

ПРЕДИСЛОВИЕ

Подобрав пять-шесть надежных офицеров и навербовав по портовым кабакам головорезов и беглых галерников в качестве матросов, капитаны «корсарского братства» выходили в море и, подняв на мачте «Веселого Роджера», объявляли на свой страх и риск войну всему человечеству.

Яркая и талантливая фантазия Сабатини, Стивенсона, Конан Дойля и многих других известных нам с детства авторов создала галерею бессмертных образов корсарских капитанов: кровожадных – как капитан Шарки, и благородных – как капитан Блад, хитрых – как капитан Морган, и неудачников – как капитан Флинт.

Знаменитые капитаны смотрят на нас из туманной дали столетий с некоторой снисходительной жалостью: кончилась романтика корсарских рейдов. Прагматичный и холодный XX век – век брони и небывало мощного оружия не оставил места для романтических и дерзких морских авантур, в ходе которых корсары потрошили «купцов», сжигали и грабили приморские города, лихо уходили от погони и прятали несметные сокровища на не отмеченных на картах необитаемых островах, служивших им базами.

К счастью (или к сожалению), это не совсем так, а говоря точнее, совсем не так. Корсары действовали в течение всего XX века. Особенно ярко расцвело корсарство в двух мировых войнах, когда на просторы океана вышли германские крейсера-рейдеры.

Германия как бы компенсировала упущенное время, когда морским разбоем занимались англичане, испанцы, португальцы и французы. В XX веке корсарами были почти исключительно немцы. Так исторически сложилось. И хотя на мачтах германских крейсеров развевались военно-морские флаги их страны, а экипажи носили военно-морскую форму, они так же, как и их далекие предшественники, вели на свой страх и риск войну против всего человечества. Ибо не было в океане у них ни союзников, ни баз, а каждые пять-шесть дней они должны были пополнять запасы угля, мазута и пресной воды. Негде было и ремонтироваться – любое повреждение могло стать последним. Лишь глухие бухточки заросших кокосовыми пальмами забытых Богом островов могли служить им местом для короткого отдыха.

Со всех сторон рейдеры были окружены сонмищем врагов, прочесывающих океан для их поимки и уничтожения. И тем не менее в бесконечных и смертельных шах-



матных комбинациях корсарам удавалось переигрывать своих гораздо более сильных противников, нанося чувствительные удары по их морской торговле и престижу.

По приключенческой увлекательности их смелые действия не уступают налетам корсаров старых времен, с той лишь разницей, что действия «литературных» корсаров порождены гениальным воображением великих маринистов, а действия корсаров XX века описаны так, как они происходили в действительности.

Конечно, в этой книге сказано не обо всех рейдерах Первой мировой войны. Их было гораздо больше. Мы отобрали, на наш взгляд, самых знаменитых, чьи лихие приключения наверняка заинтересуют читателей.

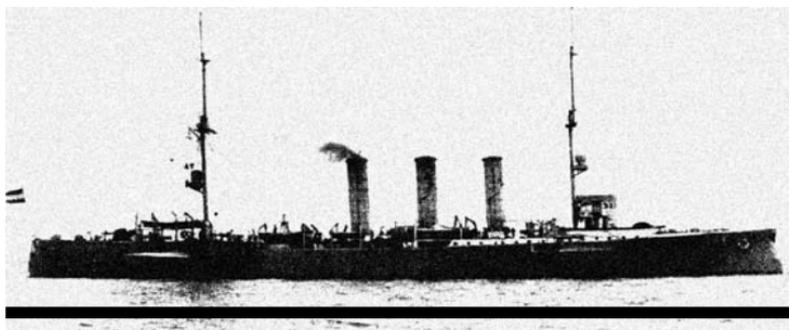
В связи с выходом в свет двухтомника «Корсары кайзера» и «Пираты фюрера» хочется сказать еще несколько слов. В течение почти семидесяти лет вся история в нашей стране была «заморожена», а военная история – в первую очередь. О действиях не только наших противников, но и союзников по двум мировым войнам полагалось писать в уничижительном или снисходительно-издевательском тоне. Боже упаси, чтобы какому-нибудь американскому, английскому или французскому кораблю, не говоря уже о немецких или японских, кто-нибудь приставил эпитет «доблестный» или «героический». Это вызвало бы скандал всесоюзного значения.

Поэтому известная категория читателей в нашей стране еще не готова адекватно воспринимать объективные описания событий и, сталкиваясь с шокирующими их фактами, ведет себя повышенно агрессивно. Некий оригинал из Москвы по фамилии Кокцинский даже потребовал возбуждения против автора уголовного дела за «пропаганду войны». Но подобные клинические случаи, к счастью, уже редки. Солнце свободы отогревает даже самых крутых «отморозков».

