу угла, вплоть до этого времени, ставились требования сухопутной войны. Именно так появился класс кораблей «атакующие корветы», примером которого и была «Саксония». Устаревшие броненосцы, подобные «Германии», которая была построена в Англии, до сих пор были оснащены как парусами, так и паровой машиной. Лишь с назначением контр-адмирала Тирпица министром военно-морского флота в 1897 году была принята ясная и прогрессивная концепция строительства кораблей.

Адмирал Тирпиц по праву может считаться отцом современного германского военно-морского флота. Он сделал себе имя как создатель подразделений торпедных катеров и много лет был начальником штаба Верховного командования флота. Именно в этот период его руководства фундаментальные принципы действий флота и были заложены в основу организации современных германских военно-морских сил. Разработанные им теории, проверенные на ежегодных маневрах и сформулированные в девятом выпуске «Публикаций тактики службы», издаваемых Верховным командованием флота, стали «библией» тактики для флотских офицеров на многие годы.

Переоснащение и подготовка для долгой миссии за границей столь древнего корабля, каким была «Германия», представляли собой нелегкую задачу, но энтузиазм личного состава, предвкушавшего азиатский поход, сделал возможным ее решение. В этот поход предстояло отправиться еще трем

офицерам из нашего призыва – Швенгерсу, Вегенеру и фон Кнезебеку, – которые за эти два года стали моими самыми близкими друзьями.

На борту «Германии» я исполнял обязанности офицера-сигнальщика не только корабля, но и адмиральского штаба. В порядке особого поручения на меня возложили и командование судовым оркестром, дирижером которого был известный музыкант Поллингер. Любовь к музыке, унаследованная мной от матери, сделала эту обязанность ничуть не обременительной.

В качестве офицера-сигнальщика мне также приходилось заниматься подготовкой сигнальщиков, которые обучались в школе унтер-офицеров. А кроме того, капитан Плахте поручил мне в этом походе делать для экипажа и офицеров корабля исторические и тактические обзоры портов, которые нам предстояло посетить. Это поручение пришлось мне особенно по душе – оно давало возможность изучить историю страны и особенности населяющего ее народа, что, несомненно, расширяло мои знания.

После завершения переоснащения в Вильгельмсхафене «Германия» проследовала прямо в Киль, чтобы принять на борт контр-адмирала принца Генриха. Кайзер тоже прибыл с ним, чтобы лично проводить нас. На торжественном банкете по случаю проводов в Кильском замке, говоря об указаниях, данных принцу Генриху на время этого похода, кайзер употребил выражение «бронированный кулак». Это выражение

было воспринято за границей как оскорбление, в особенности в Англии, где оно стало поводом для множества иронических комментариев.

На следующий день, 7 декабря 1897 года, «Германия» отправилась в дальний путь, а кайзер проводил нас вплоть до Рендсбурга. В его свите были принцы – его старшие сыновья, а также граф фон Бюлов, министр иностранных дел, контр-адмирал Тирпиц и граф цу Ойленбург, лорд Чемберлен. Простившись с остальными на мосту в Рендсбурге, кайзер в сопровождении фон Бюлова и фон Тирпица направился во Фридрихсруэ, чтобы навестить там принца Бисмарка, бывшего канцлера, находившегося уже в весьма почтенном возрасте.

В кильватере «Германии» следовал крейсер «Гефион», движение в проливе Ла-Манш в штормовую зимнюю непогоду держало в напряжении всех, находившихся на мостике корабля. Надо сказать, что пролив Па-де-Кале мы проходили в такой туман, что остались незамеченными английской эскадрой, которая поджидала нас, чтобы воздать почести принцу Генриху. Они восприняли это как специфическую морскую уловку. Наши корабли бросили якорь в Портсмуте, откуда принц Генрих направился в Лондон с визитом к своей бабушке королеве Виктории.

Сочельник мы отметили в Бискайском заливе среди бурных волн. Принц Генрих почтил офицеров корабля своим присутствием со всем штабом на праздничном вечере в офи-

церской кают-компании. В ознаменование этого события он сделал кают-компании подарок – серебряный «loving cup»⁶, из которого и сделал первый глоток. Поднимая его, он в качестве тоста произнес поговорку «Север или юг, запад или восток – а дома лучше!». Передавая его следующему, он потребовал, чтобы каждый из сотрапезников, которому предстоит пить из него, последовал его примеру. Естественно, что старшие по званию, которые пили из кубка первыми, быстро использовали все знакомые тосты и поговорки, так что нам, молодым лейтенантам, когда очередь дошла до нас, пришлось попотеть, вспоминая что-нибудь подходящее к случаю. Поскольку этот обычай стал в кают-компании постоянным, мы, младшие офицеры, ворошили горы покупаемых для кают-компании газет и журналов, разыскивая на их страницах подходящие для произнесения в качестве тостов стихи или эпиграммы.

Отношения между адмиральским штабом и офицерами корабля обычно бывали напряженными, на «Германии» же они отличались необычайной сердечностью. Старшим офицером штаба был граф фон Шпее, которому в 1914 году предстояло обрести лавры победителя в качестве командующего германской эскадрой в битве при Коронеле⁷, а вско-

⁶ «Loving cup» можно перевести как «заставный кубок», традиционно – очень большой кубок, обычно с двумя ручками, из которого пьют по кругу все сидящие за столом во время праздничного обеда.

⁷ Коронель – порт на побережье Чили, где 1 ноября 1914 г. состоялось морское сражение между английской и германской эскадрами, во время которого герман-

ре после нее погибнуть у Фолклендских островов. Личным советником принца Генриха был капитан-лейтенант Георг Мюллер, пожалованный позднее дворянством. Он исполнял обязанности министра двора и старшего политического советника кайзера, находясь во главе Императорского тайного совета. Один из судовых врачей, лейтенант Олофф, стал впоследствии профессором университета и ведущим окулистом в Киле, а после Первой мировой войны обрел всегерманскую известность.

Порядки на борту «Германии» устанавливал сам принц Генрих. Благодаря своему личному обаянию, соединенному с опытом морехода, он без какого-либо усилия очаровывал всех вокруг. Во многих аспектах моделью для организации военно-морского флота ему служил британский ВМФ, и ему нравилось общаться с британскими флотскими офицерами и британскими армейцами в портах, в которые мы заходили. Именно с его легкой руки германские морские офицеры стали носить заостренные бородки, если они вообще обзаводились этим мужским украшением.

Будучи справедливым и внимательным к своим подчиненным, он мог быть и чрезвычайно раздражительным, грубым, если нарушались требования судового этикета или официальная церемония шла наперекосяк в присутствии иностранных кораблей или их офицеров.

Помещения для младших офицеров на «Германии» нель-

зя было, не покрывив душой, назвать чересчур комфортабельными. Мы размещались по два человека в каютах, которые находились глубоко под палубой и в непосредственной близости от машин и котлов. Единственный иллюминатор каюты находился столь невысоко над ватерлинией, что его нельзя было открывать даже во время стоянки в порту. В результате я вплоть до прибытия в Гонконг предпочитал спать не в каюте, а в гамаке, подвешенном на оружейной палубе.

Надо еще упомянуть о том, что наши древние паровые машины то и дело выходили из строя, что было предметом постоянного беспокойства старшего механика капитана 3-го ранга Пааше, которому вместе со своими механиками приходилось изрядно потеть в жаре машинного отделения.

Первая из этих поломок задержала на несколько дней наше прибытие в Гибралтар.

Именно в Гибралтаре принц Генрих в разговоре с британскими адмиралами – своими давними друзьями – узнал причину своего довольно сдержанного приема в Англии, причем даже со стороны королевы. Британцы были раздражены речью кайзера с упоминанием «бронированного кулака».

Из Гибралтара мы проследовали через Средиземное море, Суэцкий канал и Красное море до Адена. Здесь я заменил капитан-лейтенанта Мюллера в качестве личного советника принца во время официального визита к губернатору Адена, а также во время торжественного обеда, данного губернатором в честь принца.

Во время перехода в Индийском океане не утихал шторм, что было особенно неприятно на фоне постоянных поломок наших машин. Для их починки нам пришлось на несколько дней зайти в Коломбо. Эта остановка, впрочем, дала нам возможность познакомиться с прекрасной тропической природой острова Цейлон.

Накануне нашего отхода мы с удивлением получили запрос от русских военных кораблей «Сысой Великий» и «Наварин», стоявших в этот момент на рейде, с просьбой разрешить им следовать вместе с нашей эскадрой во время перехода в Сингапур. Они явно получили указание из Санкт-Петербурга сделать этот жест с целью произвести определенный эффект на британцев. Последующий переход в одной компании с этими кораблями обогатил меня и моих сигнальщиков не только бесценным опытом обмена информацией с иностранными судами, использующими другой язык, но также наглядно дал нам понять размеры влияния, которое приобретут военно-морские флоты в грядущих национальных стратегиях мировых держав.

