

ИВАН КУДИШИН

ЛАЙНЕРЫ НА ВОЙНЕ

«ЛУЗИТАНИЯ»
«КАЙЗЕР ВИЛЬГЕЛЬМ ДЕР ГРОССЕ»
«КУИН ЭЛИЗАБЕТ»
И ДРУГИЕ



Война на море

Иван Кудишин

**Лайнеры на войне. «Лузитания»,
«Кайзер Вильгельм дер Гроссе»,
«Куин Элизабет» и другие**

«Яуза»

2017

УДК 355/359
ББК 68

Кудишин И. В.

Лайнеры на войне. «Лузитания», «Кайзер Вильгельм дер Гроссе»,
«Куин Элизабет» и другие / И. В. Кудишин — «Яуза»,
2017 — (Война на море)

ISBN 978-5-699-98199-1

Практически каждый историк флота владеет исчерпывающей информацией обо всех капитальных боевых кораблях прошедшего столетия, но если разговор заходит о пассажирских или круизных лайнерах, то, кроме наименования, компании-владельца, некоторых отрывочных сведений об участии того или иного судна в военных действиях, каких-либо сведений добиться очень трудно. Это и понятно, ведь обычная жизнь пассажирского судна – рутинная, монотонная работа, зачастую на одном и том же маршруте. Но все менялось с началом войны – их переоборудовали в рейдеры, войсковые транспорты, плавучие госпитали, после чего созданные для сугубо мирных перевозок пассажирские красавцы пароходы начинали с тем или иным успехом выполнять несвойственные для себя функции. А случалось, что они, как, например, «Лузитания», служили и поводом для пропагандистской кампании, направленной против противника. Предлагаемая книга – одна из первых попыток ликвидировать информационный вакуум, который образовался в данной области истории флота, приведя подробности биографий некоторых пассажирских судов, снискавших славу и известность в ходе войн двадцатого века.

УДК 355/359

ББК 68

ISBN 978-5-699-98199-1

© Кудишин И. В., 2017

© Яуза, 2017

Содержание

«Венценосная семейка» идет на войну	7
Скромные долгожители	29
Конец ознакомительного фрагмента.	31

Иван Владимирович Кудишин

Лайнеры на войне. «Лузитания», «Кайзер Вильгельм дер Гроссе», «Куин Элизабет» и другие

© Кудишин И.В., 2017

© ООО «Издательство «Яуза», 2017

© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

* * *

Практически каждый историк флота владеет исчерпывающей информацией обо всех капитальных боевых кораблях прошедшего столетия, но если разговор заходит о пассажирских или круизных лайнерах, то кроме наименования, компании-владельца и иногда некоторых отрывочных сведений об участии того или иного судна в военных действиях, каких-либо сведений добиться очень трудно. Исключение составляет «Титаник», о котором стараниями кинематографистов известно все или почти все. Что и немудрено – активная жизнь этого несчастливой парохода свелась к четырем дням. Это была самая короткая карьера лайнера за всю историю пассажирского парового судоходства. А если задаться вопросом – что интересного в мирной службе судна, обслуживающего регулярный маршрут, то ответ довольно прост. Это в первую очередь рутинная, монотонная работа, свойственная всем транспортным средствам – от грузовика или железнодорожного вагона до воздушного или океанского лайнера, лишь изредка, по случайному стечению обстоятельств, нарушаемая каким-нибудь ярким фактом биографии.

Но в случае возникновения военного конфликта пассажирские суда начинали жить совершенно другой жизнью. Их переоборудовали в рейдеры, войсковые транспорты, плавучие госпитали, после чего созданные для сугубо мирных перевозок красавицы – пассажирские пароходы начинали с тем или иным успехом выполнять несвойственные для себя функции. Одни преуспели в этом, добавив к мирным титулам и славе военные награды, другие же находили не славу, а гибель. Но в любом случае военные приключения пассажирских судов в двадцатом веке – тема мало раскрытая и весьма интересная. В этой книге была сделана попытка ликвидировать информационный «вакуум», который образовался в данной области истории флота, приведя подробности биографий некоторых пассажирских судов, снискавших славу и известность в ходе войн двадцатого века.

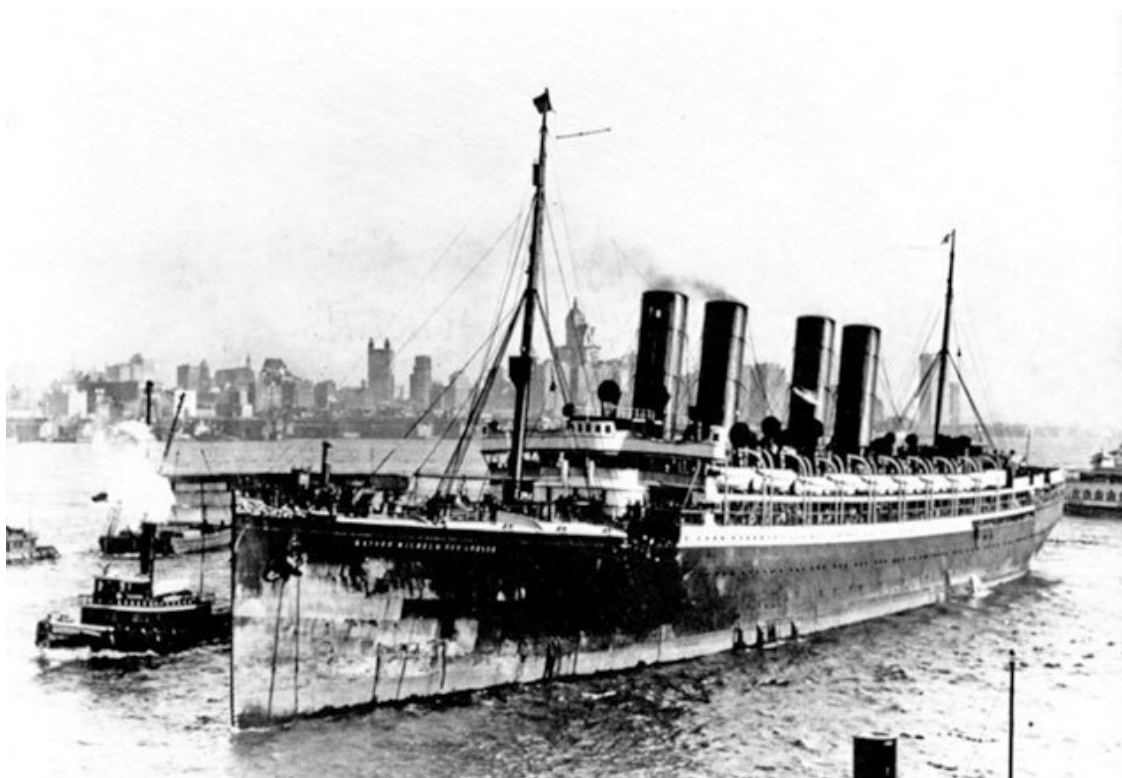
«Венценосная семейка» идет на войну

Наверняка военная слава совершенно не входила в планы руководства знаменитой германской судоходной компании «Северогерманский Ллойд», когда в 1900 году она заказала на верфи «Вулкан» в Штеттине (нынешний польский г. Щецин) новый четырехтрубный лайнер-скараход. В соответствии с верноподданническими традициями компании новое судно еще до закладки получило название «Кронпринц Вильгельм» – в честь одного из представителей правившего в Германии королевского дома Гогенцоллернов. Новый лайнер-трансатлантик должен был укрепить престиж Германии на европейско-американской линии, с кровью завоеванный первенцем – скараходом «Северогерманского Ллойда», пароходом «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» постройки 1897 г., отобравшим престижнейший приз «Голубую ленту Атлантики» у англичан. Кроме того, строительство «Кронпринца» должно было посрамить соперников «Ллойда» в Германии – трансатлантическую компанию «Гамбург – Америка Линие», чей четырехтрубный скараход «Дойчлянд» отобрал «Голубую ленту» у «Большого Вилли», как окрестили «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» его многочисленные поклонники. Несмотря на то что экономические данные «Дойчлянда» держались в секрете, ни для кого не было тайной, что новый «лентоносец», построенный с привлечением огромных государственных субсидий, был чересчур прожорливым для того, чтобы приносить прибыли, зато он являлся носителем национального германского престижа на Атлантике.

Дабы не впасть в ту же ошибку, что и гамбургские конкуренты, компания «Северогерманский Ллойд» применила на своем новом лайнере две относительно экономичные паровые машины четырехкратного расширения общей мощностью около 36 000 л. с., работающие на два винта. Пар для машин поставляло 12 однопочных и 4 двухпочных котла, расположенных в четырех котельных отделениях. Каждое из них имело индивидуальную дымовую трубу. Естественно, для топок котлов требовалось большое количество угля – при пробеге на максимальной скорости (23 узла) «Кронпринц Вильгельм» потреблял около 500 тонн топлива в сутки. Для сравнения, правда, у конкурирующего лайнера «Дойчлянд» суточный расход угля доходил до 1200 т. Главным конструктором парохода стал известный кораблестроитель Роберт Циммерман, имевший огромный опыт проектирования пассажирских судов, автор проекта «Большого Вилли».



Единственный сохранившийся до наших дней трансатлантический лайнер «Куин Мэри»



«Кайзер Вильгельм дер Гроссе» в Нью-Йорке до войны

По своей архитектуре «Кронпринц Вильгельм» в целом повторял своего старшего брата, «Большого Вилли», – он имел такой же низкий силуэт, прямой ножевидный форштевень, крейсерскую корму со свесом, удлиненную надстройку от полубака до самого кормового свеса и четыре трубы, объединенные в две близкорасположенные пары. При этом кроме установки более современных машин лайнер имел на 600 т большее водоизмещение (14 908 т) по сравнению с «Большим Вилли» и был длиннее на 3,05 м (202,1 м).