В заключение автор считает своим долгом выразить сердечную признательность членам нашего небольшого «военно-морского сообщества»: Н. Н. Афонину, Д. М. Васильеву, С. Е. Виноградову, Н. Г. Масловатому, С. И. Титушкину и С. Б. Трубицыну, которые предоставили ряд очень ценных материалов о действиях германских рейдеров в годы Первой мировой войны.

Особую благодарность хочется выразить моей дочери Татьяне, выполнившей большое количество переводов оригинальных документов кайзеровского флота.

Игорь Бунич. Санкт-Петербург, апрель 1998 года.



I

Легкий крейсер «Эмден» был заложен 1 ноября 1906 года на верфи Военно-морских сил в Данциге. Корабль строился по программе усиления кайзеровского флота 1905–1906 годов, которая только набирала силу.

Из-за возникших финансовых проблем строительство крейсера шло очень медленно и первые полтора года стапельного периода фактически не велось.

Лишь 26 мая 1908 года «Эмден» был спущен со стапеля. В качестве «крестного», давшего кораблю имя и разбившего бутылку рейнского вина об его форштевень, выступил бургомистр города Эмден тайный советник доктор Фюрбрингер.

К лету 1909 года «Эмден» был достроен. Это был типичный для тогдашнего германского кораблестроения легкий крейсер водоизмещением 4268 тонн, длиной 118,3 метра, вооруженный десятью 105-миллиметровыми и восемью 52-миллиметровыми орудиями, а также двумя торпедными аппаратами. Трехцилиндровая паровая машина тройного расширения, работавшая на угле, обеспечивала новому крейсеру скорость 23,5 узла.

Десятого июля 1909 года на «Эмдене» был поднят военно-морской флаг, и корабль вышел на испытания под командованием своего первого командира капитана 2-го ранга Энгельса.



Одиннадцатого августа испытания «Эмдена» были прерваны, и крейсер до 5 сентября принимал участие в маневрах Флота открытого моря, а затем нес службу в качестве конвоира императорской яхты «Гогенцоллерн».

Завершив к исходу сентября сдаточные испытания, «Эмден» стал готовиться к так называемой «заграничной службе» в водах уже достаточно многочисленных германских заморских колоний.

Первого апреля 1910 года «Эмден» был направлен в состав германской Восточно-Азиатской эскадры, базировавшейся на китайский порт Циндао. Корабль должен был пройти не по привычному маршруту через Средиземное море и Суэцкий канал, а вокруг мыса Горн через Тихий океан.

Четвертого апреля крейсер принял новый командир капитан 2-го ранга Фоллертхун, а 12 апреля «Эмден» покинул Киль, прибыв 12 мая в Монтевидео. Там вместе с легким крейсером «Бремен», несшим службу стационара в южноамериканских водах, «Эмден» на рейде Буэнос-Айреса (в устье Ла-Платы) с 17 по 30 мая принял участие в торжествах по случаю столетия независимости Аргентины.

Пройдя затем Магеллановым проливом, крейсера разделились: «Бремен» направился в Перу, а «Эмден» взял курс на Вальпарайсо.

Предстоящий долгий путь через Тихий океан требовал огромного расхода угля. Крейсер вынужден был зайти в чилийскую военно-морскую базу Талкахуано, где принял 1100 тонн угля: 800 тонн в бункера и 300 тонн — во все пригодные помещения и на верхнюю палубу. 24 июня «Эмден» покинул гавань, начав транстихоокеанский переход, чтобы проверить в океанских условиях работу машины и надежность всех корабельных конструкций.

Пробившись через сильный встречный шторм, продолжавшийся в течение шести дней, «Эмден» 12 июля 1910 года прибыл на остров Пасхи.



До острова Таити крейсер добрался с почти пустыми бункерами, пройдя 4200 морских миль со скоростью 11–12 узлов.

Двадцать второго июля, прибыв в Апия на острове Самоа, «Эмден» присоединился к германской крейсерской эскадре контр-адмирала Гюлера, чье присутствие было вызвано беспорядками на берегу среди туземцев. Успокоив местное население (без применения военной силы), германская эскадра 10 августа покинула Апия и взяла курс на порт Сува (острова Фиджи), а затем — на Каролинские острова. Там «Эмден» отделился от эскадры и совершил плавание к Марианскому архипелагу. В середине октября крейсер пришел в Циндао.

С 27 октября по 19 ноября 1910 года «Эмден» нес службу стационара в устье Янцзы, время от времени поднимаясь вверх по реке до Ханкау. 22 декабря крейсер пришел в Нагасаки, а оттуда вернулся в Циндао, где моряки надеялись встретить Новый год.

Однако этим радужным планам не суждено было сбыться. Неожиданное восстание туземного населения острова Понапе (Каролинский архипелаг) привело к тому, что «Эмден» был срочно направлен туда и 28 декабря подошел к острову, в бездействии ожидая, когда его сменит вышедший из Гонконга крейсер «Нюрнберг».