В Сингапуре находилась большая и гостеприимная германская колония, и наше пребывание в этом порту позволило нам узнать изнутри этот центр Британской империи, раскинувшейся по всему земному шару. Все это, а также другие впечатления и опыт, обретенные мною на Востоке, в значительной степени десятилетия спустя помогли мне понять психологию японцев и их операции во Второй мировой вой-

не.

Именно в Сингапуре до нас дошли известия о принятии первого Военно-морского устава и реорганизации Верховного командования военно-морских сил. Ныне место Верховного командования военно-морских сил занял адмиралтейский штаб. Его полномочия были предусмотрительно ограничены прежде всего обобщением и оценкой информации об иностранных военно-морских флотах – другими словами, военно-морской разведкой – и разработкой стратегических планов и тактическим планированием. Истинные же функции управления самим флотом и стратегией его развития переходили теперь в руки имперского военно-морского министра, на должность которого был назначен сам контр-адмирал фон Тирпиц. Эта реорганизация, однако, была чревата опасностью того, что новое управление будет верстать свои планы без должного учета практического опыта флотских команд. Поскольку кайзер, хотя и уделявший громадное внимание военно-морскому флоту, не имел профессионального морского образования и флотского опыта, представлялось совершенно необходимым существование совета при министерстве, состоявшего из опытных адмиралов.

Следующий переход привел нас в важную британскую базу Гонконг, где нам снова пришлось воспользоваться возможностями ее верфи для ремонта машины и паровых котлов.

В Гонконге мы первым делом познакомились с бри-

танской Дальневосточной эскадрой под командованием адмирала сэра Эдуарда Сеймура⁸. Командиром британского флагманского корабля «Центурион» был капитан 1-го ранга Джон Желлико⁹, впоследствии главнокомандующий британским Гранд-флотом¹⁰ в ходе Первой мировой войны.

В тот период Гонконг представлял собой бурлящий центр международной политики. Вот-вот предстояло разразиться испано-американской войне, и в порту стояла американская эскадра под командованием капитана 1-го ранга Дьюи, лихорадочно делая последние приготовления для вмешательства в зреющий конфликт на Филиппинах. Британцы и русские яростно оспаривали друг у друга аренду баз в Китае в каче-

⁸ Пару лет спустя адмирал Сеймур командовал соединенными международными экспедиционными силами, которые освобождали дипломатический квартал в Пекине, осажденный участниками Боксерского восстания. Капитан Желлико отличился в ходе этой операции, наравне с германским капитаном ВМФ фон Узедомом. (*Примеч. авт.*)

⁹ *Джеллико Джон Рашиорт* (05.12.1859, Саутхемптон, – 20.11.1935, Лондон) – граф, английский адмирал флота (1919). На флоте с 1872 г. Окончил морской колледж (1884), участвовал в колониальных войнах против Египта (1882) и Китая (1900). С 1913 г. – 2-й морской лорд. Во время Первой мировой войны в 1914—1916 гг. – главнокомандующий Гранд-флотом (Большим флотом), которым руководил в Ютландском сражении 1916 г. С декабря 1916 г. до конца 1917 г. – 1-й морской лорд. Под его руководством была начата активная борьба с германскими подводными лодками. С 1920 г. – губернатор Новой Зеландии, с 1925 г. в отставке.

¹⁰ Гранд-флот – имя, которое за всю морскую историю Великобритании было два раза присвоено флотам, собранным для ведения войн: 1) во время двух войн против Франции – в революцию (1793—1801) и в войну с Наполеоном (1803—1815) и 2) в период Первой мировой войны (1914—1918).

стве утешительного приза за Циндао, который только что заполучила Германия.

Во время нашего пребывания в Гонконге мы не только любовались живописными окрестностями и посещали семьи живущих здесь немцев, но и побывали с дружескими официальными визитами на многих иностранных военных кораблях, стоявших в порту.

Лично для меня кульминацией пребывания в Гонконге стала поездка вверх по реке (Сицзян) в древний Кантон¹¹, которую я совершил в качестве члена штаба принца Генриха. Путешествие вверх по реке заняло целый день, но даже при дневном свете не была исключена возможность нападения на нас речных пиратов.

В мае 1898 года мы наконец достигли пункта нашего назначения – Циндао. Здесь мы имели возможность наблюдать интереснейшую военную, военно-морскую и культурную жизнь, энергично развивающуюся под руководством губернатора капитана 1-го ранга Джешке.

Циндао был не просто нашей базой; он был пунктом, откуда мы наносили визиты в другие порты и страны. Одним из первых и самых интересных был сделанный нами в мае визит к императору Китая. Мне опять выпало счастье сопровождать принца Генриха в составе его свиты. После тряской и неудобной Тонкинской дороги мы проделали железнодорожное путешествие до Пекина через Тянь-цзинь – долгую по-

¹¹ Современное название – Гуанчжоу.

ездку в течение всего дня по линии, охранявшейся китайскими солдатами, чьи угрюмые лица, однако, не внушали нам чувства безопасности.

В Пекине нам предложили пересест в паланкины, в которых, на плечах носильщиков, нам предстояло проделать путь в европейский сеттльмент. Здесь принц Генрих и капитан-лейтенант Мюллер сразу же были приглашены в гости к послу барону фон Хейкингу и его жене, впоследствии прославившейся как автор знаменитой книги «Письма, которые он так и не получил».

Следующие дни были заполнены знакомством с достопримечательностями Пекина, в том числе с Запретным Городом с его знаменитым храмом Неба – любезность, оказанная принцу Генриху в числе очень немногих. Особенно мне запомнился официальный банкет, данный в нашу честь французским послом месье Пичоном, ставшим впоследствии министром иностранных дел Франции.

Главным событием недели стал визит принца Генриха к молодому китайскому императору и императрице-матери, который состоялся в их летнем дворце, расположенном в нескольких часах езды верхом от столицы. Кому-то пришла в голову счастливая мысль заблаговременно отправить вперед для обеспечения нашей безопасности подразделение морской пехоты под командованием лейтенанта Роберта, имевшееся при нашем посольстве, поскольку большая толпа, встретившая нас у ворот дворца, выглядела отнюдь не

дружественно.

Прежде чем войти во дворец, мы сменили наши костюмы для верховой езды на полную парадную форму. Затем принца Генриха внесли в пределы дворца в паланкине, а мы последовали за ним своим ходом.

Император встретил принца стоя, затем попросил его присесть для беседы – честь, которая никогда ранее не была оказана представителю иностранного государства. После того как принц передал императору привезенные подарки и награды, император лично проводил его в сад для представления вдовствующей императрице – это еще одно исключение, сделанное для принца Генриха.

После обеда император нанес принцу ответный визит. Во время церемоний, связанных с этим визитом, произошел случай, весьма характерный для того напряженного периода, непосредственно предшествующего Боксерскому восстанию. Для отдания почестей императору около храма был выстроен почетный эскорт из морских пехотинцев. В качестве особого знака внимания принц велел начальнику эскорта показать приемы владения оружием. Металлический лязг при-
мыкаемых штыков и хлопки ладоней о приклады, похоже, впечатлили почетного гостя, к тому же принц отдал приказ командиру взвода выполнить уставную команду «Зарядить оружие!».

К его изумлению, лейтенант Роберт прошептал: «Это невозможно, ваше высочество!» Затем, отвечая на хмурый

взгляд принца, лейтенант шепотом пояснил: «*Винтовки заряжены боевыми!*»

После того как демонстрация закончилась – к явному облегчению императора, – лейтенант Роберт объяснил принцу Генриху, что он принял предосторожности и велел зарядить винтовки эскорта на случай каких-либо выходов толпы, собравшейся вокруг нас и смотревшей на представление довольно сумрачно.

Вслед за Пекином мы посетили Порт-Артур и Вэйхай. В Порт-Артуре русские еще всюду возводили укрепления, но все же дали большой торжественный прием в честь германского принца. В Вэйхае же ничего, напротив, не строилось, было похоже на то, что британцы арендовали этот порт только в ответ на русскую базу, располагавшуюся как раз напротив, по другую сторону узкого пролива.

Вскоре после этого принц Генрих смог удовлетворить свое давнее желание посетить Японию. Офицеры и команда получили возможность познакомиться с прекрасными японскими ландшафтами и восхитительной японской цивилизацией, поскольку в те времена старые постройки, мебель и обычаи еще не были испорчены «вестернизацией».