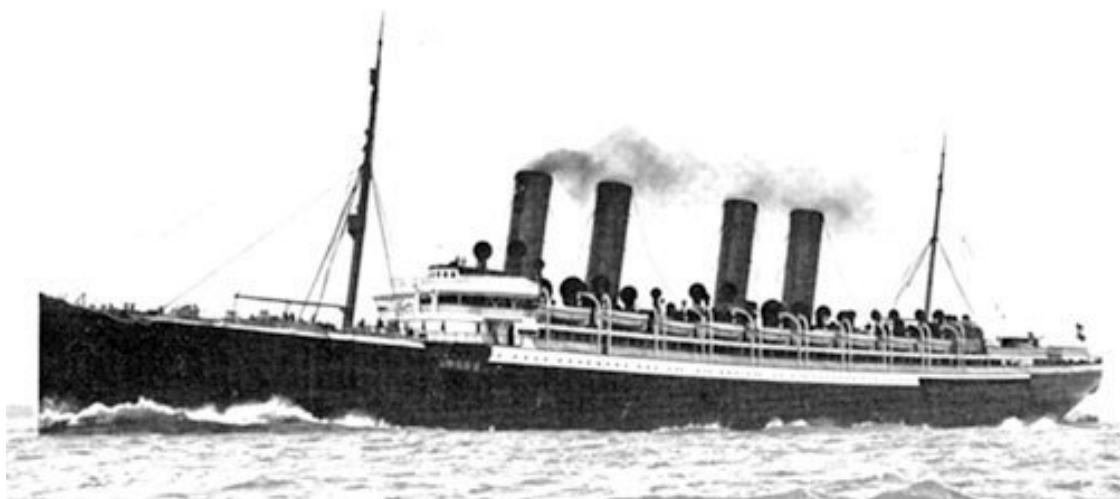
Несмотря на близкие размеры и водоизмещение, «Кронпринц Вильгельм» представлял собой по сравнению с «Большим Вилли» вполне рентабельное и вместительное судно – пароход мог перевозить 367 пассажиров первого, 340 – второго и 1054 – третьего класса. Учитывая тот фактор, что основу рентабельности трансатлантического лайнера в начале прошлого века составлял именно третий, эмигрантский класс, а «Большой Вилли» мог возить несколько меньше пассажиров третьего класса при более прожорливой силовой установке, экономический расчет при строительстве «Кронпринца» возобладал над неперменным желанием стать королем скорости на просторах Атлантики. Каюты первых двух классов отличались наличием больших окон и иллюминаторов, были гораздо светлее и выполнены в гораздо менее тяжеловесном стиле, чем тот «исконно тевтонский» дух, который царил в каютах и салонах «Большого Вилли». Таким образом, специалисты «Северогерманского Ллойда» получили в свое распоряжение весьма сбалансированный в экономическом отношении и привлекательный для публики с любым достатком трансатлантический лайнер.

Как и любой лайнер-сороход, строившийся в то время, «Кронпринц Вильгельм» должен был в случае войны иметь возможность выступать в роли вспомогательного крейсера. Для этой цели на полубаке и надстройке судна были предусмотрены усиления для установки артиллерийских орудий, а наиболее уязвимые части корпуса – в частности, котельные и машинное отделение – получили конструктивную защиту. Для хранения боеприпасов в непосредственной близости от усиления под пушки были предусмотрены специальные складские помещения, в случае конверсии в боевой корабль переоборудовавшиеся в артпогреба. Кроме того, в кон-

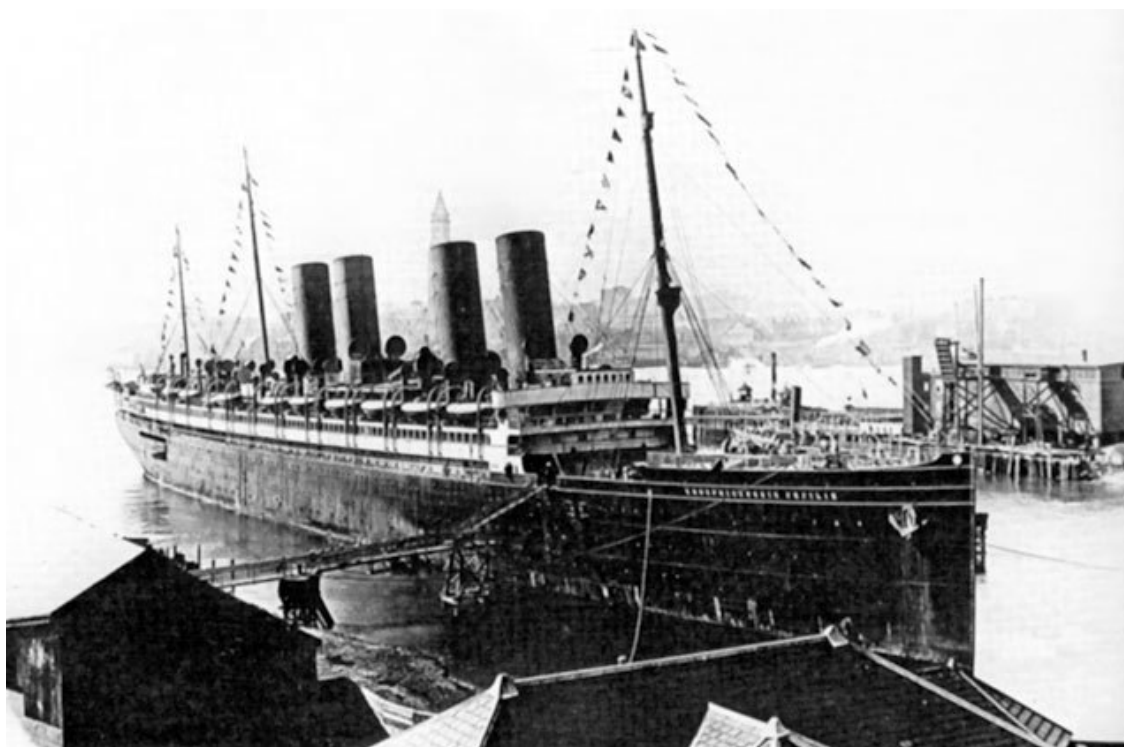
струкции нового лайнера имелись новации, хоть напрямую и не связанные с его потенциальным военным назначением, но весьма полезные при конверсии во вспомогательный крейсер. К таковым относились, в частности, наличие разветвленной телефонной сети, обеспечивающей хорошую связь между мостиком и большинством постов по всему судну, оборудованная по последнему слову техники радиорубка, имевшая, к слову, 4-миллиметровые стальные стенки и крышу, а также весьма объемные холодильники, которые могли обеспечить экипаж вспомогательного крейсера качественным продовольствием в течение нескольких месяцев.

Первый свой рейс из Бремена в Нью-Йорк лайнер совершил в сентябре 1901 года. А в одном из своих последующих рейсов, ровно год спустя, в сентябре 1902 года, «Кронпринц Вильгельм» отобрал «Голубую ленту Атлантики» у «Дойчлянда». По приходе в Нью-Йорк лайнер имел довольно непрезентабельный вид – мощные волны, сквозь которые «Кронпринц» шел, не снижая скорости, содрали краску с его носовой оконечности. Но даже это было воспринято публикой как боевые шрамы и только повысило престиж нового парохода и его владельцев. «Кронпринц Вильгельм» стал одним из наиболее популярных лайнеров Атлантики. Работая по расписанию, пароход пересекал океан за пять с половиной суток.

В 1903 и 1904 годах к «Большому Вилли» и «Кронпринцу Вильгельму» присоединились еще два лайнера-сорохода, несколько более крупных и достаточно экономичных, названных в традициях «Северогерманского Ллойда»: «Кайзер Вильгельм II» и «Кронпринцессин Сесилие». Имея в регулярной эксплуатации между Бременом и Нью-Йорком подобную четверку, «Северогерманский Ллойд» стал одной из доминирующих на Атлантике компаний, заставив значительно потесниться и британский «Кунард», и германскую «Гамбург – Америка Линие». Кстати, после коммерческого краха, последовавшего после падения рекорда лайнера «Дойчлянд», компания-владелец решила капитально модернизировать его, удалив половину котлов и разместив на их месте каюты третьего класса. В таком виде судно, переименованное в «Виктория Луиза» и перекрашенное целиком в белый цвет использовалось в основном для круизных рейсов и представительских миссий вплоть до начала мировой войны.



«Большой Вилли» в море



«Кронпринцессин Сесилие». Предвоенное фото



«Кронпринц Вильгельм» отправляется в первый рейс

До самого начала войны «Кронпринц Вильгельм» и его суда-партнеры, прозванные «венценосной семейкой», пользовались стабильной и устойчивой популярностью, принося компании значительные прибыли. На популярности германской четверки практически не отразился тот факт, что в 1907 году «Голубая лента Атлантики» вновь вернулась к англичанам — на трансатлантический маршрут вышли два гигантских турбохода, «Лузитания» и «Мавритания». «Северогерманский Ллойд» с оптимизмом смотрел в будущее. Но после убийства эрцгерцога Фердинанда в Сараево мир неуклонно покатился к большой войне. Все германские суда и корабли, как военные, так и гражданские, начали готовиться к участию в боевых действиях. В начале июля все боевые единицы Кригсмарине приняли на борт полные экипажи по нормам военного времени и начали интенсивные учения, чтобы быть во всеоружии к моменту объявления войны.

В заранее намеченные точки Мирового океана отправились небольшие грузовые пароходы, переоборудованные в судаснабженцы. Им предстояло сыграть важнейшую роль в рейдерской войне на дальних коммуникациях. Ряд больших гражданских судов под германским флагом встал на переоборудование во вспомогательные крейсера. Эти работы производились на всех германских верфях Балтийского и Североморского побережий.

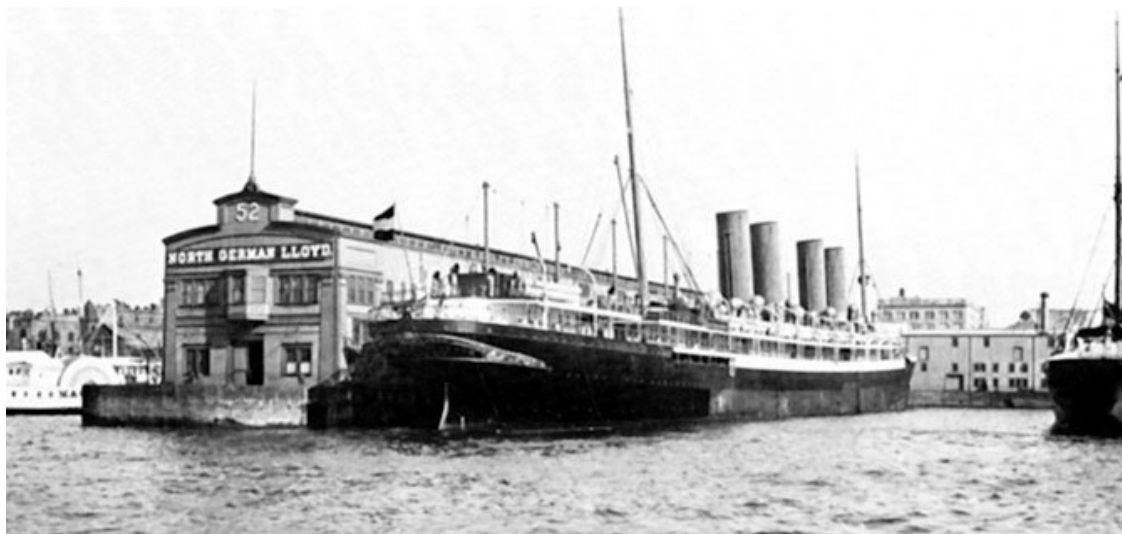
Правда, почти все германские лайнеры-трансатлантики продолжали совершать регулярные рейсы. Их владельцы сумели убедить руководство страны в том, что единовременное снятие всех крупных судов с трансатлантической линии в разгар летнего сезона приведет не только к падению германского национального престижа, но и к существенному сокращению доходов казны.