Восстание на острове площадью 450 квадратных километров подавить одной демонстрацией флага не удалось. С «Эмдена» и нескольких других немецких кораблей, срочно вызванных к острову, были высажены десантные отряды, которым удалось навести порядок на Понапе только 24 февраля. В боях и стычках с повстанцами из экипажа «Эмдена» погиб один офицер и пять матросов были ранены.

Лишь 1 марта 1911 года «Эмдену» удалось покинуть Понапе. После короткой стоянки на острове Гуам крейсер 19 марта 1911 года прибыл в Циндао, где стал на ремонт.

Летом 1911 года во время тайфуна «Эмден» столкнулся с японским пароходом и получил столь серьезные по-



вреждения, что был вынужден вернуться на завод в Циндао для ремонта. После плавания с эскадрой по центральной и южной части Тихого океана и планового ремонта «Эмден» оказал помощь в море терпящему бедствие миноносцу «Таку», а затем, в начале декабря, снова пришел в устье Янцзы, охраняя вместе с кораблями других стран европейские интересы во время беспорядков, вызванных революцией в Китае.

От устья Янцзы «Эмдену» пришлось срочно следовать в Чемульпо, чтобы оказать помощь севшему на мель немецкому пароходу «Дайке Рикмерс».

В конце 1911 года капитан 2-го ранга Фоллертхун сдал командование крейсером. Новым командиром «Эмдена» стал капитан 2-го ранга Ресторф. 3 апреля 1912 года «Эмден» посетил место гибели в 1896 году канонерской лодки «Илтис», затонувшей во время шторма со всем экипажем, и провел там поминальную церемонию.

В мае 1912 года экипаж крейсера выиграл Императорский приз на артиллерийских стрельбах эскадры.

До мая 1913 года «Эмден» продолжал нести службу стационара в устье реки Янцзы. В мае на крейсере произошла очередная смена командиров. В командование «Эмденом» вступил капитан 3-го ранга Карл Мюллер. В середине июня 1913 года крейсер вышел в поход в Южно-Китайское море, откуда 12 августа прибыл в Нанкин, начав там службу стационара.

В районе Нанкина бушевали бои между правительственными и революционными китайскими частями. Обе стороны довольно пренебрежительно относились к германскому флагу. 26 августа «Эмден» подвергся обстрелу с берега мятежниками. Ответный огонь крейсера быстро заставил их замолчать. Попаданий в крейсер не было.

Позднее «Эмден» перешел в Шанхай, где 14 сентября также подвергся обстрелу с берега, и снова, как и в Нанкине, орудийный огонь крейсера охладил горячие головы.

После длительного нахождения в южнокитайских водах «Эмден» в мае 1914 года вернулся в Циндао...



...Капитан 2-го ранга Карл Мюллер любовался прекрасным видом, открывавшимся с мостика легкого крейсера «Эмден» на бухту и город Циндао, стараясь подавить в себе чувство разочарования по поводу последних приказов командующего эскадрой адмирала графа Шпее.

Стояло прекрасное солнечное майское утро 1914 года. Город Циндао — зеленый оазис пыльной и скучной провинции Шантун на северо-востоке Китая — никогда, наверное, не выглядел столь красиво и беззаботно, как в этот момент. Прекрасные пляжи, белые дома европейского типа, изумрудные воды бухты, прекрасно оборудованный порт и военно-морская база — все это уже мало напоминало ту заброшенную и нищую деревушку китайских рыбаков, которую застали здесь немецкие моряки 13 ноября 1897 года, впервые придя сюда в ответ на убийство двух миссионеров. Теперь на берегах обширной бухты Кио-Чао раскинулся современный торговый порт, крупный центр международной торговли и туризма. Не верилось, что все это было сделано менее чем за 15 лет.

Постройка Шантунской железной дороги позволила на полную мощность запустить производство на заброшенных угольных шахтах, медных рудниках и кварцевых карьерах. Во время экономического подъема на месте хижин китайских рыбаков из бамбука и гаоляна выросли больницы и школы (даже один институт), величественные правительственные здания, окруженные со всех сторон виллами государственных чиновников и предпринимателей, преобразившие уже все побережье и ближайшие сопки. Центральная Фридрихштрассе уже мало отличалась от любой центральной улицы крупного немецкого города. Улица вела к мосту Циндао, куда приставали катера и шлюпки со стоявших в бухте военных и торговых кораблей.

«Эмден» лишь накануне вернулся в базу, завершив поход в южную часть Китая и Японию. Карл Мюллер принял командование крейсером год назад, весной 1913 года, будучи еще капитаном 3-го ранга, восприняв это как подарок к своему сорокалетию.