В последующие месяцы состоялись еще несколько наших визитов в Японию, в один из которых принц Генрих был официально принят японским императором. За те несколько поездок, которые я сделал в японскую глубинку, мне посчастливилось рассмотреть жизнь этой страны изнутри.

Побывали мы и в Корее, в то время еще независимой. Именно там, в порту Пусан, 1 августа 1898 года до нас дошла весть о кончине престарелого экс-канцлера принца Отто фон Бисмарка. Выстрел пушки, обозначивший скорбную минуту молчания для всех германских военно-морских судов, стоящих в порту, эхом отдался в окружавших бухту изумрудно-зеленых холмах, явив здесь, в этой далекой чужой стране, всю глубину германской скорби.

Порт-Артур был не единственным русским портом, в который мы заходили. Мы совершили переход вдоль протяженного побережья Сибири, побывав не только в большой военно-морской базе Владивосток, но также и в Корсакове, русской колонии для ссыльных преступников на острове Сахалин, и в Александровске, на восточном побережье Сибири. Два последних места, похоже, представляют собой традиционно русские поселения, Владивосток же, напротив, в сравнении с ними выглядит совершенно европейским городом. Будучи здесь, принц Генрих, очевидно выполняя полученные дома инструкции, завязал дружеские отношения с русским военным и флотским командованием. Когда русские были приглашены на борт «Германии», я имел случай продемонстрировать им 240-миллиметровые башенные орудия, хотя был уже поздний вечер.

И разумеется, мы всегда с большим удовольствием совершали многочисленные поездки в Шанхай, где находилась большая международная колония и царили совершенно ев-

ропейская жизнь и порядки.

В это время уже вовсю шла испано-американская война. Сразу же после ее начала вице-адмирал фон Дидерихс, командовавший германской эскадрой, отправил в филиппинские воды несколько крейсеров, в том числе «Императрицу Августу». Их появление вызвало подозрения в недружественных намерениях у американского коммодора Дьюи, который было решил, что они появились здесь с враждебными целями. Верно, что симпатии многих немцев были на стороне Испании, как более слабого противника, но у нас не было ни малейшего намерения нарушить существовавший нейтралитет. Демонстрируя это, адмирал фон Дидерихс вскоре отозвал большую часть кораблей из филиппинских вод.

С чисто профессиональной точки зрения нам оставалось только восхищаться ошеломляющим превосходством прекрасно обученного современного американского флота над устарелыми испанскими кораблями, так ярко проявившимся в сражении в бухте Манилы.

С самого нашего выхода из Германии я занимался подробным изучением Филиппинских островов, интерес к которым возник у меня благодаря личному знакомству с профессором Блюментриттом, крупным германским экспертом по этим островам. С этой целью я самостоятельно выучил испанский язык и опубликовал часть своих изысканий в статье под названием «Восстание филиппинцев против испанского владычества». Своевременность этой работы была одобрена

капитаном Плахте и самим принцем. Так началась моя деятельность в качестве писателя.

В конце 1898 года периодическое переназначение офицеров военно-морского флота привело к значительным изменениям в Дальневосточной эскадре. Капитан-лейтенанта графа фон Шпее сменил капитан 3-го ранга Хинтце, который позднее стал полномочным послом при русском царе и, в конце концов, будучи в составе министерства иностранных дел, в 1918 году занял пост министра. Но лично для меня самой значительной переменой стало назначение капитана 3-го ранга Мюллера командиром «Германии» и назначение меня его помощником. При всей своей требовательности он предоставлял мне значительную свободу действий и с тех пор стал моим другом-покровителем, оставшись им даже тогда, когда, уже как адмирал фон Мюллер, он стал во главе военно-морского министерства.

В этом качестве он был доверенным советником кайзера в течение всех трудных дней Первой мировой войны и стал мишенью изрядной критики морских офицеров. Я не устал защищать его и оставался его близким другом до самой его смерти.

В конце 1898 года мы также были взволнованы еще одним известием: нам предстояло встать для ремонта на верфях Гонконга и ожидать там прибытия супруги принца Генриха, принцессы Ирены, которую должен был доставить сюда пароход германского «Ллойда».

Прибытие принцессы стало поводом для целого урагана застолий и официальных мероприятий: губернатор, британские офицеры, различные клубы и члены германской колонии старались заполучить ее в свое общество. Богатый германский бизнесмен Симссен предоставил свою виллу в распоряжение августейшей четы. На эту виллу каждый день приглашалась на обед избранная компания офицеров «Германии». Первого января 1899 года была отслужена великолепная служба в лютеранской церкви Гонконга в честь принца, принцессы и экипажа «Германии». Во время этой службы прозвучало «Ларго» Генделя, исполненное на органе под аккомпанемент скрипки, на которой играл сам Поллингер.

Одним из результатов поражения Испании в испано-американской войне стало то, что Испания продала Каролинские и Марианские острова, а также другие еще остававшиеся у нее владения в Тихом океане Германии. Когда принц Генрих принял командование над Дальневосточной эскадрой у адмирала фон Дидерихса, он взял в свой штаб несколько офицеров эскадры и предпринял серию штабных учений, основной целью которых было установить оптимальные действия эскадры, если бы она вдруг оказалась застигнутой на Востоке неожиданной войной с Англией. Действуя в качестве одного из руководителей противостоящего «британского командования», я выдвинул теорию, что в этом случае германская эскадра могла бы собраться у Марианских островов, а затем затеряться на безграничных просторах Тихого

океана для действий против неприятеля. Эти учения стали первыми из целой серии военных игр, на которых впоследствии была основана реальная стратегия германского соединения крейсеров, действовавшего на Тихом океане в 1914 году.

Офицерская ротация коснулась также и меня. Мне было предписано вернуться домой на регулярном лайнере германского «Ллойда», но мне удалось, вместе с еще двумя офицерами, получить разрешение проделать этот путь на французском пароходе «Сидней», который отправлялся в Марсель. По дороге мы сделали заходы в Сайгон, расположенный во Французском Индокитае, и в Джибути, во Французском Сомали, что расположен у южного входа в Красное море. Я познакомился и подружился с несколькими молодыми офицерами французского военно-морского флота, которые сели на пароход в Сайгоне. Даже с учетом всех этих заходов я оказался дома быстрее, чем мог бы добраться туда лайнером «Ллойда».

На суше и на море, 1901—1905 годы

После двух лет, проведенных в море, и сорока пяти дней отпуска у моих родителей в Грюнберге я получил назначение в 1-й флотский экипаж в Киле, сначала в качестве командира взвода, а позднее вторым адъютантом командующего.

Флотский экипаж того времени отвечал не только за набор в военно-морской флот, но и за первичную подготовку новобранцев по общевойсковой программе. Одновременно он служил центральной военно-морской базой для всех матросов, зачисленных на флот, но не расписанных по кораблям. Технический экипаж выполнял аналогичные функции в отношении всего технического персонала.

Помимо подготовки новобранцев в Киле в мои обязанности входила и разработка новой инструкции по такой подготовке. Однако у меня оставалось время еще и для того, чтобы посещать занятия по русскому языку, организованные в военно-морском училище в Киле. Занятия эти позволили мне приобрести хорошую базу, ставшую основой для последующего совершенствования в этом важном языке.

В системе флота того времени так называемые резервные суда использовались только в случае маневров и обслуживались командами, базировавшимися обычно на берегу. В звании лейтенанта я был вахтенным офицером на корабле «Эгир», участвовавшем в этих маневрах. Летом же 1901 года

я получил назначение на корабль «Грилле» в качестве старшего помощника командира. Корабль этот в летний период служил посыльным судном для адмиралтейства, а на время учений стал посыльным судном флота и репетиром сигналов.

Это назначение дало мне великолепную возможность изучить побережье, в особенности острова Северного моря. Важное значение этим маневрам придало присутствие на них адмиралов фон Кестера, Томсена, начальника артиллерийской подготовки адмирала Бройзинга и других. По завершении маневров 1901 года в бухте Данцига состоялся смотр флота, на котором присутствовал русский царь.

Встреча двух императоров прошла гладко, и кайзер Вильгельм в ознаменование ее дал право всем офицерам германского военно-морского флота носить кортик на черном пояском ремне при повседневной форме одежды. Ранее такое ношение, бывшее обычным в русском военно-морском флоте, входило в состав формы германских гардемарин. В ответ царь, которому понравилась широкая фуражка офицеров германского флота, ввел своим указом ее в качестве формы одежды русских ВМФ.