Вот поэтому в конце июля 1914 года в Нью-Йорке находились три лайнера из германской четверки, «Кронпринц Вильгельм», «Кайзер Вильгельм II» и «Кронпринцессин Сесилие», а также новейший трехтрубный гигант «Фатерлянд» и еще несколько менее крупных лайнеров. Несмотря на угрозу войны, прибывшего 29 июля к пирсу «Северогерманского Ллойда» «Кронпринца» встречала толпа доброжелателей – в основном американцы немецкого происхождения. Американское представительство компании-судовладельца работало в обычном режиме, капитану Карлу Гранну поступило оттуда распоряжение, исходившее от германского военноморского атташе в Нью-Йорке, фрегаттен-капитана Бой-Эда: забункеровать судно и загрузить на борт продукты для обратного рейса. 31-го числа последовало еще одно распоряжение, на сей раз – из штаб-квартиры компании: принять на борт дополнительно 2000 тонн угля и запас в несколько тонн пресной воды. В первый день августа, в то время как грузчики бункеровали «Кронпринца», ссыпая в его чрево американский уголек, руководство «Северогерманского Ллойда» отменило запланированное на 4-е число отплытие в Европу и официально заявило, что «Кронпринц Вильгельм» вместе с «Вильгельмом II» и «Кронпринцессин Сесилие» задержится у Хобокенского пирса в Нью-Йорке «до дальнейших распоряжений».

В то же время у Германии имелись вполне конкретные планы использования «Кронпринца Вильгельма» в качестве вспомогательного крейсера. 1 августа вечером К. Гранна вызвали в нью-йоркский офис компании «Северогерманский Ллойд» и уведомили его, что его судно должно покинуть территориальные воды Штатов при первой возможности. Капитану «Кронпринца Вильгельма» был вручен доставленный диппочтой пакет с секретными инструкциями о дальнейших действиях, который надлежало вскрыть в открытом море.

В ночь с 1 на 2 августа экипаж лайнера трудился не покладая рук. Его составляли в большинстве своем крепкие, здоровые люди в возрасте от 18 до 40 лет, резервистов военноморского флота. Шла подготовка к побегу из Нью-Йорка и к дальнейшей службе в качестве вспомогательной боевой единицы Гохзеефлотте. Стюарды и матросы занимались погрузкой угля, машинная команда проводила профилактику машин и готовила их к длительной эксплуатации. Параллельно отделка и лишние предметы интерьера, особенно деревянные, способные стать пищей для огня, были демонтированы и перенесены в трюмы. Те элементы декора, которые невозможно было демонтировать, укутывались подушками и матрацами. Все иллюминаторы и окна были снабжены шторами затемнения. Большие окна в общественных помещениях лайнера и стеклянные панно в салонах пришлось забить деревянными щитами. По всему судну (теперь уже – боевому кораблю) были расставлены большие ведра с песком для тушения пожаров. Все эти приготовления были проведены в течение ночи и, больше того, с соблюдением секретности – если бы для стороннего наблюдателя стала ясна суть военных приготовлений на борту «Кронпринца Вильгельма», то о них было бы незамедлительно доложено британским боевым кораблям, патрулировавшим подходы к Нью-Йорку. Но несмотря на все усилия команды по соблюдению секретности, на следующее утро многим стало ясно, что германский лайнер – уже отнюдь не пассажирское судно, а потенциальный комбатант. Американская военноморская разведка и нью-йоркская полиция отрядили большое количество агентов

для слежения за Хобокенским пирсом, но, видимо, их внимание было распределено равномерно между тремя лайнерами, и приготовлениям на «Кронпринце» просто не уделили должного внимания.



«Кронпринц Вильгельм» у пирса «Северогерманского Ллойда» в Нью-Йорке

Капитан Гранн отдал приказ быть готовыми к отплытию в любой момент утром 2 августа. К этому моменту угроза интернирования германских лайнеров в Нью-Йорке стала вполне реальной. Но на следующий день, 3 августа, когда германские войска вторглись в Бельгию, для капитана Гранна настал момент истины – над Нью-Йорком разразилась жуткая гроза с продолжительным ливнем. Судя по всему, большинство агентов, непривычных к длительной полной невзгод службе под открытым небом, поспешило в естественные укрытия. В разгар грозы Гранн как ни в чем не бывало вызвал буксиры, которые в 8 часов вечера вывели «Кронпринца» на фарватер и развернули его в сторону океана. Лайнер двинулся вниз по реке. Естественно, его отбытие не осталось незамеченным, донесения британских агентов вскоре достигли британских боевых кораблей, патрулирующих в нейтральных водах вблизи Нью-Йорка. Но англичане ожидали, что Гранн направит свое судно кратчайшим путем в Германию, поэтому основные силы перехвата были сосредоточены к востоку-северо-востоку от маяка Нантакет. Гранн же, ожидая именно таких действий от англичан, сразу по выходе из Нью-Йорка повернул к югу. Этот маневр в сочетании с темным временем суток и с плохой погодой в результате и спас «Кронпринца» от пленения или потопления.

Избежав контактов с неприятелем, Гранн вскрыл конверт с секретными инструкциями. Последние предписывали двигаться на юг и слушать радиоэфир на четко обозначенной частоте, ожидая «сообщения чрезвычайной важности». Сообщение не заставило себя ждать – уже через четыре часа после успешного побега из Хобокена на связь с «Кронпринцем» вышел германский легкий крейсер «Карлсруэ», назначив лайнеру точку randevu 6 августа в 300 морских милях к востоку от Кубы. Мнения на борту лайнера разделились – некоторые высказывались в том смысле, что запас угля и пресной воды просто понадобился рейдеру для продолжения крейсерства, другие считали, что с борта «Карлсруэ» на «Кронпринц Вильгельм» будет переправлена военная команда и вооружение для превращения лайнера в рейдер. Капитана Гранна, впрочем, гораздо более заботила насущная проблема выживания: по результатам радиоперехватов, регулярно доставляемых на мостик радиоофицером Бринкманном, он прекрасно представлял, какое количество боевых кораблей Антанты заняты поисками его судна в Западной Атлантике. Число вперёдсмотрящих было удвоено, а команда занялась перекраской парохода в шаровый цвет. От нежелательных встреч с недружественными кораблями и судами

Гранн умудрялся уклониться, часто меняя курс, поддерживая высокую скорость хода и соблюдая строжайшую светомаскировку. Тем не менее 4 августа британский пароход «Сегуранза» компании Уорд Лайн сообщил в эфир о том, что им был замечен германский лайнер у побережья штата Вирджиния. Это сообщение, равно как и последующий обмен депешами между британскими боевыми кораблями, патрулировавшими вдоль Восточного побережья США, были перехвачены Бринкманном. Из этого радиообмена стало ясно, что Германия уже находится в состоянии войны с Великобританией. Вражеский радиообмен недвусмысленно говорил о том, что при встрече с «Кронпринцем Вильгельмом» британских кораблей лайнер будет, скорее всего, не задержан, а потоплен.



Командир рейдера «Кронпринц Вильгельм» Пауль Тирфельдер

К счастью, остаток перехода прошел без приключений, и в 9 утра 6 августа к «Кронпринцу Вильгельму» в точке randevу подошел небольшой четырехтрубный легкий крейсер-рейдер «Карлсруэ». Через полчаса после randevу крейсер был надежно пришвартован к правому борту лайнера, оба судна застопорили ход, но держали котлы под парами, чтобы в случае появления неприятеля можно было мгновенно дать ход.

Встреча Гранна с командиром «Карлсруэ» подтвердила те предположения, которые строила команда «Кронпринца»: крейсер нуждался в припасах для продолжения рейдерства, приказ из Берлина предписывал Гранну передать часть запаса угля и прочих припасов на крейсер. В свою очередь, с «Карлсруэ» на «Кронпринц Вильгельм» должна была перейти группа из 16 офицеров Гохзеефлотте под началом капитан-лейтенанта Пауля Тирфельдера, на лайнере должно было быть также установлено вооружение со значительным боекомплектom. Тирфельдер должен был принять у Гранна, не имевшего никакого военного опыта, командование «Кронпринцем» и начать самостоятельное рейдерство. При этом Гранн становился старпомом. Тирфельдер служил на «Карлсруэ» старшим штурманом, ему было 38 лет, это был уже весьма опытный морской офицер. После того как в полдень военная команда поднялась на борт «Кронпринца Вильгельма», на мачте лайнера был поднят имперский военный флаг. Гордость компании «Северогерманский Ллойд» официально стала комбатантом.

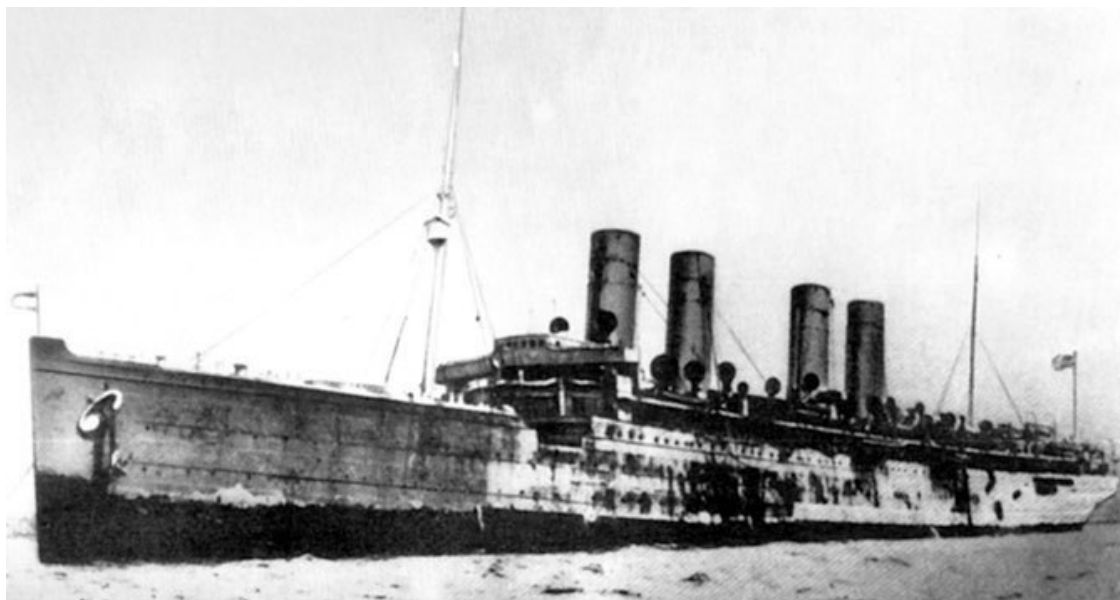
Между тем положение у «Карлсруэ» и «Кронпринца», дрейфующих среди бела дня при хорошей видимости в открытом океане, было крайне опасным – в любой момент на горизонте мог показаться неприятель. Радиостанция лайнера ловила интенсивный обмен депешами между английскими крейсерами, патрулировавшими неподалеку. Перегрузка припасов шла с лихорадочной поспешностью, корабельный оркестр «Кронпринца» подбадривал команды кораблей, играя бравурные немецкие марши. Сначала перепачканные угольной пылью матросы с лайнера и крейсера перегрузили из бункеров «Кронпринца» через бортовые лацпорты часть угля на «Карлсруэ», затем настала очередь съестных припасов и пресной воды. Параллельно носовые грузовые стрелы лайнера подняли с палубы крейсера две 88-мм пушки, погруженные на крейсер специально для передачи рейдерам, ящики с 290 снарядами для них, пулемет «Шпандау» и тридцать маузеровских винтовок. Это было далеко не все, что крейсер должен был передать на борт «Кронпринца», да и погрузка припасов на крейсер была еще не завершена, но около 15.00 на горизонте появилось облако дыма. Как впоследствии выяснилось, это был британский броненосный крейсер «Саффолк». Гудок лайнера рывкнул, приведенный в действие вперёдсмотрящим в «вороньем гнезде» на фок-мачте. Матросы из палубной команды лайнера немедленно принялись рубить швартовы, связывающие их корабль с «Карлсруэ», а комендоры крейсера заняли свои места у орудий. Оба корабля немедленно дали ход. Оркестр лайнера заиграл «Дойчлянд Юбер Аллес», в то время как припасы все еще продолжали передавать на крейсер. Погрузочные работы были вынужденно прерваны, когда дистанция между кораблями сделала их невозможными.