Несмотря на относительную молодость, за его плечами были уже 22 года службы в императорском флоте, включая трехлетнее пребывание в Морском министерстве в Берлине на должности эксперта по торпедному оружию. Придя в Циндао в этот майский день 1914 года, Мюллер рассчитывал там задержаться ненадолго. Предполагалось, что его крейсер пошлют через Тихий океан к берегам Мексики, где вспыхнула очередная революция, сопровождаемая уличными беспорядками и погромами.

Более всего на свете Карл Мюллер любил дальние походы, а став командиром корабля, предпочитал одиночные плавания своего крейсера пребыванию в составе эскадры, да еще под командованием такого сухого педанта, как адмирал граф Шпее. Но его ждало разочарование. Вместо «Эмдена» к берегам Америки решено было послать легкий крейсер «Нюрнберг» только лишь потому, что тот, находясь в Японии, то есть в нескольких сотнях миль от Циндао, на переходе через Тихий океан сжег бы на пару сотен тонн угля меньше, чем «Эмден», идя из Циндао.

Цена на уголь подскочила, и на эскадре немедленно 1914 год был объявлен «годом экономии угля и масла». Военная служба, в сущности, состоит из одних разочарований, будь ты адмирал или простой матрос. Всегда собственные планы и желания перечеркиваются совершенно противоположными планами начальства. Так что Мюллер быстро преодолел в себе чувство разочарования, тем более что ему было заявлено, что и на смену «Нюрнбергу» пойдет не он, а легкий крейсер «Лейпциг».

Впрочем, Мюллеру и в Циндао было чем заняться. В начале июня предстояло демобилизовать и отправить на родину большое число отслуживших свой срок матросов, что Мюллера совсем не радовало, так как крейсер оставался без опытных старослужащих специалистов. Кроме того, предстояли учения по высадке десанта при поддержке корабельной артиллерии. Такие учения обычно завершались веселым ужином на берегу и парадным маршем по улицам Циндао в направлении порта и ожидающих там шлюпок.



Двадцать третьего мая 1914 года адмирал Шпее свел оставшиеся в его распоряжении крейсера «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Эмден» в единый отряд и вывел их на эскадренные учения в бухте Циндао. К счастью, учения продолжались всего один день, поскольку в воскресенье, 24 мая, должны были состояться конные скачки, в которых в качестве жокеев должны были принять участие многие офицеры эскадры и представители местного высшего общества.

В воскресенье состоялись и эскадренные парусные гонки, которые выиграл лейтенант Роберт Виттгофф с «Эмдена». Другой офицер с «Эмдена», младший лейтенант Эрих Фикенчер, повез ожидавших демобилизации старослужащих матросов на экскурсию в горы Лаучау, где располагался старинный монастырь, прозванный немцами Мекленбургским замком. Экскурсию сопровождал корабельный оркестр и целый вагон провизии и пива.

Денег не жалели, поскольку все это мероприятие финансировалось из премии, полученной «Эмденом» за спасение парохода «Дайке Рикмерс», который крейсер стащил с мели и трое суток буксировал.

Второго июня все подлежащие демобилизации матросы были списаны с корабля и отправлены в казармы на берегу, а на следующее утро в гавань величественно вошел лайнер Гамбург-Американской линии «Патриция», который должен был доставить 150 демобилизованных матросов обратно на родину. Уезжали, получив назначения в другие места, и некоторые офицеры, в том числе и старпом «Эмдена» лейтенант Пойсер. На его место был назначен штурман «Эмдена» лейтенант Гельмут фон Мюке, на которого сразу навалилась куча дел, связанных с отправкой демобилизованных домой.

Лайнер «Патриция», принимая уголь, оставался в Циндао достаточно долго, чтобы все успели попрощаться. Наконец океанский гигант медленно отошел от причала, подняв на прощание длинный вымпел, свисавший с клотика мачты до самой поверхности воды. На палубе лайне-



ра оркестр играл популярную мелодию из песни «Как прекрасен мир, когда возвращаешься домой». Ему вторили корабельные оркестры на палубах крейсеров, играющих традиционную в таких случаях мелодию «Я прощаюсь с тобой, мой прекрасный город!»

Все это тонуло в прощальных криках собравшихся на палубах моряков, прощальных взмахах рук и фуражек. А на «Эмдене» принимали новобранцев, и капитан 2-го ранга Мюллер отлично понимал, что на ближайшие полгода это не сулит крейсеру ничего хорошего. Иметь почти половину экипажа из едва обученных и не знающих корабельной жизни новобранцев — это значит возложить на всех оставшихся офицеров, унтер-офицеров и старослужащих матросов двойную нагрузку, поскольку помимо выполнения своих прямых обязанностей им предстояло еще и обучать новичков.

Мюллер подумал, что, если удастся снова вырваться в одиночное плавание, он в открытом море быстро «оморочит» лопоухих новобранцев.