После завершения маневров 1901 года закончилась и моя береговая служба. Я получил новое назначение, уже в качестве вполне оперившегося вахтенного офицера, на линкор «Кайзер Вильгельм Великий». Я был в восторге от этого назначения, поскольку два года службы на крупном кораб-

ле или на торпедном катере считались совершенно необходимым этапом в карьере офицера флота, равно как и предпосылкой для назначения в военно-морское училище или на штабную работу того или иного уровня. Мой энтузиазм был велик еще и оттого, что мой новый корабль был также флагманским кораблем принца Генриха, возвратившегося с Дальнего Востока и ставшего теперь командующим 1-й бригады линкоров.

Ушли в прошлое старые, беззаботные дни приятных странствий и мирной рутины; каждый старался проявить себя как можно лучше. Адмирал Тирпиц наметил нам путь, и мы посвятили себя его строгому выполнению.

Каждый учебный год начинался 1 октября, когда каждый третий из экипажей, завершивший свою трехлетнюю службу, заменялся новыми рекрутами. Срок этот был также увязан с очередной заменой офицеров и унтер-офицеров, которые, однако, меняли места службы на двухлетней основе.

Начиная с 1901 года новобранцы, вместо прохождения шестинедельной общевоинской подготовки на берегу, в морской бригаде, проходили эту подготовку и приобщались к корабельной жизни сразу на самих судах. Этот новый прием давал возможность командующим ими офицерам начинать готовить их по различным боевым специальностям уже в декабре, что позволяло им стать классными специалистами значительно раньше.

Всесторонняя и обширная боевая подготовка, включаю-

щая борьбу за живучесть корабля, во время которой создавалась обстановка близкая к боевой, начиналась после Рождества. Быстрые и эффективные действия на боевом посту требовались от каждого, и при разборе занятий все офицеры и новобранцы должны были изложить свои идеи и подкрепить их логикой рассуждений. Такая интенсивная подготовка, в сочетании с последующим разбором действий, заставляла любого находящегося на борту человека чувствовать ответственность и в значительной степени определила надежность нашего военно-морского флота в Первую мировую войну.

Этот учебный период завершался боевым смотром, проводимым лично командующим эскадрой, который и определял рейтинг кораблей. Как следствие, конкуренция среди экипажей была высока, как и во время учебных стрельб, когда команды боролись за приз, вручаемый кайзером. Целью учреждения этого приза было желание улучшить артиллерийскую подготовку экипажей. Но в своем желании завоевать этот приз артиллерийский офицер старался выполнить стрельбы при самых благоприятных для него условиях, что прямо расходилось с общей идеей, — так что с некоторого времени подобные соревнования прекратились.

Хотя индивидуальная боевая подготовка всех кораблей заканчивалась в апреле, артиллерийские и торпедные учебные стрельбы продолжались до середины года. В летний период подготовка должна была бы по идее предшествовать бо-

своей, но сложившийся порядок позволял как можно скорее подготовить корабль к походу и бою.

В октябре, к несчастью, я имел неосторожность изрядно повредить колено, упав с корабельного трапа. Во время вынужденного бездействия я написал статью «Совместные действия армии и флота в Крымской войне», которая была опубликована в «Новой военной газете».

Вернувшись к своим обязанностям после излечения, я обнаружил, что «Кайзер Вильгельм Великий» поставлен на ремонт, а его команда переведена на «Кайзер Фридрих III». Новый флагманский корабль эскадры возглавил летний поход в район Оркнейских островов, с последующими заходами в ирландские порты, откуда я получил возможность съездить в Дублин. Следующий учебный год был похож на предыдущий, за исключением того, что летний поход мы совершили в порты Испании.

Строгая программа подготовки, смотров и походов, от которой не позволялось отклоняться ни на йоту, привили людям навык механического выполнения необходимых действий, но неизбежно вытравляли любое проявление самостоятельности или независимого мышления со стороны офицеров. Со временем в программу подготовки внесли коррективы, призванные сделать ее более гибкой и разнообразной.

В 1902-м и 1903 годах подготовка 1-й бригады была посвящена дальнейшему совершенствованию боевой тактики эскадры. Передача команд посредством визуальных сигнала-

лов и отработка быстрого выполнения приказов о смене скорости и курса в суровых боевых условиях были важной частью боевой подготовки. Незачем говорить, что я участвовал во всех этих учениях и экспериментах с величайшим энтузиазмом, поскольку я выбрал этот предмет в качестве темы своего обзора для поступления в военно-морскую академию. Этот обзор мой командир сопровождал подробным докладом о моих технических талантах и выполнении мной служебных обязанностей. Должно быть, эти документы были сочтены удовлетворительными, потому что мне было приказано приступить к занятиям в военно-морской академии с 1 октября 1903 года.

Военно-морская академия в Киле была основана при генерале фон Штоше, но, не в пример армейской академии, она была создана отнюдь не с единственной целью подготовки офицеров Генерального штаба. Как раз наоборот, Тирпиц развил и превратил ее в общеобразовательное заведение для усовершенствования специалистов, уже имеющих образование и опыт службы на флоте, для подготовки к будущей работе в адмиралтействе, военно-морском министерстве либо на тех или иных высоких штабных должностях. Таким образом, никогда не предполагалось создавать особый корпус «офицеров адмиралтейства», что шло только на пользу флоту: корпус особо избранных специалистов-командиров, в отличие от армейского Генерального штаба, не нужен военно-морскому флоту, в котором командир неизбеж-

но лично ведет корабль в бой. Совершенно необходимо, чтобы такой командир был опытным моряком, способным быстро оценить ситуацию с мостика своего корабля, принять верное решение и затем воплотить это решение в действие, отдав тактически верные приказы. Лишь офицер, уже доказавший свои способности к лидерству в качестве командира корабля, может преуспеть во флотском командовании или на службе в штабе адмиралтейства.

Учеба в военно-морской академии была рассчитана на два года, в одной группе обычно насчитывалось около 15 офицеров. Среди моих соучеников оказались офицеры, которые позднее отличились в Первой мировой войне: капитан 3-го ранга Карл фон Мюллер, например, потом командовал «Эмденом»; фон Шёнберг, которому судьба уготовила гибель на его корабле «Нюрнберг» в битве при Фолклендских островах; капитан 3-го ранга Бауэр, впоследствии возглавивший техническое обслуживание подводных лодок; и капитан 3-го ранга Зеебом, командовавший «Ариадной» и погибший в ожесточенном сражении с превосходящими силами эскадры британских крейсеров 28 августа 1914 года, в первом настоящем боевом столкновении противоборствующих держав.

Среди основных учебных курсов в военно-морской академии были военно-морская история, военно-морская наука и военно-морская тактика. Планирование военно-морских операций преподавал капитан 1-го ранга Бахман, впоследствии возглавивший адмиралтейство. К обязательным также

относился и курс международного права, изучение высшей математики и физики. Профессор Поххаммер из Кильского университета своими блестящими лекциями и семинарскими занятиями мог донести премудрости дифференциально-го и интегрального исчисления даже до самых тупых слушателей.

В качестве факультативов нам преподавались география, всемирная история и океанография. Когда в большой аудитории военно-морской академии читал свой курс средневековой и современной истории профессор Роденберг, то свободного места в аудитории найти было невозможно. В популярности с ним мог соперничать разве только профессор Крюммель, читавший лекции по географии.

Каждый офицер должен был выучить по крайней мере один иностранный язык, и к нашим услугам были курсы английского, французского, испанского и русского языков. Поскольку я уже владел французским и английским, я выбрал русский язык, который и изучал под руководством профессора Цильке. Испанский язык в то время считался куда менее важным, чем ныне, но я все же стал изучать его самостоятельно у себя дома.

Каждый год с 1 июля до 30 сентября мы отправлялись за границу, чтобы совершенствоваться в избранном нами языке. Я выбрал поездку в Россию.

Россия с февраля 1904 года находилась в состоянии войны с Японией. Русская пресса, равно как и жизнь в двух

столичных городах, Москве и Санкт-Петербурге, представлялись весьма интересными. Благодаря капитану 1-го ранга Хинтце, моему старому товарищу по Востоку, который в эту пору был нашим военно-морским атташе, я был принят в лучших русских семьях, что дало мне несравненную возможность достичь хорошего уровня в освоении языка.

Помимо изучения статей о войне в русской прессе, я был поражен зрелищем проводов на маньчжурский фронт русских полков. Убывающие туда офицеры зачастую устраивали прощальные вечеринки в кафе или в других общественных местах увеселений, что вряд ли соответствовало серьезности ситуации.