Достигнув эволютивной скорости, «Кронпринц Вильгельм» немедленно повернул влево, «Карлсруэ» же развернулся вправо, уводя противника от уязвимого лайнера. На борту «Саффолка» контр-адмирал сэр Кристофер Крэдок наблюдал, как единая цель на горизонте неожиданно раздвоилась. После коротких колебаний, Крэдок приказал преследовать цель, однозначно идентифицированную, как германский крейсер. Эти несколько минут колебаний дали Тирфельдеру возможность улизнуть: он приказал лечь на северо-восточный курс, по прямой уводящий лайнер от английского крейсера, и развить полный ход. «Кронпринц Вильгельм» развил скорость более 24 узлов – невероятную даже во времена его трансатлантической карьеры. Естественно, ни о какой погоне со стороны старого «Саффолка», развивавшего чуть более 20 узлов, говорить не приходилось. Тем более, в это время англичанин тщетно пытался навязать бой гораздо более быстроходному «Карлсруэ», уходившему на север.

Бегство «Кронпринца» от «Саффолка» имело направление на запад. В последующие два дня Тирфельдер сделал все возможное, чтобы сбросить с хвоста возможную британскую погоню. Ночью курс был изменен на север, в полдень следующего дня – на запад, затем – на юго-запад. Запасы угля быстро истощались. Тирфельдер принял решение идти в район Азорских островов, где на заранее обозначенной позиции находилось небольшое германское судно-снабженец «Вальхалла». По пути из радиоперехвата было выяснено, что «Карлсруэ» успешно уклонился от боя с «Саффолком», а затем ушел от преследования другим британским крейсером – «Бристоль». Но, кроме радостных, были и неприятные новости: британский флот получил неопровержимые данные о том, что «Кронпринц Вильгельм» «вышел на тропу войны» и имел четкие инструкции о нейтрализации нового неприятельского рейдера. Талантливо пользуясь данными радиоперехвата, а также своей интуицией, Тирфельдер успешно миновал завесу английских боевых кораблей, развернутую в центральной части Атлантики.

По пути к Азорским островам экипаж лайнера продолжал готовить «Кронпринц» к военной службе в первую очередь, были оттранспортированы на полубак две 88-мм пушки. Их установили на подпалубных усилителях таким образом, что каждое из орудий получило сектор обстрела около 180 градусов. У обоих орудий были смонтированы кранцы первых выстрелов. На обоих крыльях мостика установили по креплению для пулемета. На прогулочной палубе были оборудованы стрелковые ячейки. Переборки в тех местах, где они могли подвергнуться

воздействию неприятельского огня, были оббиты матрацами и коврами, обеспечивавшими неплохую защиту от пулевых рикошетов и вторичных осколков. Импровизированная «матрачная броня» в несколько слоев защищала ходовой мостик и бывшую курительную комнату первого класса, где был развернут лазарет на двадцать коек с операционной.



Вскоре после начала крейсерства вид у «Кронпринца Вильгельма» был уже довольно непрезентабельный

Кроме того, команда во главе со старшим механиком лайнера превратила гранд-салон лайнера в огромный угольный бункер, куда в быстром темпе можно было бы сгрузить уголь с судна-снабженца или с захваченного транспорта, после чего топливо сквозь вновь прорезанные лацпорты можно было бы за короткое время сыпать в основные бункеры, находившиеся непосредственно под салоном.

Утром 18 августа «Кронпринц Вильгельм» в видимости о. Сан-Мигуэль (Азорские острова) вышел на randevu с «Вальхаллой». В течение четырех дней в светлое время суток рейдер получал уголь и припасы с борта снабженца, ночью же корабли крейсировали неподалеку друг от друга. Кроме того, с «Вальхаллы» на рейдер перешло двое врачей. Радиоперехват велся постоянно, его результаты говорили о том, что в Северной Атлантике находится много легкой добычи – непуганных британских транспортов. К моменту расставания с «Вальхаллой» «Кронпринц Вильгельм» получил на борт 2500 тонн угля и значительное количество пресной воды и съестных припасов. Около сотни человек из состава экипажа мирного времени «Кронпринца» – в основном больные и люди с плохой физической подготовкой – были отправлены на борт судна-снабженца в Германию.

Того количества угля, которое рейдер получил с борта «Вальхаллы», хватало едва на две – две с половиной недели крейсерства с ограниченной скоростью хода. Впрочем, Тирфельдер считал, что за это время кораблю удастся пополнить свои бункеры, захватив какой-нибудь угольный транспорт. Рейдер находился в непосредственной близости от торных морских путей, соединяющих Британию с ее африканскими и индийскими доминионами. Но в течение двух недель после расставания с «Вальхаллой» «Кронпринц Вильгельм» встретил в море лишь нейтральный датский пароход «Элизабета» и русское судно «Петан» из Риги. Кстати, капитан последнего, остзейский немец, ни сном ни духом не ведавший о начале войны, с удивлением спросил у Тирфельдера: «Неужели Россия уже воюет? Тогда что мы там потеряли?». Вместе с тем ни то, ни другое судно не везли угля или какой-либо военной контрабанды, и после

тщательного досмотра оба они были отпущены восвояси. 3 сентября «Кронпринц» встретился с судном-снабженцем «Асунсьон» около бразильского мыса Сан-Роке. Рейдер получил еще шесть тысяч тонн угля для продолжения крейсерства, а также провиант, табак и письма для отправки на родину. А уже вечером следующего дня, после пересечения экватора, впередсмотрящие «Кронпринца» заметили британский 2840-тонный грузовой пароход «Индиан Принс» компании «Принсесс Лайн». Тирфельдер подвел свой рейдер вплотную к британцу, после чего приказал тихоходной жертве остановиться, осветив ее прожекторами. Ночное время, плохая погода и сильное волнение помешали призовой партии подняться на борт задержанного транспорта немедленно. Ранним утром 5 сентября «Индиан Принс» был пришвартован к левому борту рейдера. Приз оказался весьма полезным – в дополнение к двум сотням тонн кардиффа из его бункеров команда «Кронпринца» получила весомую прибавку к рациону – свежее мясо, какао и кофе.

Естественно, первым желанием команды германского рейдера было по-быстрому разгрузить приз и отправить его ко дну, но Тирфельдер, высадив на борт «Принса» вооруженную призовую партию, приказал отвести пленный пароход в сторону от маршрутов следования союзных судов. Лишь через четыре дня после пленения «Принс» был на малом ходу (!) полностью разгружен и затоплен подрывными зарядами. Небольшой экипаж и двенадцать пассажиров английского парохода (в том числе три женщины) были размещены в каютах второго класса на юте «Кронпринца Вильгельма».

Захват столь богатого приза, естественно, воодушевил экипаж рейдера, но следующая жертва заставила себя ждать. Спустя два дня после потопления «Принца» к северо-западу от мыса Сан-Роке рейдер встретился с судамиснабженцами «Эбернбург», «Пруссия» и «Понтос» и в течение трех последующих недель оставался в этой точке, принимая четыре тысячи тонн угля и припасы последовательно с трех снабженцев, приходивших в точку randevu один за другим. Кстати, с «Эбернбурга» на «Кронпринц Вильгельм» перебрался семнадцатилетний матрос, упростивший Тирфельдера оставить его служить на рейдере. Впоследствии он оказался лучшим сигнальщиком на корабле.

14 сентября рутинная процедура перегрузки угля была неожиданно прервана: радиоперехват принес весть о том, что в 150 милях к югу от позиции «Кронпринца» германский вспомогательный крейсер – бывший лайнер «Кап Трафальгар» вступил в бой со своим британским «коллегой» – бывшим кунардовским лайнером «Кармания». На полной скорости «Кронпринц» устремился на выручку. Это был вполне понятный по-человечески жест, но Тирфельдер нарушил прямой приказ германского Адмиралтейства: всемерно избегать обнаружения неприятельскими силами. К счастью для «Кронпринца Вильгельма», «Кармания» отправила «Кап Трафальгар» ко дну прежде, чем первый получил возможность вмешаться в ход боя. Тирфельдеру ничего не оставалось, кроме как вернуться в точку randevu со снабженцами и продолжить прием припасов.

7 октября рейдер перехватил в 200 милях к востоку от Буэнос-Айреса новый британский рефрижераторный пароход «Ла Коррентина», направлявшийся из Аргентины в Англию с 7,5 млн фунтов мороженой говядины и полутора тысячами тонн угля в бункерах. Подобный приз был поистине «золотым» – потопление транспорта немедленно отозвалось буквально на каждой английской кухне. Это был прекрасный пример успешной экономической войны против Британии, когда одиночный вспомогательный крейсер единственной своей акцией может нанести серьезный урон целому государству.