Тринадцатого июня в Циндао пришел с визитом английский броненосный крейсер «Минотавр». Визит иностранного корабля, как обычно, сопровождался банкетами, балами, экскурсиями и спортивными соревнованиями. Наибольшее внимание привлек футбольный матч между командами английских и немецких моряков. Основное время закончилось вничью — 2:2. В дополнительное время англичанам удалось подтвердить свое мастерство, забив в ворота немцев еще три гола. Зато немцам удалось выиграть в гимнастике и прыжках в высоту. За время визита «Минотавра» немецкие и английские моряки настолько сдружились между собой, что при уходе английского крейсера моряки двух ведущих морских держав мира были искренне убеждены, что им никогда не придется сражаться друг с другом. Действительно, в это трудно было поверить.

Двадцатого июня адмирал Шпее ушел с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау» в плавание по Тихому океану, пред-



полагая спуститься на юг до острова Самоа и вернуться в Циндао только в сентябре.

Перед отплытием граф Шпее вызвал к себе Мюллера и приказал принять на борт трехмесячный запас угля и провизии и находиться в полной готовности к выходу в море, тотчас по получении соответствующего приказа.

Мюллер обрадовался, что ему не пришлось идти в поход вместе с адмиралом. При двух броненосных крейсерах легкий крейсер всегда исполняет роль мальчишка на побегушках. Кроме того, на юге сейчас стояла невыносимая жара, по сравнению с которой климат Циндао можно было назвать более чем приятным. Другими словами, капитан 2-го ранга Мюллер, мечтая об одиночном плавании, хотел просто оказаться подальше от адмиральских глаз, а поскольку сам адмирал ушел из Циндао, Мюллер не имел ничего против того, чтобы остаться в базе.

После ухода «Шарнхорста» и «Гнейзенау» с адмиралом Шпее из Циндао обстановка для моряков, оставшихся в базе, стала более вольготной.

Капитан 2-го ранга Мюллер всегда слыл либералом и не любил усложнять жизнь своим подчиненным, исходя из убеждения, что военная служба — это и так далеко не мед. Офицерам ежедневно, а матросам два раза в неделю он разрешал увольнение на берег. Свободные от службы офицеры проводили на берегу время по-разному: совершали верховые прогулки, флиртовали на пляже с дамами, прогуливались по красивым ущельям в горах Принца Генриха, играли в карты в казино или в бильярд в Германском клубе. Хотя все побаивались, что крейсер могут послать в Шанхай, где от жары можно было умереть, в самом Циндао в то лето стояла такая жара, какую не помнили даже старожилы. Стоявшая в Шанхае канонерская лодка «Лухс» радировала Мюллеру, умоляя «Эмден» сменить ее. Мюллер отшучивался по радио — не мог же он сам себе приказать следовать в Шанхай!

Такое полусонное состояние в разгаре лета было взбудоражено пришедшим 28 июня сообщением об убийстве в



Сараево наследника австрийского престола и его жены и о резких нотах, которыми уже обменялись правительства Австрии и Сербии. В кают-компани «Эмдена» с тревогой ждали новостей, но к 6 июля всем стало казаться, что обстановка стабилизируется и ничего страшного, кроме дипломатических демаршей, не произойдет.

Это подтвердило и пришедшее из Берлина известие, что кайзер на своей яхте «Гогенцоллерн» отправился в обычное ежегодное плавание к берегам Норвегии, сопровождаемый чуть ли не всем Флотом открытого моря. Все облегченно вздохнули, и командир военно-морской базы Циндао капитан 1-го ранга Цослер приказал Мюллеру готовиться к уходу в Шанхай в качестве стационара.

Мюллер получил под расписку полный баул запечатанных пакетов на имя германского консула в Шанхае, но, когда он вернулся на «Эмден», его ждала там радиogramма, пришедшая от адмирала Шпее из южной части Тихого океана. Адмирал приказывал Мюллеру оставаться в Циндао и никуда не уходить. 8 июля приказ об отправке «Эмдена» в Шанхай был официально отменен.

На следующий день из Адмиралтейства в Берлине пришло предупреждение о возможности войны между Австрией и Сербией. В предупреждении намекалось, что, если подобное случится, в войну могут оказаться вовлеченными и другие страны.

Одиннадцатого июля из Адмиралтейства пришло новое предупреждение о возможной конфронтации с Великобританией. Радиорубка «Эмдена» круглосуточно принимала перехваченные сообщения с иностранных кораблей, говорящие о приближении страшного мирового кризиса.

Неожиданно испепеляющая жара сменилась страшным ураганом, налетевшим на Циндао 23 июля и бушевавшим целые сутки. «Эмден», подняв пары в двух котлах, стоял на трех якорях, готовый в любую минуту выйти в море. 24 июля ураган утих так же внезапно, как и налетел, а на следующий день в Циндао с визитом прибыл австро-венгерский крейсер «Кайзерин Элизабет».