В период моего пребывания в России у императорской четы родился долгожданный наследник трона, что вызвало подлинный восторг народа, хотя зрелище вывешенных по этому случаю с домов праздничных флагов заставляло подозревать вмешательство полиции.

Каждый офицер, заканчивающий годичный курс в военно-морской академии в Киле, должен был завершить учебу написанием соответствующей курсовой работы. В конце первого года обучения я подготовил работу по курсу международного права на тему «Нападение без объявления войны». К изумлению моих соучеников и преподавателей, а больше всего – к моему собственному, буквально через несколько дней после завершения этой работы разразилась Русско-японская война, начавшаяся неожиданным нападе-

нием японских торпедных катеров на русскую эскадру в Порт-Артуре. Другая статья, написанная мною в этом году на тему «Экономическое и военно-политическое положение США на Тихом океане», привлекла внимание профессора Крюммеля.

На втором году обучения я опубликовал одну статью по проблемам, связанным с установлением морской блокады, также перевел на немецкий язык изданную во Франции книгу капитана 3-го ранга Рене Довиля, с которым я состоял в личной переписке.

Глава 2

Боевая подготовка в мирные дни

Проведя два в высшей степени плодотворных года в военно-морской академии, зимой 1905/06 года я получил назначение на броненосец береговой охраны «Фритьоф» в качестве штурмана. Суда береговой охраны входили в состав резервной эскадры на Балтике, так что новая служба оказалась для меня прекрасной подготовкой к моим последующим походам в качестве штурмана на крупных крейсерах. Но 1 апреля 1906 года я был переведен в информационный отдел по связям с общественностью военно-морского управления в Берлине.

Этот отдел, созданный в 90-х годах с целью подготовки первых официальных сообщений для печати по военно-морским делам, не имел ничего общего с военно-морской разведкой в широком смысле этого слова, то есть с тайными агентами, шпионажем и контрразведкой. По правде говоря, весь штат отдела состоял из его начальника, капитана 3-го ранга фон Хеерингена, и трех обозревателей, из которых я был самым старшим. В мои обязанности входило прочитывать и обобщать сообщения в иностранных газетах и журналах да редактировать наше собственное профессиональное

издание «Marine Rundschau»¹², а также «Nauticus», ежегодное издание германского ВМФ. Второй обозреватель, капитан-лейтенант Бой-Эд, ставший позднее известным как атташе в Вашингтоне в 1917 году, осуществлял контакты с германской прессой и анализировал появляющиеся в них статьи и заметки. Профессор фон Халле, третий обозреватель, занимался вопросами экономики, представляющими интерес для военно-морского флота.

Адмирал Тирпиц как руководитель Имперского управления военно-морского флота проявлял личный интерес к прессе и появляющимся там комментариям относительно морских дел, так что это побуждало нас всегда быть как можно раньше и как можно шире в курсе развития всех важнейших событий. Среди прочих наших обязанностей была подготовка предложений для прессы относительно освещения в печати тех или иных тем. Таким образом мы, обозреватели, будучи всего лишь младшими офицерами, свели знакомства со всеми ведущими германскими журналистами. Более того, у нас были тесные личные контакты с адмиралом фон Тирпицем, который по другим вопросам общался только со старшим руководством отделов.

Одним из моих первых официальных визитов было посещение тайного советника Хаммана, всесильного пресс-директора администрации канцлера и министерства иностранных дел. Несмотря на свою загруженность работой, он вы-

¹² «Военно-морское обозрение» (нем.)

кроил время для меня, новичка в этой сфере, и познакомил с несколькими крупными специалистами в области экономики и колониальной политики. Так, например, доктор наук Пауль Ронбах, ученый с международным именем, написал впоследствии для «Marine Rundschau» и «Nauticus» много прекрасных статей.

Следующий визит я нанес Гельфериху в отдел колониальной политики, который снабдил меня весьма интересной информацией, в частности о Багдадской железной дороге и экономической политике Германии на Ближнем Востоке. Каждый год в июне, во время Кильской недели¹³, адмирал фон Тирпиц имел обыкновение подносить кайзеру последний номер «Nauticus», который тот прочитывал от корки до корки во время своего круиза по Скандинавии. Сдружившись с Гуго Якоби, я считал весьма удачным для журнала, когда этот всемирно известный журналист предложил написать обзор международной политики для выпуска за 1906 год. Но когда Якоби передал мне написанную им статью, я неожиданно понял, что по ряду причин она не соответствует требованиям нашего издания. Поскольку время поджимало, мне не оставалось ничего другого, как только переписать эту довольно щекотливую статью, используя данные Якоби как основу. К моему восторгу, он не имел никаких возражений против этого и, более того, согласился с моей версией изложенного.

Это были годы, когда читатели «Marine Rundschau» и

¹³ Кильская неделя – название парусной регаты.

«Nauticus» не ощущали недостатка в интересных материалах. Морские события Русско-японской войны только-только начинали появляться из-под покрыва военной секретности, и различные эпизоды войны на море, с разбором уроков, которые следовало вынести из них, стали предметом острого внимания. Японская морская блокада и законы международного морского права были темами споров наряду с другими общими проблемами морской войны на Дальнем Востоке. Много места в «Nauticus» уделялось законам ведения войны, которые были приняты на второй Гаагской мирной конференции 1907 года. Кроме этого, поскольку я владел как французским, так и русским языками, я переводил множество сообщений о французских и русских военно-морских силах для рубрик «Иностранные флоты» в «Nauticus» и «Marine Rundschau».

Редактирование этих двух изданий было ответственным делом, поскольку они в тот период считались официальными публикациями. Так, например, мы никогда не могли вдаваться в излишние подробности организации нашей собственной флотской жизни или вовлекаться в излишний критицизм, особенно по техническим вопросам. С другой стороны, при отсутствии по-настоящему ценной информации наши журналы могли бы вскоре потерять своих читателей – кадровых офицеров флота. Единственной возможностью обсуждать чисто технические вопросы было давать обзоры того, как они решаются в иностранных флотах, и хранить молча-

ние относительно планов нашего ВМФ.

Интерес к дискуссиям в этих журналах был столь широк, что сам император Вильгельм написал статью для публикации в «Marine Rundschau» по теме дискуссии «Броненосцы или скоростные боевые суда?», подписав ее псевдонимом L. (Lehmann). Мысли, развитые в статье императором, прямо противоречили взглядам министра Тирпица, поэтому капитан 1-го ранга Хопман написал статью, доказывающую несостоятельность идей императора. Статья была опубликована, и ее автор ничем не поплатился за свою отчаянную смелость.

После выхода в свет каждый номер «Nauticus» доставлялся императору, его сыновьям и другим важным персонам, чтобы держать их в курсе нашей национальной военно-морской политики. Став редактором этих изданий, я направил резюме статей моего первого номера адмиралу Тирпицу с просьбой утвердить их для публикации. На следующий день, к моему изумлению, я получил приказ явиться к нему в Вильгельмсхафен для обсуждения статей лично с ним. Разумеется, я повиновался, хотя и с внутренней дрожью, поскольку приближался установленный типографией предельный срок для представления материалов и любые изменения могли привести к изрядным сложностям. Однако в ходе трехчасового строгого разбора содержания этих статей лично Тирпицем я сумел дать все необходимые пояснения и получил совершенное одобрение министра.

На следующий год я имел честь лично вручить императору

ру его экземпляра «Nauticus» в присутствии адмирала Тирпица. Это произошло в ходе Кильской недели, когда император поднялся на борт нашего корабля, чтобы наблюдать учебную атаку первой германской подводной лодки. После того как я сделал подробный доклад о содержании этого ежегодного издания, император пожаловал меня орденом Красного орла IV класса – моей первой наградой.

В процессе выполнения своих обязанностей мне представился случай присутствовать на нескольких сессиях рейхстага и наблюдать нападки партии центра на германскую колониальную политику, а также защиту этой политики канцлером князем фон Бюловом. Именно политические споры по этому предмету привели к альянсу консерваторов и либералов и повлияли на политику этих партий в ходе следующих выборов. Я слышал знаменитую речь князя Бюлова, после которой у него случился сердечный приступ прямо в здании рейхстага.

В 1907 году мне довелось непосредственно общаться с парламентариями, сопровождая их в ходе первой парламентской инспекции военно-морского флота. Этот шаг был предпринят для информации о положении дел рейхстага и бундесрата¹⁴, в частности бюджетного комитета. Группу парламентариев возглавлял сам Тирпиц. Командующий флотом принц Генрих Прусский приветствовал депутатов у трапа своего флагманского корабля «Германия» и сопровождал их

¹⁴ Бундесрат (нем. Bundesrat) – Государственный совет.