Кроме мяса, которым «Ла Коррентина» против своего желания в изобилии снабдила «Кронпринца», приз обеспечил германцев 1800 тоннами угля и двумя британскими 120-мм орудиями новейшей конструкции, правда, без боекомплекта. Хозяйственный Тирфельдер немедленно распорядился установить трофейные пушки на юте лайнера, чтобы использовать их для тренировки комендоров и для производства предупредительных выстрелов с исполь-

зованием модифицированных салютных зарядов. 14 октября разорение приза было окончено, кингстоны «Ла Коррентины» были открыты, судно перевернулось и исчезло с поверхности. Экипаж и немногочисленные пассажиры британского парохода составили компанию пленникам с «Индиан Принса».

Успешная охота «Кронпринца Вильгельма» привела в ярость британскую общественность. Пресса метала громы и молнии, проблема германских вспомогательных крейсеров в Атлантике даже стала предметом парламентских слушаний. Британский флот удвоил усилия по поимке рейдера.

Тирфельдер продолжал действия против союзного судоходства. 20 октября произошло рандеву с угольщиком «Сьерра Кордоба». 28-го числа «Кронпринц» перехватил французский четырехмачтовый барк «Унион». Это также была ценная добыча: парусник вез 3,5 тыс. тонн угля, которые тут же были оприходованы. Правда, перегрузка такого количества топлива заняла два дня. В конце перегрузки приз неожиданно перевернулся и быстро затонул из-за нарушения устойчивости и отсутствия в трюмах балласта. Экипаж барка был передан на «Сьерру Кордобу».

21 октября рейдер, не прерывая угольной погрузки с «Униона», заставил остановиться трехмачтовый французский барк «Анне де Бретань» с грузом строительного леса. Днем позже оба судна пустили ко дну подрывными зарядами. Лесовоз не пожелал тонуть, после чего Тирфельдеру пришлось протаранить «Анну де Бретань». При этом некоторые повреждения получил форштевень рейдера. Обломки судна были расстреляны из орудий.

Изношенность и низкая экономичность паровых машин лайнера не замедлили сказаться: 4 ноября старший инженер лайнера доложил Тирфельдеру, что запас топлива в бывшем гранд-салоне вновь на исходе. А следующего приза пришлось ждать еще месяц.

4 декабря был остановлен английский пароход «Бельвю» с 3800 т угля на борту. Буквально через несколько часов был замечен второй пароход, на сей раз французский – «Монтанжель». Он шел в балласте, пытаясь прикрыться германским флагом. Но обман был тут же раскрыт, и пароход был после досмотра потоплен подрывными зарядами, а затем – протаранен. После этого продолжилось разорение «Бельвю», на котором удалось поживиться не только углем, но и съестными припасами, напитками и пресной водой.

20 декабря рейдер встретился с угольщиком «Отави» и принял с него топливо, одновременно передав на угольщик пленных. 24-го числа Тирфельдер принял решение вновь наведаться в Южное полушарие. Утром того дня «Кронпринц» встретил нейтральный голландский транспорт «Бретонь» и отпустил его. После полудня в пределах видимости показался испанский грузовой пароход «Инфанта Изабелла де Бурбон», с которым рейдер также разошелся мирно. Во время ночного праздничного ужина в честь Рождества был встречен и с наилучшими пожеланиями отпущен еще один нейтрал – на сей раз, норвежский барк. В тот день на «Кронпринце» получили телеграмму от командования Гохзеефлотте, в которой говорилось, что рейдер выполнил свою задачу и может отправляться в нейтральный порт на интернирование. Но Тирфельдер вовсе не собирался сворачивать активность. 28-го числа в пять утра был замечен новый кандидат в призы – британский углевоз «Хемисфер». На борту судна оказалось 5600 тонн драгоценного угля. За последние два дня 1914 года экипаж Кронпринца Вильгельма в полном составе ударно перегрузил в бывший гранд-салон более 1200 т угля. 7 января «Хемисфер» был полностью разорен (вновь на ходу!) и затоплен. За день до этого «сцепка» из рейдера и его жертвы достигла точки очередного рандеву со снабженцем «Хольгер», с которого также приняли некоторое количество топлива и передали на его борт экипаж «Хемисфер».

9 января «Кронпринц», вновь отошедший к северу, остановил и разорил британский грузопассажирский пароходрефрижератор «Потарро», следовавший без груза с 350 пассажирами. Трофеями с него стали 400 литров свежей воды и 1400 тонн угля. Тирфельдер принял

было решение использовать новый достаточно быстроходный пароход в качестве разведчика. «Потарро» перекрасили и установили на его борту мощную рацию «Телефункен».

14 января был захвачен большой британский грузопассажирский пароход «Хайленд Брэй», помимо своей воли снабдивший «Кронпринца Вильгельма» 550 л воды и 2100 т угля. Едва «Хайленд Брэй» досмотрели и начали разорять, как с рейдера был замечен небольшой британский парусник «Вильфрид М» с грузом вяленой рыбы, который, опознав рейдер, поднял сигнал: «Вижу противника». Парусник был перехвачен и уничтожен тараном, после чего Тирфельдер вернулся к ожидавшим его «Потарро» и «Хольгеру».

Позже, 21 января, обломки «Вильфрида М» обнаружил (по запаху гниющей рыбы) британский броненосец «Канопус», патрулировавший район в поисках неприятельских рейдеров. «Канопус» также попытался затопить находку таранным ударом, но это ему не удалось. Позже носовую оконечность злосчастного парусника выбросило на берег острова Гренада.

«Хайленд Брэй» был окончательно разорен и потоплен в сотне морских миль к юго-востоку от о. Тринидад. Вместе с ним Тирфельдер по трезвом размышлении пустил на дно и «Потарро».

30 января рейдер остановил пароход «Арагуайя», на котором был обнаружен ни больше ни меньше французский министр с женой и при нем – весьма важные документы. 3 февраля был остановлен для досмотра нейтрал – норвежский барк «Семанта». Судно везло пшеницу из Англии в Аргентину, поэтому оно было потоплено.

К 12 февраля на борту «Кронпринца Вильгельма» находилось уже 243 пленных. С каждым новым захваченным призом это число росло. 22 февраля был остановлен британский пароход «Чесхилл» с 4500 тоннами угля на борту. Еще до начала перегрузки топлива на следующий день был остановлен французский лайнер «Гуаделупе». Оба судна имели на борту некоторое количество военно-стратегических грузов, самой полезной из них для экипажа «Кронпринца» была партия серых мундиров, обнаруженная на «Гуаделупе»: германцы наконец переоделись в новую форму. 9 марта, после осмотра и разорения обоих призов, Тирфельдер пересадил всех людей (326 чел.) с «Гуаделупе» на «Чесхилл». Счастливцев был отправлен на интернирование в Пернамбуко, а французский пароход – затоплен.

К середине марта 1915 года в силу нескольких причин карьера «Кронпринца Вильгельма» в качестве рейдера была поставлена под угрозу. Во-первых, машины лайнера нуждались в капитальном ремонте – они просто не были рассчитаны на столь длительную эксплуатацию без должной профилактики. Корпусные конструкции также нуждались в ремонте, особенно пострадала обшивка левого борта, к которому швартовались суда-призы. Экипаж лайнера, состоявший в основном из гражданских моряков, был вымотан постоянным страхом перед погоней и тяжким трудом, связанным с непрекращающимися угольными погрузками, а также практически постоянным недостатком свежей пищи и пресной воды – опреснительные установки лайнера имели небольшую мощность и были сильно засолены. К концу марта около сорока человек из команды рейдера лежало в лазарете с диагнозом «бери-бери» – разновидность цинги, болезнь, развивающаяся при однообразном питании. Этим людям оказывался должный уход, но лечить их было некому и нечем – на борту «Кронпринца» не имелось ни доктора-терапевта, ни соответствующих лекарств, ни съестных припасов, которыми можно было бы разнообразить меню больных. И наконец, начиная с января 1915 года, наученное горьким опытом первых месяцев войны, британское Адмиралтейство начало собирать свои военные транспорты в конвой и придавать им мощный эскорт из боевых кораблей. Противопоставить такому конвою было нечего. Усилилась также охота за судами-снабженцами, в результате чего их сеть на Атлантике сильно поредела.

Однако 11 марта настал черед приятных новостей: по радио был получен приказ из Берлина, согласно которому членам экипажа рейдера заочно вручалось 100 Железных крестов. Океан был пустынен, в конце марта рейдер встретил несколько нейтралов: 23-го числа –

итальянский лайнер «Италия», 25-го – итальянский же грузовой пароход «Аскара», 26-го – норвежский «Грация». 24 марта был остановлен и потоплен артогнем английский сухогруз «Тамар» с 69 000 упаковок кофе «Сантос» на борту.

За пять месяцев после потопления «Ла Коррентины» список жертв «Кронпринца» пополнился тринадцатью судами общим тоннажом 49 000 т. Эффект был не только экономическим – британское Адмиралтейство было вынуждено держать в Центральной и Южной Атлантике постоянно четыре-пять мобильных групп, чьей основной задачей был отлов германских рейдеров и судов-снабженцев. Активность «Кронпринца Вильгельма» значительно усложнила доставку пищевых продуктов и сырья из Южной Африки и Южной Америки в Англию и Францию, что, в свою очередь, не замедлило отразиться на моральном духе союзников, в первую очередь гражданского населения – эпизод с «Ла Коррентиной» прекрасно подтвердил это. Благодаря своей высокой скорости и прекрасной мореходности, а также стойкости экипажа, таланту и чутью своего командира, «Кронпринц Вильгельм» успешно избегал перехвата, продолжая свою поистине звездную карьеру.

28 марта 1915 года «Кронпринц Вильгельм» остановил свою последнюю жертву – британский 3800-тонный пароход «Колби», груженный консервированным мясом и рисом. После разорения и потопления приза рейдер двинулся на randevu с судном-снабженцем «Македония», ожидавшим «Кронпринца» в 200 милях к северу от устья Амазонки. После того как лайнер был забункерован и снабжен продуктами, а часть пленных – передана на «Македонию», Тирфельдер принял решение прорываться в Норвегию или, если повезет, через Северное море в Германию.

Но этим планам не суждено было сбыться. Британская морская разведка вычислила местоположение «Македонии», и когда «Кронпринц Вильгельм» еще находился в прямой видимости, снабженец был захвачен двумя британскими легкими крейсерами. Тирфельдеру удалось уйти неопознанным: когда впередсмотрящие заметили на горизонте неприятельские военные корабли, рейдер был ориентирован носом к ним, не «светясь» своим характерным четырехтрубным силуэтом. Тирфельдер приказал дать «Полный назад» и смог неопознанным скрыться за горизонтом. Еще в течение нескольких дней рейдер оставался вблизи точки randevu в надежде встретиться с еще одним снабженцем и закончить бункеровку. В ночь с 31 марта на 1 апреля экипаж произвел частичную зачистку днища от обрастаний, для чего Тирфельдер поочередно приказал наклонить лайнер на 10 градусов на оба борта. Снабженец тем временем так и не появился, запасов угля для броска через Атлантику было недостаточно, а среди экипажа свирепствовала лихорадка берибери. В этих условиях Тирфельдер принял решение идти в ближайший нейтральный порт и интернироваться.