На «Эмдене» правильно поняли зловещие предзнаменования, вызванные этим визитом: Германия собирается выступить в союзе с Австрией в случае начала войны. У офицеров «Эмдена» оказалось несколько знакомых среди австрийских офицеров, и их пригласили на обед. Мюллера удивило полное спокойствие офицеров, хотя в Австрии уже была объявлена мобилизация. Командир «Эмдена» даже подумал, что обстановка, возможно, совсем не так плоха, как создается впечатление здесь — на краю земли.

Однако вскоре прискорбные новости посыпались на корабли как из рога изобилия.

Двадцать пятого июля из Берлина пришло известие, что Австрия предъявила Сербии ультиматум, угрожая войной.

Через сутки — 26 июля — из Германии поступило успокаивающее сообщение, что немецкое правительство рассматривает всю проблему в качестве внутреннего дела Австро-Венгрии. Правда, при этом последовало разъяснение, что если на стороне сербов выступит Россия, то Германия сделает то же самое на стороне Австрии.

Россия находилась в военном союзе с Францией, а та была в союзе с Англией, которая имела союзницей Японию.

На «Эмдене» все же надеялись на возможность мирного исхода, даже когда пришло известие о том, что Флот открытого моря неожиданно прервал летние маневры у берегов Норвегии и спешно вернулся в свои базы в Германии.

Двадцать седьмого июля Адмиралтейство в Берлине уведомило Циндао, что Австрия порвала дипломатические отношения с Сербией.

Двадцать восьмого июля пришло сообщение об объявлении состояния войны между Австро-Венгерской империей и Сербским королевством.

В этот же день радиорубка «Эмдена» приняла приказ из Главного морского штаба в Берлине: «Попытайтесь соединиться с главными силами эскадры».



Крейсер «Нюрнберг», отозванный от западного побережья Америки, получил приказ не возвращаться в Циндао, а присоединиться к эскадре адмирала Шпее в Понапе в южной части Тихого океана. Однако приказа о мобилизации флота не было, но предмобилизационная обстановка была налицо, и она, при отсутствии адмирала Шпее и командиров двух броненосных крейсеров, превращала капитана 2-го ранга Карла фон Мюллера в старшего немецкого морского офицера во всем огромном регионе Восточной Азии.

И в качестве такового Мюллеру предстояло решить, как он один на легком крейсере собирается вести боевые действия в регионе, где были сосредоточены крупные соединения английского, французского и русского флотов, не говоря уже обо всем японском флоте, считавшемся третьим в мире. При этом ни баз, ни угольных станций у «Эмдена» не предвиделось, поскольку было совершенно очевидно, что в случае войны Циндао будет в лучшем случае блокирован, а в худшем — захвачен противником.

В Циндао имелась мощная береговая радиостанция, и благодаря ей командиру «Эмдена» была достаточно хорошо известна дислокация крупных кораблей вероятных противников от Владивостока до Коломбо.

Во Владивостоке находились легкий русский крейсер «Жемчуг» и несколько флотилий миноносцев. Еще один русский крейсер — «Аскольд» — предположительно стоял у Вонсана.

Имелись сведения, что во Владивостоке стоят и два французских броненосных крейсера — «Дюплекс» и «Монткальм».

Английские броненосные крейсера «Минотавр» и «Хэмпшир» с несколькими эсминцами находились на якорной стоянке Вей-Ха-Вей севернее Циндао. Английский броненосец «Трайумф» с дивизионом эсминцев и подводных лодок оперировал южнее Гонконга. Легкий крейсер «Ярмут» стоял в Шанхае, а «Ньюкастл» предположительно находился в Нагасаки.



Японцев не хотелось пока числить врагами, поскольку это коренным образом меняло бы всю обстановку. Подобная дислокация кораблей будущих противников открывала поле деятельности в районе Французского Индокитая, у берегов которого пересекались торговые пути англичан, французов и русских, при этом они фактически не охранялись.

Мюллер попытался связаться с адмиралом Шпее, направив ему радиogramму следующего содержания: «Прошу разрешения в случае возникновения ситуации, предусмотренной Боевым планом “В” (война с Францией и Россией), выйти на юг, чтобы минировать подходы к Сайгону и другим портам Индокитая, чтобы вызвать панику и привести в состояние хаоса всю французскую морскую торговлю в этом районе».

Ответа не было.

Тридцатого июля, не получая никаких приказов, капитан 2-го ранга Мюллер своей властью объявил на «Эмдене» мобилизационную готовность. На берег сгрузили все, что в военное время было бы опасным или просто ненужным, уменьшив возможность пожаров и освободив место для лишних запасов угля и провизии. Планируемые Мюллером операции в открытом океане упирались в одну главную проблему — уголь.