во время учебных стрельб и тактических маневров, которые были приурочены к этому визиту. Результаты этого визита были столь успешными, что военно-морской флот стал с тех пор организовывать подобные мероприятия для делегатов ежегодно.

За время своей службы в отделе связей военно-морского флота с общественностью я сделал перевод половины русской эпопеи о войне на море «Расплата». Вторую половину книги перевел лейтенант Герке. Изучение этой весьма актуальной работы русского морского офицера капитана Владимира Семенова было частью общей подготовки каждого морского офицера накануне Первой мировой войны. Именно этот труд, «Расплата», снабдил Франка Тисса основными подробностями для его большой работы «Цусима».

Осенью 1908 года закончился третий год моей службы в отделе военно-морской информации, и я был назначен штурманом на бронепалубный крейсер «Йорк», входивший в состав разведывательных судов. Это было бесценное место для подготовки к будущему командованию. Штурман выступает в качестве советника командира, и мое рабочее место на мостике давало мне неповторимую возможность наблюдать все тактические упражнения. В отличие от линкора крейсер, решающий разведывательные и дозорные задачи, действует независимо, и его командир часто принимает самостоятельные решения.

Когда в 1909 году «Йорк» получил специальное задание, я был временно назначен на корабль его величества «Гильдебранд» в качестве флаг-штурмана эскадры на все время маневров. «Гильдебранд» был флагманским кораблем командующего эскадрой контр-адмирала Поля, известного своим тактическим умением и мастерским управлением кораблями, входящими в состав эскадры.

Теперь предметом моих стремлений было получить назначение штурманом на один из новейших крейсеров либо на флагман флота «Дойчланд» в качестве флаг-штурмана. К своему собственному изумлению, в конце 1910 года я был назначен штурманом на императорскую яхту «Гогенцоллерн». Для меня это стало не только сюрпризом, но и разочарованием, поскольку в течение нескольких лет мне предстояло заниматься деятельностью весьма далекой от флотской в истинном смысле этого слова.

Одной из причин моей неудачи в обретении службы флаг-штурмана явилось то, что на смену принцу Генриху пришел новый командующий флотом адмирал фон Хольтцендорф, который предпочел набрать свой штаб из лично известных ему офицеров.

Было бы несправедливо считать мое ответственное положение на «Гогенцоллерне» чем-то малоприятным, но я всем сердцем жаждал службы на флоте. Я никогда не тяготел к «придворной службе» с ее деспотичными социальными законами и этикетом, которые мне пришлось узнать по моей

работе в Берлине. Так, например, когда я, морской офицер, получал приглашение на придворный бал, то не мог появиться там вместе с женой, поскольку она не принадлежала к дворянству.

Несколько лет подряд жизнь на «Гогенцоллерне» двигалась по одному и тому же ежегодному циклу. После зимнего ремонта в середине февраля яхта делала переход в Средиземное море, где принимала на борт в Венеции императорскую фамилию и доставляла ее на Корфу. Там она вставала на якорную стоянку, а император, его семья и находившаяся при них свита переезжали на берег, где располагались в замке Ахиллеон. Ближе к концу апреля императорская фамилия снова поднималась на борт яхты для перехода через Мессинский пролив в Геную, в то время как придворные возвращались в Германию по суше.

В середине июня император мог снова взойти на борт яхты в Гамбурге, чтобы принять участие в парусных гонках в устье Эльбы, после чего проследовать Кильским каналом имени императора Вильгельма в Киль на Кильскую неделю.

Почти весь германский флот собирался в гавани Киля для участия в этом событии, и, как правило, сюда к этому времени приходили с визитами многие иностранные военные корабли. По завершении регаты император мог отправиться в свой традиционный ежегодный круиз по Скандинавии, который обычно завершался в Свинемюнде ближе к концу июля. В сентябре император довольно часто пользовался яхтой для

участия в наблюдении за маневрами флота.

Разумеется, бывали и отклонения от этой традиционной программы. В 1911 году, например, император предпринял весеннюю поездку от Флушинга до Ширнесса в Англии, и тем же летом он воспользовался яхтой для приема эрцгерцога Франца-Фердинанда, наследника трона Австро-Венгрии. Следующим же летом он совершил на яхте круиз по балтийским портам Финского залива для встречи с русским царем Николаем II.

Как судно, «Гогенцоллерн» был куда скромнее того, чего можно было бы ожидать от императорской яхты. Его конструкция вполне заслуживает быть названной чудовищной. Имея необычно высокий надводный борт, в непогоду оно получало такой крен с борта на борт, что даже бывалые матросы с трудом могли перемещаться по палубе. Водонепроницаемые перегородки были ниже всяких требований безопасности даже для обыкновенного пассажирского судна, не говоря уже об императорской яхте. К моему неописуемому удивлению, даже ее навигационное оборудование было совершенно антикварным; в то время как суда всего флота уже имели гирокомпасы, на борту «Гогенцоллерна» стоял только магнитный компас. При всем этом капитан судна, штурман и вахтенный офицер были ответственны за жизнь главы государства, не говоря уже о престиже страны.

Естественно, что капитан был выбран из числа офицеров, которых хорошо знал лично император – другими словами,

из придворных кругов. Это было верно в отношении моего первого капитана на яхте графа фон Платена. Но его преемник капитан 1-го ранга Карпф не подходил под это определение ни по внешности, ни по манерам. Он был простым честным мекленбуржцем, излагавшим свои взгляды императору и императрице в открытой, хотя и тактичной форме и нисколько не стеснявшимся дать то или иное выразительное распоряжение императорским отпрыскам. Он был известным моряком в кругу яхтсменов, пользовался полным доверием императора и его семьи. И управлял «Гогенцоллерном» столь же уверенно, как и позже крейсером «Мольтке» в Ютландском сражении.

Круизы по Средиземноморью были полны официальными обязанностями, которые, к моему удовольствию, целиком ложились на плечи свитских. Напротив, во время Кильской недели преобладал дух спорта и морского товарищества. Император любил воспользоваться случаем и не только увидеть какое-нибудь новое оборудование в военно-морском флоте, но также и пообщаться с иностранными визитерами – в основном с владельцами яхт, с которыми он уже был знаком.

Во время круизов по Скандинавии обстановка на «Гогенцоллерне» была куда более приятной, чем во время других плаваний. Император отказывался от напыщенных церемоний и становился другим человеком – просто отдыхающим, совсем как любой другой турист во время своего отпуска. Я чувствовал, что во время этих круизов он становится собой,

настоящим, с добрым сердцем, все понимающим, всем интересующимся, готовым доставить радость другим человеком. Судя по тому, что мне удалось увидеть и услышать, его взгляды по политическим и военным вопросам были обоснованны и удачно выражены. Все это разительно отличалось от его чопорно-формального поведения во время официальных церемоний – возможно, вследствие неуверенности, а также некоторого тщеславия.

В своих бытовых привычках император был необычайно скромен; он употреблял весьма мало спиртных напитков и искренне предпочитал им фруктовые соки. Блюда императорского стола были весьма просты, даже когда присутствовали высокие гости.

Хотя обычный срок службы офицеров на «Гогенцоллерне» составлял три года, вице-адмирал Бахман, командующий рекогносцировочными силами, спросил меня, не соглашусь ли я на более ранний перевод на должность старшего офицера его штаба. Это предложение я принял с большой радостью, поскольку оно возвращало меня снова к той флотской деятельности, к которой я стремился, – разведывательная и дозорная служба в дополнение к сигнализации и управлению сражающимися подразделениями флота.

И все же я расставался с «Гогенцоллерном» с благодарностью в душе за службу на нем. За это время я имел счастье познакомиться со многими персонажами мировых событий, но больше всего – мне довелось узнать императора таким,

каким он был на самом деле, а не каким его рисовал себе весь остальной мир.

Поднявшись на борт крейсера «Йорк», флагманского корабля рекогносцировочных сил, в сентябре 1912 года, я обнаружил, что вице-адмирал Бахман находится в отпуске. Поэтому я представился контр-адмиралу Хипперу, его заместителю. В дополнение к этой должности адмирал Хиппер непосредственно командовал легкими крейсерами, которые образовывали собой бригаду легких крейсеров. Тактическое командование рекогносцировочными силами, состоявшими из бронепалубных крейсеров и линейных крейсеров, находилось в руках самого вице-адмирала Бахмана в дополнение к общему командованию всеми рекогносцировочными силами.