Пунктом назначения был выбран американский Ньюпорт-Ньюс. В первых числах апреля в море была встречена американская китобойная шхуна «Берта Никкерсон», на которую передали часть пленных. 10 апреля в ночь лайнер находился в 60 милях от входа в Чесапикский залив. В нейтральных водах патрулировало несколько английских боевых кораблей, но у германского командира имелся обширный опыт уклонения от встреч с ними, благо режима радиомолчания британцы не соблюдали. Команда заняла места по боевому расписанию, и лайнер, разлив полный ход, устремился на прорыв. Пользуясь ночной темнотой, Тирфельдер провел свой корабль между двумя крейсерами, патрулировавшими акваторию у мыса Генри, и в 10 утра 11 апреля побитый, с облезшей с бортов краской, «Кронпринц Вильгельм» вошел в Чесапикский залив и был встречен салютом с американских боевых кораблей. Экипаж рейдера по торжественному случаю надел парадные голубые фуражки с новоизготовленными ленточками, на которых значилось: «Боевой корабль «Кронпринц Вильгельм».

Так закончилась рейдерская карьера одного из наиболее удачливых германских вспомогательных крейсеров, прошедшего с августа 1914 по апрель 1915 года за 254 дня более 37 с половиной тысяч морских миль, встретившего или перехватившего 31 вражеское судно и уни-

чтожившего 15 из них общим тоннажем 60 522 тонны. Ориентировочная стоимость потопленных призов и грузов с них оценивалась Тирфельдером в 30 млн золотых марок. Было захвачено более 900 пленных, из которых ни один не погиб, а подавляющее большинство смогло вернуться на родину еще в течение войны.



Интернированные германские вспомогательные крейсера «Кронпринц Вильгельм» и «Принц Эйтель Фридрих» в США

Через несколько часов после прибытия лайнера в Ньюпорт-Ньюс германское имперское посольство обратилось к американской стороне с просьбой отремонтировать лайнер на верфи в Норфолке и вернуть его Германии. Естественно, просьба была отклонена, а лайнер 27 апреля официально интернирован в Норфолке. «Кронпринца» перевели на верфь в Филадельфию и поставили на прикол рядом с другим пароходом «Северогерманского Ллойда», «Принц Эйтель Фридрих». На судах продолжали развеяться германские флаги, но экипажи были перевезены в лагерь для интернированных лиц, а единственными обитателями германских пароходов стало несколько десятков рабочих верфи.

В октябре 1917 года находчивый и смелый командир «Кронпринца Вильгельма» Пауль Тирфельдер получил возможность вернуться на родину через Голландию.

В США экипажу «Кронпринца» стали известны подробности карьеры и гибели самого старшего из лайнеров «венценосной семейки» – «Большого Вилли».

В преддверии начала войны очередной рейс «Кайзера Вильгельма дер Гроссе» в США был отменен, и прославленный лайнер встал на переоборудование во вспомогательный крейсер. Работы были проведены в условиях верфи, со всей педантичностью и обстоятельностью, присущими германцам. Лайнер получил вооружение из шести 105-мм пушек и двух митрализ Гатлинга. Ливрея мирного времени уступила место камуфляжной раскраске, состоявшей из ромбов двух оттенков серого цвета. Командовать «Большим Вилли» назначили опытного военного моряка, фрегаттен-капитана Рейманна. Покинув 4 августа 1914 года устье р. Везер,

рейдер ушел к берегам Норвегии, а затем повернул на запад и в обход Шетландских островов вырвался в Атлантику. 7 августа северо-восточнее Исландии был встречен и потоплен британский траулер, который мог сообщить союзникам о факте прорыва.

Районом крейсерства «Большого Вилли» были выбраны Азорские острова – один из оживленных перекрестков океанских торговых коммуникаций в Атлантике. Тем не менее район патрулировался всего лишь двумя тихоходными британскими крейсерами, от которых экс-чемпион Атлантики со своей 22-узловой скоростью мог бы легко оторваться.

15 августа на рассвете радиоофицер «Большого Вилли» доложил Рейманну, что перехвачена радиogramма с британского судна «Галишиэн», запрашивавшего Санта-Крус де Тенерифе, можно ли безопасно подойти к острову. Рейманн распорядился отправить ответную радиogramму о том, что он встретит «Галишиэн» и отконвоирует его до порта. Это был один из самых первых прецедентов использования радио в целях дезинформации противника, или, другими словами, радиовойны. Встретив «Галишиэн», «Большой Вилли» немедленно приказал тому застопорить ход и соблюдать радиомолчание под угрозой потопления. Когда призовая партия поднялась на борт британца, на нем было обнаружено 250 гражданских пассажиров, в основном женщины и дети. «Галишиэна» пришлось отпустить.

Через короткое время после расставания с «Галичанином» британского происхождения был встречен и остановлен другой британский пароход, «Кайпара», с грузом новозеландского мороженого мяса. Приз был потоплен артиллерийским огнем, его команда – взята в плен.

На следующий день ближе к вечеру с борта «Большого Вилли» был обнаружен дым на юго-западе. Вскоре стало ясно, что германский рейдер встретил очередное британское пассажирское судно. Призовая партия обнаружила на борту остановленного лайнера «Арланза» более 350 женщин и около сотни детей. Рейманн, верный рыцарским принципам ведения морской войны, отпустил богатый приз. Правда, чуть позже охотничья удача улыбнулась «Большому Вилли»: вечером 16-го числа рейдер остановил грузовое судно «Ньянга» под британским флагом, следовавшее в метрополию из Кейптауна. После досмотра и разорения приз был потоплен подрывными зарядами.

Запасы угля на борту рейдера подходили к концу, требовалась бункеровка. Ближайшая от района крейсерства точка randеву со снабженцами находилась в устье реки Рио-де-Оро в испанской Западной Сахаре. На 21 августа была назначена встреча с угольщиками «Арукас» и «Дуала». Рандеву должно было произойти в испанских территориальных водах, что являлось прямым нарушением испанского нейтралитета.

Встреча судов-снабженцев с рейдером прошла, как и было задумано. Вскоре к группе германских судов присоединился пароход «Магдебург». «Большой Вилли» начал принимать на борт топливо и припасы. Пленники же были переданы на угольщики. В это время с берега прибыла депутация от местных властей, вежливо поинтересовавшаяся, сколько времени суда воюющей страны пробудут в испанских водах. Воспользовавшись тем, что члены экипажа рейдера носили форму компании «Северогерманский Ллойд», Рейманн объяснил, что его судну (насквозь гражданскому, ни в коем случае не комбатанту!) требуется ремонт и переборка машин и что «Арукас» и «Дуала» оказывают лайнеру помощь. Испанцы вполне удовлетворились подобным объяснением, покосившись лишь на камуфляжную окраску «Большого Вилли».

Не имевший опыта скоростных угольных погрузок экипаж «Кайзера Вильгельма дер Гроссе» все еще продолжал наполнять бункера рейдера, когда 26-го числа утром в море был замечен силуэт трехтрубного британского крейсера, направлявшегося к германским кораблям. Обрубившие швартовы угольщики немедленно отошли от борта рейдера, а сам «Большой Вилли» начал срочно разводить пары, чтобы как можно скорее дать ход.

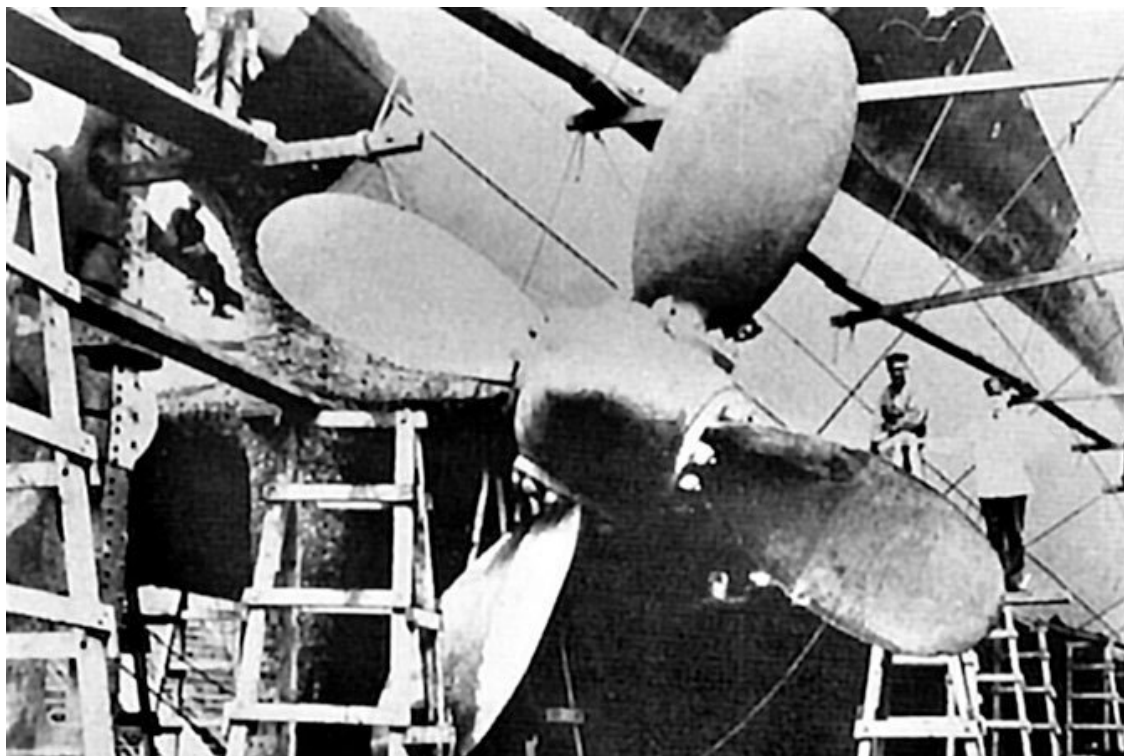
Тем временем единственный фарватер отхода в устье реки уже был надежно блокирован старым британским бронепалубным крейсером «Хайфлайер». Незадолго до войны он был переклассифицирован в учебное судно и передан Канаде, но с началом боевых действий был

послан в океанский патруль. Вооружение крейсера состояло из одиннадцати 152-мм орудий, имевших небольшой радиус действия. Но в сложившейся ситуации основное значение играла не дальность орудий, а скорострельность и вес залпа, где преимущество безоговорочно было на стороне «Хайфлайера». К тому же не имевший хода «Большой Вилли» не мог воспользоваться своим основным преимуществом – скоростью. Канадский капитан предложил Рейманну сдаться, но, естественно, получил отказ. После этого оба корабля практически одновременно открыли огонь. Германские артиллеристы добились нескольких попаданий в «Хайфлайер», потери на канадском крейсере составили одного человека убитым и шестерых – ранеными. Огонь старого крейсера был губителен для небронированного лайнера. В 16.20 «Большой Вилли» повалился на левый борт и затонул на мелководье. Десять офицеров судна во главе с Рейманном и 72 матроса сумели добраться до берега в шлюпках, еще около 400 человек подобрал спешивший к месту randevu германский угольщик «Бетания». «Хайфлайер» не препятствовал этому процессу. Из команды «Кайзера Вильгельма дер Гроссе» (584 чел.) погибло около сотни человек, хотя некоторые германские источники указывают, что экипаж рейдера вообще не понес потерь. Другим очевидным мифом следует считать утверждение германской стороны о том, что «Большой Вилли» затонул якобы не от боевых повреждений, а был затоплен собственной командой.