Где взять топливо? Циндао, где были собраны огромные запасы и угля, и мазута, вполне мог стать недостижимым. Единственным решением этой проблемы был захват в море пароходов противника с последующей перегрузкой их угля на крейсер. Если же эти пароходы окажутся угольщиками, то, пересадив на них призовые команды с «Эмдена», их можно было превратить в суда обеспечения, назначая им рандеву где-нибудь в океане для снабжения крейсера топливом.

Эти операции необходимо было тщательно спланировать — ведь даже такой относительно небольшой корабль, как «Эмден», пожирал в сутки несколько железнодорожных вагонов угля. Мюллер приказал пополнить экипаж



крейсера за счет находившихся в Циндао старых германских канонерок «Тигер», «Илтис» и «Корморан». Вечером офицеры «Эмдена» в последний раз были отпущены на берег. Настроение офицеров было не особенно веселым, если не сказать — подавленным. Многие из них уже считали дни, когда они могли бы, отслужив положенный срок на Дальнем Востоке, вернуться на родину. Для некоторых этот срок заканчивался в сентябре. Но теперь уже об этом никто даже не заикался.

Тридцать первого июля 1914 года в 19:00 «Эмден» отошел от угольной стенки Циндао и в вечерних сумерках направился к выходу в море. Вслед за крейсером шел угольщик «Эльсбет». Вскоре оба корабля растворились в темноте.

Из-за напряженных отношений между Австрией и Сербией и возможности вовлечения в назревающий конфликт России Мюллер решил идти не на юг, как планировал ранее, а на север. Командир «Эмдена» хотел избежать судьбы русских кораблей «Варяг» и «Кореец», которые в канун Русско-японской войны не ушли вовремя из Чемульпо, были блокированы японским флотом и уничтожены, не нанеся противнику никакого ущерба.

Мюллер, напротив, хотел нанести противнику максимальный ущерб, прежде чем его корабль будет уничтожен. Защищать крепость Циндао его маленький крейсер со своими ничтожными 105-миллиметровыми орудиями был совершенно не в состоянии. Крепость же, имея мощные форты, могла постоять за себя сама.

Крейсер находился в состоянии полной боеготовности. Половина экипажа занимала места по боевому расписанию, вторая половина — спала, не раздеваясь, готовая по первому сигналу присоединиться к боевой вахте. В мирное время вахты на «Эмдене» делились на четыре смены, сейчас же — только на две. В нижних помещениях было нестерпимо жарко и душно. Все иллюминаторы были задраены светомаскировочными крышками. Корабль шел без огней. Некоторые матросы отключали у



себя в кубриках электричество и открывали иллюминаторы, чтобы глотнуть немного ночного свежего воздуха.

Глубокой ночью «Эльсбет» отвернул на юг, а «Эмден» лег на восточный курс. Море было пустынным, несмотря на хорошую тихую погоду. Не видно было даже рыболовецких шхун. Но в эфире бушевала настоящая буря. Лейтенант фон Мюке даже опасался за свои барабанные перепонки, слушая переговоры иностранных кораблей и судов. Было ясно, что вокруг много добычи, но война была еще не объявлена, и Мюллер предпочитал пока держаться в стороне от оживленных морских путей, чтобы не быть раньше времени обнаруженным.

Около полудня далеко на горизонте была замечена английская эскадра, идущая куда-то на юг из Вей-Ха-Вея. Оставалось надеяться, что англичане «Эмден» не заметили. В течение всего дня 1 августа радиостанция «Эмдена» не приняла ни одного сообщения из Адмиралтейства или от адмирала Шпее. Лишь поздно вечером лейтенант фон Мюке, поднявшись на мостик, доложил Мюллеру, что получен приказ, объявляющий о мобилизации армии и флота.

Воскресное утро 2 августа началось, как обычно, с молитвы благодарения, закончившейся традиционным пением старинного голландского гимна «Мы собрались все вместе, чтобы возблагодарить Тебя». Матросы были одеты в рабочую форму, что никогда ранее не допускалось во время молебна, а уж тем более в воскресенье. По завершении молитвы пронзительно засвистели боцманские дудки и была дана команда: «Всему экипажу собраться на юте!»

Стояла прекрасная погода. «Эмден» средним ходом бороздил воды Желтого моря. Собравшиеся на корме моряки ожидали, что им скажет командир корабля. Капитан 2-го ранга Мюллер зачитал им сообщение, переданное радиостанцией Циндао: «Его Величество Император объявил 1 августа мобилизацию армии и флота. Этот вынужденный шаг стал следствием вторжения русских войск на



территорию Германии, что привело к состоянию войны между нашей страной и Русско-Французским альянсом. То, что ожидалось в течение многих лет, сегодня стало реальностью. Без всякого объявления войны вражеские армии вторглись в Германию».