По целому ряду причин рекогносцировочные силы находились в тот момент в низкой степени боеготовности. В процессе их модернизации устаревшие бронепалубные крейсера «Роон» и «Блюхер» заменялись линейными крейсерами «Фон дер Танн», «Мольтке» и «Гебен». Крейсер «Зейдлиц» не смог встать в строй ранее будущей весны, а «Дерффлингер» только в самом начале Первой мировой войны. Но, даже встав в строй, «Фон дер Танн» в первый год не мог принимать участия в походах из-за устранения множества недоделок, а «Мольтке» на несколько недель ушел на ходовые испытания, а потом отправился в учебное плавание в Северную Америку. А в самом конце 1912 года из-за политической

ситуации линейный крейсер «Гебен» вместе с двумя менее крупными крейсерами был отправлен на Средиземное море. Позднее он, вместе с крейсером «Бреслау», составил Средиземноморскую эскадру.

Когда я начал службу на «Йорке», штаб¹⁵ адмирала Бахмана состоял из меня в качестве старшего офицера штаба, из моего близкого друга капитана 3-го ранга Клаппенбаха в качестве моего заместителя. Капитан-лейтенант Бритцель курировал минно-торпедное вооружение, а также был главным торпедистом «Йорка». Инженерную службу штаба возглавлял старший инженер Лемке, медицинскую – капитан-лейтенант медицинской службы Шольц, финансовую – капитан-лейтенант Блок. Штурманскую службу возглавлял капитан 3-го ранга Прентцель, бывший также старшим штурманом корабля. В состав штаба входили также два лютеранских капеллана и католический священник. Все это были молодые, преданные службе люди, хорошо приспособленные к флотской жизни и выполнявшие изрядную часть работы на борту корабля, в частности, во время войны.

Все офицеры штаба командующего рекогносцировочными силами прекрасно сработались и действовали как единая

¹⁵ После новых назначений штаб состоял из следующих офицеров: капитан 3-го ранга Франц и, позднее, капитан 3-го ранга Хансен в качестве заместителя старшего офицера; старший инженер Диффринг – начальник инженерной службы; капитан-лейтенант медицинской службы Хагенах – начальник медицинской службы штаба. Капитан 3-го ранга Прентцель позднее заменил меня на должности старшего офицера штаба рекогносцировочных сил. (Примеч. авт.)

команда и тогда, и позднее, когда война удвоила рабочую нагрузку на каждого из них. Моя доля работы была несколько меньше, чем у других, за счет давно установившейся в рекогносцировочных силах традиции, согласно которой, в отличие от обычного штаба дивизиона кораблей, старший офицер штаба был официальным командиром других офицеров штаба, а не только «первым среди равных».

Когда я начал службу в рекогносцировочных силах, важным вопросом, обсуждавшимся буквально всеми, была грядущая реорганизация флотской службы.

До сих пор все корабли получали свою долю пополнения личного состава из новобранцев набора текущего года одновременно 1 октября. Это неизбежно на определенное время снижало боеготовность флота как единого целого. Теперь же было предложено, чтобы один из трех дивизионов получал всех своих новобранцев каждый октябрь, а два других дивизиона проводили относительно меньшую замену личного состава и были способны тем самым сохранять более высокий уровень боеготовности. В дополнение к этому командиры каждого из кораблей должны были получить гораздо большую независимость в вопросах подготовки и обучения личного состава. Кроме того, ожидалось гораздо большие возможности для дальних походов за границы Германии. Введение этой новой системы в 1913 году на линейных крейсерах «Кайзер», «Король Альберт» и крейсере «Страсбург», направленных в Южную Америку, было весьма обнадежива-

юще, но разразившаяся вскоре война положила конец дальнейшей разработке этой системы.

Другая проблема заключалась в замене устаревших бронепалубных крейсеров современными линейными крейсерами. В то время как устаревшими кораблями можно было бы рискнуть усилить рекогносцировочные и патрульные порядки, новые линейные крейсера, как основные боевые единицы флота, должны были быть отведены с позиций, уязвимых для ночных атак торпедных катеров. В результате этого новые дивизионы торпедных катеров, образовавшие теперь передовые линии рекогносцировочных сил, приобрели более значительную роль в решении этих задач, которые требовали быстрого и точного взаимодействия с крейсерами. В светлый период суток, разумеется, линейные крейсера, случись такая необходимость, выполняли рекогносцировочные задания в ходе любого боевого столкновения с вражескими линейными крейсерами. Подчинение торпедных катеров командующему рекогносцировочными силами обеспечивало комплексное выполнение рекогносцировки, а также противодействие вражеской рекогносцировке. И наконец, линейные крейсера выполняли вспомогательную функцию, действуя как «силы быстрого реагирования» во главе основных боевых сил флота в ходе крупных сражений.¹⁶

¹⁶ Битва при Скагерраке стала подтверждением не только правильности использования линейных крейсеров для рекогносцировки во взаимодействии с легкими кораблями, но также и как передовых сил линейных кораблей в самые критические моменты сражения. (*Примеч. авт.*)

Значимость новых планов для тактического использования рекогносцировочных сил и в особенности боевых крейсеров была продемонстрирована в ходе военных игр 1912 года, когда вице-адмирал Бахман одержал убедительную победу над командующим флотом адмиралом фон Хольцендорфом, который командовал противодействующими силами в условном сражении. Я до сих пор помню удовлетворение, с которым наш уважаемый командир получил это известие. Всю зиму он сильно страдал от ишиаса, почему ему приходилось буквально затаскивать себя на мостик корабля. Но в тот день наш начальник медицинской службы штаба доктор Шольц удивленно произнес, обращаясь ко мне: «Что случилось? Здоровье нашего адмирала просто поразительно! Все утро он совершенно не страдает от болей!»

Зимние маневры 1912 года были последними, на которых германским флотом командовал фон Хольцендорф. Весной 1913 года командование флотом принял у него вице-адмирал фон Ингенол. Человек большого личного обаяния, прекрасный командующий эскадрой, новый командующий флотом, однако, был несколько медлителен в принятии решений и склонен излишне вдаваться в детали. Ко всему прочему он не отличался способностями к ясным и убедительным речам, которые внушали бы убежденность и энтузиазм. Однако он проделал выдающуюся работу по боевой подготовке нового, значительно увеличившегося флота, по внедрению тактических новаций и ввел систему управления боевыми порядками.

ми с одного или по крайней мере с двух сигнальных постов. Сигналы подавались с защищенного сигнального мостика и дублировались по радио.

Это обеспечивало одновременное исполнение приказа всем эскадром быстроходных боевых крейсеров и давало возможность управлять ими автономно с удаленной позиции, что доказало свою ценность в грядущей войне. Большое внимание уделялось также тесному тактическому взаимодействию между боевыми крейсерами и торпедными катерами.

Появление на военно-морской сцене подводных лодок потребовало организации совместных учений с участием их и крейсеров в самом конце 1912 года. Легкие крейсера уже продемонстрировали свои возможности в качестве минных заградителей, так что учения по постановке минных полей также стали важной составной частью программы подготовки флота.

Боеготовность каждого отдельно взятого корабля была проверена в ходе серии строгих инспекций, проведенных в марте – апреле. Составной частью таких инспекций стали условные сражения между кораблями одного класса. Все фазы подобной борьбы, включая «полученные» удары и понесенный от них урон, затем тщательно разбирались. По ходу условного сражения инспектор мог неожиданно «вывести» из строя группу механизмов или линий связи либо объявить часть водоотливных средств «вышедшими из строя в

результате вражеского попадания». Реализм подобных сражений возрастал от раза к разу, вплоть до того, что места «попаданий» вражеских снарядов посыпались черным порохом, который затем поджигался, чтобы симитировать огонь и дым настоящего сражения, а заодно проверить правильность борьбы за живучесть корабля и эффективность вентиляционной системы. Кстати, в ходе этих смотров впервые стала проверяться противовоздушная оборона.

Чтобы избежать шаблонной ситуации, которую мог бы предвосхитить настоящий противник, штаб адмиралтейства старался изо всех сил, разрабатывая все новые и новые варианты сражений.

Нет необходимости упоминать о том, что командиры и команды инспектируемых кораблей трудились день и ночь, чтобы быть готовыми к любой ситуации. Не легче приходилось и адмиралу, прибывшему с инспекцией. В бригаде линейных крейсеров было четыре линейных крейсера и восемь легких крейсеров. Считая, что инспекция одного линейного крейсера проводилась за сутки, а одного легкого крейсера – за половину суток, получим, что адмиралу Бахману надо было трудиться восемь дней кряду с восхода до заката, чтобы провести инспекцию всей бригады.