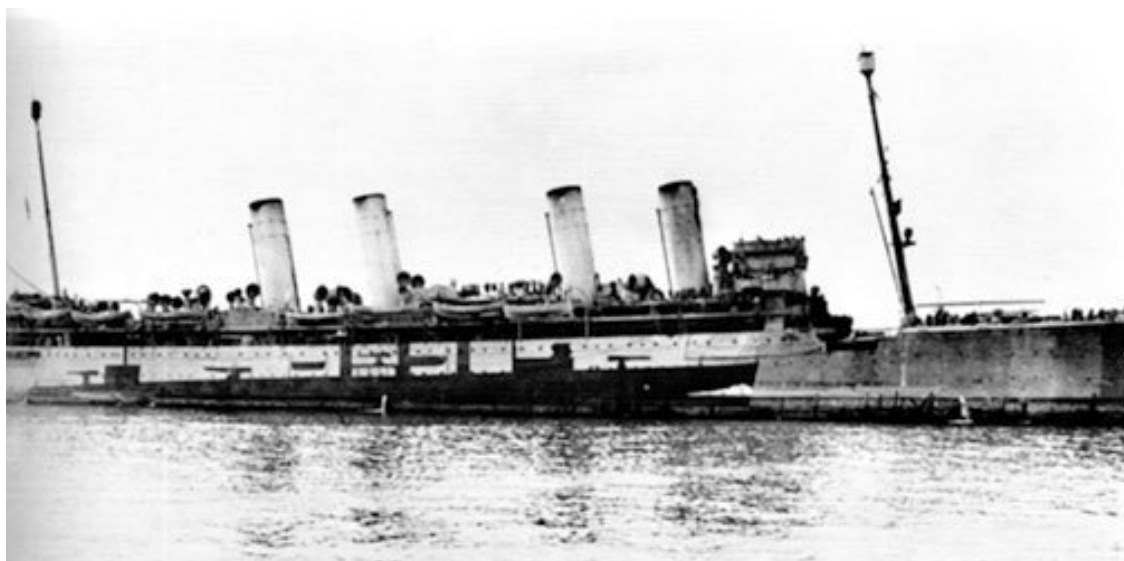
Германцы, высадившиеся на берег со шлюпок, сдались испанским властям и были позже интернированы в Лас-Пальмаса на борту стоявшего там германского судна. «Бетания» же предприняла попытку броска через океан в США с целью интернирования там, но по дороге была перехвачена английским крейсером «Эссекс» и уведена на Ямайку.

Период бездействия для «Кронпринца Вильгельма» окончился 6 апреля 1917 года, со вступлением США в мировую войну. «Кронпринц Вильгельм» и двое его экс-партнеров по трансатлантическим трассам, «Кайзер Вильгельм II» и «Кронпринцессин Сесилие», а также еще несколько десятков ранее интернированных германских гражданских судов, оставшихся после начала войны в США, были в этот день официально конфискованы американским правительством. 9 июня «Кронпринц Вильгельм» получил новое имя – «Фон Штойбен», в честь Фридриха Вильгельма Августуса, барона фон Штойбен, прусского офицера, вступившего волонтером в армию Дж. Вашингтона – и официально включен в списки ВМС США в качестве войскового транспорта. На лайнере был произведен четырехмесячный ремонт в филаделфийском сухом доке. После изъятия предметов обстановки и ценностей, хранившихся до поры в трюмах судна, рабочие занялись корпусными работами и внутренним убранством «Штойбена». Помятый левый борт, надстройка, засоленные котлы, машины, валы, винты, рулевое управление – все это, а также многое другое было исправлено в соответствии с требованиями ВМС США.

Первоначально «Фон Штойбена» хотели использовать как рейдер. Для работы в этом качестве на судно установили новые «вороньи гнезда» на верхушках мачт и восемь 127-мм и четыре 76-мм орудия, а также две 76-мм зенитки, четыре орудия меньшего калибра и рельсы для сбрасывания глубинных бомб на юте. Это вооружение осталось на своих местах даже после того, как 21 сентября 1917 года ВМС США приняли решение об использовании всех крупных лайнеров немецкого происхождения в качестве войсковых транспортов. Последовали очередные модернизационные работы, в ходе которых на суда установили многочисленные трехъярусные койки, развернули лазареты и смонтировали большие емкости для пресной воды. Эта работа была завершена в течение всего восьми дней, и 29 сентября 1917 г. «Фон Штойбен» и его коллеги – «Агамемнон» (бывший «Кайзер Вильгельм II») и «Маунт Вернон» (бывшая «Кронпринцессин Сесилие») – были готовы к службе в новой роли, в составе Нью-Йоркского дивизиона Крейсерско-Транспортного командования под началом контр-адмирала Альберта Гливза.



Ремонт подводной части «Фон Штойбена» в Филадельфии



Оригинальная камуфляжная раскраска «Фон Штойбена»



Трое членов «Венценосной семейки» под американским флагом. Слева направо: «Маунт Вернон», «Агамемнон», «Фон Штойбен»

31 октября «Фон Штойбен» отправился вместе со своими коллегами германского происхождения, «Агамемноном» и «Маунт Верноном», а также бывшим лайнером компании «Гамбург – Америка Линие», «Америка», в первый трансатлантический вояж в новом качестве. На борту «Штойбена» разместились 1223 военнослужащих.

Первый же рейс принес неприятные неожиданности; 9 ноября, у берегов Франции, «Фон Штойбен» столкнулся с «Агамемноном», выполняя противолодочный зигзаг. Форпик лайнера оказался затопленным, вода промяла первую водонепроницаемую переборку, но «Штойбен» продолжил рейс, заведя на пробоину пластырь. «Агамемнон» отделался вмятиной в борту, жертв на обоих судах не было. 12 ноября конвой в полном составе прибыл во французский порт Брест. Суда с американскими солдатами на борту встречали салютом и музыкой.



«Фон Штойбен» празднует окончание войны

В Бресте невозможно было исправить те повреждения, которые получил «Фон Штойбен». После «косметического» ремонта, заключавшегося в выправлении загнутых краев пробоины и заполнении разрушенного форпика бетоном, «Фон Штойбен» через неделю был готов к возвращению в Штаты. 28 ноября судно отбыло в Филадельфию.

6 декабря судно находилось в 40 милях к востоку от канадского города Галифакс. В начале десятого утра впередсмотрящий заметил столб черного дыма, поднимающийся из-за

горизонта. Буквально через секунды после этого «Фон Штойбена» накрыла ударная волна от мощнейшего взрыва. Судно направилось в Галифакс на полной скорости, но никто на борту не был подготовлен к той картине полного разрушения, которая их встретила вскоре после полудня. В тот день в Галифаксе взорвался французский транспорт, груженный боеприпасами, под названием «Монблан». После столкновения с норвежским рудовозом «Имо» в проливе Узкость, «Монблан» загорелся и взорвался, вызвав в городе сильнейшие пожары и разрушения. Погибло более тысячи человек. Порт Галифакс был практически полностью разрушен.

После того как «Фон Штойбен» вошел в Галифакс, его командир срочно отрядил на берег несколько спасательных партий. В течение четырех суток моряки «Штойбена» помогали местным пожарным и спасателям – вызволяли из развалин засыпанных, хоронили погибших, тушили пожары, патрулировали районы разрушений. 10 декабря «Фон Штойбен» вышел в Филадельфию. Здесь было решено поставить судно в сухой док для исправления повреждений, но по прибытии лайнера на место выяснилось, что все судоремонтные мощности филадельфийского порта и всего Восточного побережья США полностью загружены. «Фон Штойбен» перешел в Ньюпорт-Ньюс, где его ожидал приказ адмирала Гливза – для прохождения ремонта судно предписывалось отбыть в Бальбоа, базу, находящуюся неподалеку от тихоокеанского конца Панамского канала. Попутно транспорт должен был доставить 2000 солдат морской пехоты на Кубу. 20 декабря «Фон Штойбен» вышел из Ньюпорт-Ньюс и высадил морпехов в Гуантанамо пять дней спустя. 29-го числа, успешно пройдя шлюзы Панамского канала, транспорт был поставлен в сухой док в Бальбоа. Ремонт продолжался до 20 января, «Фон Штойбен» вышел из дока с полностью замененной носовой оконечностью, выкрашенный в «разрушающий» камуфляж, причем на правом борту судна был нарисован силуэт четырехтрубного эсминца в натуральную величину, с носовым буруном, призванный вводить в заблуждение супостатских подводников.

1 февраля транспорт пришел в Филадельфию после краткой остановки в Ньюпорт-Ньюс. Через девять дней «Фон Штойбен» вышел в очередной трансатлантический рейс, имея на борту 1500 солдат. В течение трех месяцев судно совершило три рейса во Францию «туда и обратно», перевозя в Европу по полторы тысячи человек за рейс. В конце мая судно встало на очередную модернизацию, в результате которой вместимость транспорта решили поднять на 20 процентов: в коридорах и проходах по переборкам было установлено несколько сотен складных коек, прозванных «скатками». На борт были также погружены дополнительные спальные гамаки. В результате пассажироместимость «Фон Штойбена» выросла гораздо больше, чем было запланировано, теперь судно могло принять на борт более 3000 человек. 27 мая транспорт вышел в порт Брест, имея на борту 3112 человек.