Хотя адмиральский смотр дело весьма серьезное – вся карьера командира могла зависеть от положительного или отрицательного отзыва, – зачастую он не был лишен и юмористических сторон. Прибывший для инспекции адмирал и его

штаб обычно обедали вместе с командиром инспектируемого корабля. Вполне естественно, что хозяин желал угостить своих гостей любимым блюдом адмирала, частью из вежливости, а зачастую для того, чтобы привести того в блаженное состояние духа. Столь же естественно, что командиры инспектируемых судов старались заблаговременно узнать вкусы начальства. В ходе одной из инспекций адмирал фон Херинген вынужден был «наслаждаться» жареной телятиной на каждом инспектируемом корабле, поскольку кто-то распустил слух, что это его любимое блюдо. Но куда больше не повезло адмиралу Хипперу. Поскольку он был баварцем, на всех кораблях его потчевали кнедликами с печенкой. Хотя они и в самом деле считаются коронным блюдом баварской кухни, случилось так, что адмирал Хиппер терпеть их не мог. Точно так же несколько позже адмирал Зенкер «лакомился» салмагунди¹⁷ по-лейпцигски на каждом корабле, который он инспектировал!

Поскольку военно-морское соперничество с Великобританией все усиливалось, командование флотом стало уделять большое внимание изучению опыта блокады. По приказу из штаба адмиралтейства осенние маневры флота в 1913 году были посвящены изучению военных действий при блокаде Гельголандской бухты. В прошлом германский военно-морской флот, основываясь на неверном определении традици-

¹⁷ Салмагунди – блюдо французской кухни, мясной салат с анчоусами, яйцами и луком.

онного британского отношения к военным действиям на море, исходил из предположения, что британский флот попытается атаковать и уничтожить германский флот даже в его собственных территориальных водах, тогда как германскому флоту, который слабее британского, остается лишь уповать на укрепления Гельгоlanda и минные поля в качестве укрытия от нападения британцев. К такому выводу приходили все вплоть до 1912 года, что я прекрасно запомнил по речи принца Генриха в бытность его командующим флотом. Сходились на том, что британцы предпримут «близкую» блокаду Гельгоlanda силами своего флота, хотя усилившаяся оборонительная мощь торпедных катеров, минных заграждений, подводных лодок и даже самолетов могла бы значительно увеличить опасность для блокирующих сил. Военные маневры 1913 года заронили в нас сомнения в истинности этого германского постулата, а к 1914 году мы уже были твердо убеждены, что британский флот не рискнет осуществить такую «близкую» блокаду, но ограничится блокадой «дальней». Более того, штаб адмиралтейства пришел к выводу, что в подобной «дальней» блокаде британский флот будет использовать Скапа-Флоу¹⁸ в качестве своей основной базы.

Пребывание вице-адмирала Бахмана на посту командую-

¹⁸ Скапа-Флоу – база английского военно-морского флота на Оркнейских островах в Шотландии. Флот базировался здесь в ходе Первой и Второй мировых войн. Закрыта в 1956 г.

щего рекогносцировочными силами завершилось маневрами 1913 года. С его уходом мы все испытали чувство личной утраты. Он был не только в высшей степени достойным офицером флота, но также знатоком стратегии и тактики, истинным выучеником самого адмирала Тирпица. В личном плане он был всегда доброжелателен и общителен, предоставляя нам, офицерам своего штаба, максимум свободы.

Но если судьба и лишила нас адмирала Бахмана, то она в то же время не могла найти для всех нас лучшей замены ему в лице контр-адмирала Хиппера, принявшего командование рекогносцировочными силами 1 октября 1913 года.

Наш новый командующий был энергичной и импульсивной личностью, человеком, быстро оценивающим обстановку и обладающим острым «морским взглядом». В отличие от своего предшественника он в своей карьере прошел все ступени морской службы и отличился командуя торпедными катерами, позднее – как командир бронепалубного крейсера «Гнейзенау» и, наконец, как командующий силами легких крейсеров и торпедных катеров. Чистая теория не была его сильной стороной. Он терпеть не мог возни с бумажками, и до сих пор весь его штаб состоял из двух человек: начальника штаба и флаг-лейтенанта. Теперь же, став командующим всеми рекогносцировочными силами флота, он должен был выслушивать донесения и предложения куда большего штаба.

Первое время он, похоже, думал, что штаб подкидывает

ему вопросы, которые сам не может решить. Но позднее, когда наша сплоченная рабочая команда заслужила его доверие, между нами установилось полное взаимопонимание и мы все заработали как одна команда. Немалую роль в этом сыграли и природная вежливость, и добродушие адмирала, хотя порой ему случалось терять самообладание на капитанском мостике корабля. В этом случае он выговаривал виновнику на своем резком баварском диалекте.

Но при обсуждении хода маневров и корабельных эволюции, даже когда были допущены явные ошибки, он всегда критиковал виновного с сочувствием. Очень скоро мы все искренне привязались к нему и готовы были горы свернуть, чтобы облегчить ему труды и заботы и сделать его жизнь на борту корабля по возможности более приятной. Так, например, будучи убежденным холостяком, он требовал полной тишины поблизости от своего жилья, и мы по очереди по ночам следили за тем, чтобы адмирала никто без надобности не беспокоил. Он курил один особый сорт сигар, поэтому мы изо всех сил старались добывать их для него, что было не всегда просто из-за трудностей военного времени.

Адмирала отличала глубокая любовь к музыке, а потому исполнительское мастерство нашего флагманского оркестра пребывало на недостигаемой для других высоте. Когда он убывал в отпуск, то всегда опасался за то, чтобы его заместитель, человек совершенно немзыкальный, не запустил оркестр, и напоминал мне: «Редер, пуще глазу следи, чтобы

имярек не устроил сумбур из музыки!»

Еще одним хобби адмирала была охота, но, когда он пригласил меня поохотиться вместе с ним, у меня достало ума деликатно отказаться, сославшись на мой малый опыт в этих делах и совершенное незнание правил.

Что касается профессиональной стороны дела, то выдающиеся способности адмирала Хиппера и его энтузиазм заражали каждого человека, служившего в рекогносцировочных силах. Во время маневров 1913-го и 1914 годов снова и снова отрабатывалось тактическое взаимодействие быстроходных линейных крейсеров с основной эскадрой.

Маневры эти обычно начинались с рекогносцировочно-го рейда линейных крейсеров, после чего они отходили назад и формировали передовой эскадрон основных сил флота. Быстро меняющаяся обстановка таких маневров требовала чуткого понимания тактики и высокого искусства управления крейсерами, идущими в строю. Это как нельзя лучше соответствовало темпераменту нашего адмирала и его способностям быстро оценивать обстановку и принимать решения.

Эти учения в условиях, максимально приближенных к боевым, вырабатывали выдающееся тактическое мастерство у командиров всех рангов, а также и у штабных офицеров. Успехи нашего собственного штаба, возможно, частично объясняются нашей тесной личной дружбой, поскольку почти все мы были людьми приблизительно одного возраста.

та, к тому же четверо из нас были выпущены в один год из военно-морского училища в Киле.

Что же касается моих служебных обязанностей, то мне пришлось работать под пристрастным оком адмирала, поскольку передаче боевых команд уделялось особое внимание в ходе маневров 1914 года.

Результаты нашей интенсивной боевой подготовки стали видны в ходе инспекторского смотра рекогносцировочных сил, состоявшегося весной 1914 года. Командующий флотом адмирал фон Ингенол с мостика нашего корабля наблюдал, как адмирал Хиппер управлял идущими полным ходом линейными крейсерами в ходе весьма сложных маневров. Все корабли выполняли боевые команды без всякого промедления, вне зависимости от того, дублировались они по радио или нет. Даже условные «боевые потери» почти не снизили эффективности действий рекогносцировочных сил. Апофеозом нашего успеха стал флажный сигнал «Отличная работа!», поднятый по приказу адмирала фон Ингенола и прочитанный всем флотом.

Не были забыты во время этих учений и дозорные функции наших сил. Особое внимание было уделено действиям в ночных условиях совместно с торпедными катерами и легкими крейсерами. Весной 1914 года в них впервые участвовала морская авиация, но все самолеты через некоторое время либо совершили вынужденную посадку, либо были подняты из воды спасательными судами.

Поскольку штаб адмиралтейства был убежден, что Британия не осмелится прибегнуть к «близкой» блокаде, то во время боевых учений флота весной 1914 года прорабатывался вопрос возможности тревожащих рейдов из Гельголандской бухты. Но весь оптимизм относительно участия в таких рейдах устаревших кораблей и торпедных катеров развеялся к началу боевых действий. Старые корабли были сконструированы для обороны в ходе «близкой» блокады; они просто не обладали достаточной надежностью для действий против английского флота у побережья Великобритании или на просторах Северного моря.

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.