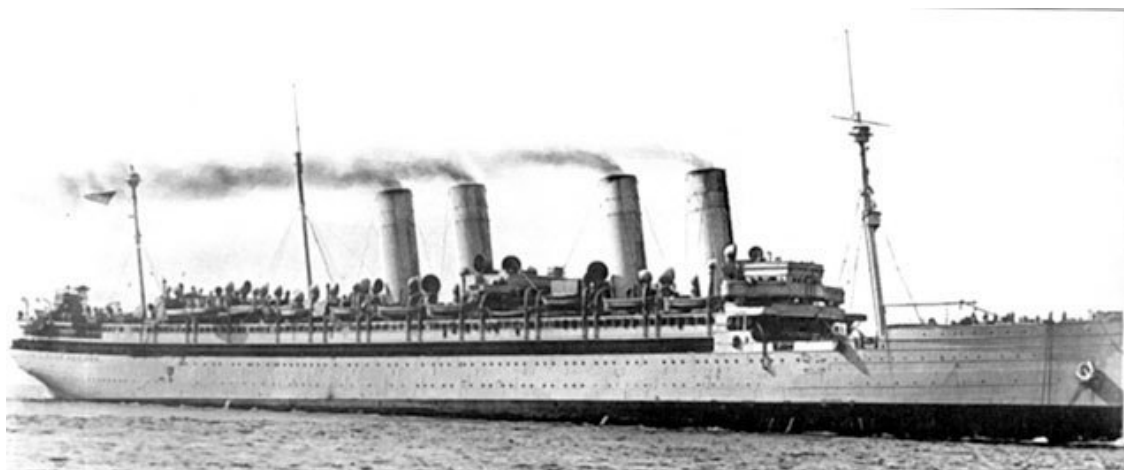
Возвращаясь из своего пятого трансатлантического рейса в новом качестве, «Фон Штойбен» едва не попал в беду. 18 июня, через два дня после выхода из Бреста, впередсмотрящие заметили на горизонте странный объект, идентифицированный как обломки кораблекрушения. Вскоре стало ясно, что «обломки» представляют собой маленькую флотилию шлюпок, связанных между собой. В семи лодках находились люди с торпедированного корабля союзников. Перед командиром транспорта Йейтсом Стерлингом встала дилемма: спасти терпящих бедствие или продолжать двигаться своим курсом на полной скорости, опасаясь той подводной лодки, которая пустила незадачливое судно ко дну и вполне могла находиться где-то поблизости. Взвесив все «за» и «против», Стерлинг начал сближение с флотилией шлюпок, снизив скорость. Бдительность командира и впередсмотрящих была вознаграждена: вскоре вахтенный впередсмотрящий на фок-мачте Луис Зельцер заметил след торпеды, шедшей на пароход с левого борта. Торпеда должна была поразить «Фон Штойбена» в носовую часть, но Стерлинг вовремя скомандовал «полный назад» и «лево на борт». Командоры открыли огонь по торпедо и по буруну от перископа, замеченному в отдалении. Маневр спас судно, торпеда прошла в нескольких метрах от форштевня «Штойбена». Решив не рисковать судном, Стерлинг сбросил

в месте предполагаемого нахождения подводной лодки две серии глубинных бомб и решил не принимать на борт людей, находившихся в шлюпках. «Фон Штойбен» направился далее в Филадельфию. Терпящие бедствие люди, спасшиеся с русского парохода «Двинск», были подобраны в тот же день проходившим мимо британским грузовым пароходом. Германская подводная лодка U-151, потопившая «Двинск» и пытавшаяся атаковать «Штойбена», получила повреждения от его глубинных бомб и отправилась на базу, в Киль.

В следующем рейсе из Нью-Йорка в Брест одно из судов конвоя, в котором шел «Фон Штойбен», «Хендерсон», загорелось. Пожар возник в носовом трюме. Солдаты, перевозимые на «Хендерсоне», столпились на палубе, в то время как транспорт застопорил ход и его команда начала бороться с огнем. Командир конвоя приказал «Фон Штойбену» подойти к «Хендерсону» и предоставить бедствующему судну помощь, если таковая потребуется. Эсминцы эскорта организовали вокруг своих подопечных транспортов противолодочное патрулирование. В течение всей ночи «Фон Штойбен» находился рядом с «Хендерсоном» в полной готовности оказать помощь. К утру 2200 солдат, находившихся на борту горящего транспорта, были переведены на борт «Штойбена». Пожар в конце концов был потушен, и конвой медленно двинулся в Европу. 9 июля «Штойбен» пришел в Брест, имея на борту более 5000 человек. Три дня спустя судно было забункеровано, на борт погрузили около 1100 раненых, и «Фон Штойбен» двинулся в обратный путь, в Нью-Йорк.



Порт Галифакс после взрыва «Монблана». Трехтрубный военный корабль – крейсер «Хайфлайер», потопивший «Большого Вилли»



Американский войсковой транспорт «Агамемнон»

Следующие два рейса прошли без особых приключений – транспорт возил в Европу войска, на обратном пути доставляя в США раненых. В начале сентября 1918 года по пути в Нью-Йорк «Фон Штойбен» попал в сильнейший ураган, который смыл за борт троих членов экипажа. Многие пассажиры и члены экипажа получили ранения. А следующий рейс был отмечен черной печатью эпидемии гриппа-«испанки», которая буквально опустошила бывший лайнер. Как известно, пандемия «испанки» в 1918-1919 годах унесла жизней втрое больше, чем мировая война. Когда 13 сентября раненые стали грузиться на судно в Бресте, среди них было уже несколько десятков зараженных. Судовой врач «Фон Штойбена» не был удивлен, когда в рейсе появились первые лежащие больные. Болезнь распространялась с чудовищной скоростью, причиняя своим жертвам жуткие страдания. Когда через два дня после начала эпидемии на борту «Фон Штойбен» пришел в Нью-Йорк, 40 человек были уже мертвы, а количество заболевших пассажиров и членов команды перевалило за четыре сотни.

8 ноября 1918 года «Фон Штойбен» вернулся в США из своего девятого вояжа в Европу и через два дня был поставлен в сухой док в Бруклине. Судно заслужило отдых, за двенадцать месяцев службы в качестве войскового транспорта пароход перевез в Европу 14 347 военнослужащих и несколько тысяч тонн военных материалов. 11 ноября, с подписанием перемирия в Компьенском лесу служба «Фон Штойбена» отнюдь не закончилась: экс-чемпион Атлантики при влекли для репатриации американских военных. После того как 2 марта 1919 года ремонт судна был завершен, «Фон Штойбен» совершил еще восемь трансатлантических рейсов «туда и обратно», перевезя на родину более 22 000 американских солдат и офицеров. По завершении этой работы в октябре 1919 года судно было поставлено на прикол. Флотские эксперты проверили техническое состояние «Фон Штойбена» и пришли к однозначному выводу: ни о каком возврате лайнера к мирной жизни не может быть и речи. Внутренние помещения судна, его корпус и машины были настолько изношены за годы службы в качестве рейдера и войскового транспорта, что реставрация «Фон Штойбена» в качестве лайнера обошлась бы слишком дорого. ВМС США некоторое время хотели сохранить судно в строю для перевозок военнослужащих на Дальний Восток, но эти планы оказались похороненными в результате сокращений военного бюджета, последовавших за окончанием мировой войны. 13 октября «Фон Штойбен» был исключен из списков ВМС США и тихо ржавел в Филадельфии до марта 1923 года, когда лайнер-ветеран был продан компании «Бостон Метал Кампани» для разделки на металлолом.

Скромные долгожители

В 1904 году германская компания «Гамбург – Америка Линие» приняла решение о заказе самого большого судна в мире. Это должен был быть грузопассажирский пароход с достаточно скромной скоростью, но при этом – с солидной пассажировместимостью и большой емкостью трюмов. Последние два фактора делали бы новое судно абсолютно рентабельным. В связи с перегруженностью отечественных верфей заказами новый пароход заказали у признанных корифеев пассажирского судостроения – белфастской верфи «Харлэнд энд Волфф». Пароход, получивший имя «Америка» (через букву «к», по-немецки), спустили на воду 20 апреля 1905 года.

Архитектура «Америки» выдавала двойное назначение лайнера: судно имело удлиненные полубак и полуют, у четырех мачт было сгруппировано по несколько мощных грузовых стрел. Надстройка, увенчанная двумя трубами, занимала чуть больше трети длины корпуса. Валовая вместимость лайнера составила 22 225 брт, водоизмещение – 21 000 т, длина – 213,4 м, ширина – 22,7 м. При численности экипажа 577 человек судно перевозило 420 человек в первом классе, 255 – во втором, 223 – в третьем и 1765 – в бескаютном. В движение судно приводили две машины четырехкратного расширения общей мощностью всего 15 000 л. с., работавшие на два винта и обеспечивавшие скорость полного хода в 17,5 узла.

В связи с тем что машины, котлы и большинство систем было установлено на судне еще в ходе стапельного периода, достройка «Америки» на плаву заняла всего пять месяцев. В первых числах октября прошедшее приемо-сдаточные испытания новое судно пришло в порт приписки – Гамбург, где приняло припасы и пассажиров. 11 октября 1905 года «Америка», на тот момент – самое большое судно в мире, вышла в первый рейс в Нью-Йорк. Так началась одна из самых долгих карьер пассажирских судов XX столетия.

Несмотря на свой достаточно утилитарный внешний облик, «Америка» была роскошным судном: на борту имелся просторный обеденный салон высотой в две палубы, а также гриль с зимним садом, обслуживавшийся гостиничной корпорацией «Карлтон», предлагавший изысканное меню. Кстати, входная плата в гриль была больше, чем стоимость проезда в третьем классе. Впервые на трансатлантическом пароходе для сообщения между палубами была применена новинка – электрический лифт. Имелись и лечебные ванны – прототип современных джакузи.

Естественно, «Америка» совсем недолго оставалась рекордсменом по размерам и водоизмещению: уже в апреле 1906 года на воду сошел почти однотипный с ней пароход, «Кайзерин Августа Виктория», превзошедший свою старшую сестру и по длине, и по тоннажу. Лайнер исправно служил на линии Гамбург – Нью-Йорк, принося своим владельцам хорошую прибыль, «отдуваясь» за своих более быстроходных коллег, завоевавших «Голубую Ленту», но при этом имевших чересчур прожорливые машины, чтобы быть при этом более-менее прибыльными.

Кстати, любопытный факт: в 1907 году на лайнере «Америка» работал парикмахером немецкий коммунист Эрнст Тельман.

Начало Первой мировой войны застало «Америку» в Бостоне. Там лайнер был интернирован американскими властями и поставлен на отстой в устье реки Непонсет. Без должного ухода судно медленно ржавело и приходило в запустение до 6 апреля 1917 года, когда американские власти официально конфисковали «Америку» и передали ее в ведение Комитета по судоходству США. Название судна решили не менять, лишь перейдя к его английскому написанию («America»). После ремонта и удаления всего ненужного из внутренних помещений на одной из частных бостонских верфей «Америка» была переоборудована в войсковой транспорт. От ее прекрасных интерьеров почти ничего не осталось. Пароход теперь мог перевозить

три тысячи солдат и значительное количество грузов. На борту развернули лазареты, так как планировалось, что судно будет принимать на борт не только солдат, но также раненых и больных.

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.