В связи с этим германский монарх заявил: «В течение 44 лет германский меч находился в ножнах, хотя у нас было много поводов его обнажить. Но Германия никогда не хотела где-либо действовать силой, предпочитая мирное соперничество, демонстрируя усердием и трудом, коммерческими и промышленными возможностями, научно-техническим прогрессом и интеллектуальными способностями своего народа свое право занимать почетное место среди прочих наций мира. И именно поэтому наша страна вызвала злобу и зависть со стороны тех, кто не в силах был сравняться с ней в мирном соперничестве и решил мечом наверстать то, чего не мог достичь мирными, цивилизованными средствами. Это вынуждает нас взяться за оружие во имя самого существования нашей нации... Война не будет легкой. Наши враги вооружались в течение многих лет, чтобы нас уничтожить. И у нас нет выбора.

Ради чести нашего Отечества, ради чести наших предков и жизни наших потомков мы обязаны выстоять, даже если весь остальной мир ополчится против нас».

Закончив читать сообщение, Мюллер добавил: «Я намерен проследовать в направлении Владивостока. Мы будем вести войну против торгового судоходства. Насколько мне известно, русско-французские военно-морские силы сосредотачиваются в районе Владивостока. Поэтому существует большая вероятность, что нам придется вскоре сражаться. Я знаю, что могу полностью положиться на свой экипаж».

Затем над волнами Желтого моря прозвучало троекратное «Ура!» в честь далекого императора, и тут же раздалась команда: «Все по местам! Боевая тревога!»

Со скоростью 15 узлов «Эмден» пошел в направлении к Цусимскому проливу. Хотя Мюллер и заявил, что пол-



ностью полагается на свой экипаж, в душе у него было сильное беспокойство: ведь добрая половина его матросов не пробыла на борту крейсера и двух месяцев. Это и в мирное время может привести к какому-нибудь чрезвычайному происшествию, а в военное время — просто к катастрофе.

В ночь на 3 августа «Эмден» вышел на морскую дорогу между Владивостоком и Шанхаем, продолжая движение на север к историческому проливу Цусима. Ночью радио сообщило о начале войны между Германией и Францией. Впрочем, это никого не удивило. Гораздо важнее представлялся вопрос: вступит ли в войну Великобритания? Будут ли англичане в числе его противников? Это беспокоило Мюллера гораздо сильнее, чем русские и французы вместе взятые. Между тем из Циндао сообщили, что три русских торговых судна стоят на якоре в Нагасаки.

Ночь выдалась безлунной и непроницаемо темной. Видимость фактически была нулевой. «Эмден» был полностью затемнен. Были приняты все меры, чтобы избежать выброса искр из дымовых труб. Крейсер выдавал только фосфоресцирующий кильватерный след от винтов. Волны, разбиваясь о нос «Эмдена» и разбегаясь вдоль бортов, также светились зеленоватым цветом. Казалось, что корабль идет в светло-зеленом обрамлении.

Около полуночи, когда «Эмден» подходил к западному входу в Цусимский пролив, сигнальщики впервые обнаружили какие-то суда, идущие с зажженными огнями. Мюллер решил не связываться. Огни могли принадлежать каким-нибудь боевым кораблям, еще не освоившимся с правилами военного времени или просто не знающими, что началась война. Кроме того, эти огни могли нести и рыбацьи суда, и Мюллеру совсем не хотелось попадать в историю, в какую попала в 1904 году русская Балтийская эскадра, расстрелявшая у Доггер-банка английских рыбаков, ошибочно приняв в темноте их траулеры за японские миноносцы.



После полуночи усилился ветер, достигший вскоре силы штормового. Около двух часов ночи сигнальщики снова обнаружили за кормой огни какого-то парохода, но из-за штормовой погоды Мюллер снова решил не предпринимать каких-либо действий. Разбушевавшийся встречный шторм и хлынувший ливень вынудили Мюллера изменить курс и направиться к восточному входу в Цусимский пролив.

Около 04:00 впереди открылся знаменитый остров Цусима, а несколькими минутами позже в первых лучах рассвета сквозь продолжавший хлестать ливень был обнаружен расплывчатый силуэт большого корабля. Мюллер резко перевел машинный телеграф до отказа вперед, и «Эмден» задрожал от перехода машин на режим полного боевого хода. Некоторые на мостике приняли неизвестный корабль за русский крейсер «Аскольд», но вскоре стало ясно, что это не военный корабль, а двухтрубное торговое судно. В разрывах тумана и дождя на мгновение стал ясно виден его корпус, покрашенный в черный цвет, и две большие желтые трубы. Судя по всему, с судна заметили «Эмден», и оно пыталось полным ходом уйти в южном направлении, надеясь войти в территориальные воды острова Цусима.

«Эмден» ринулся в погоню, дав сначала два предупредительных выстрела, а затем открыв огонь на поражение. Но добыча продолжала уходить, не реагируя на выстрелы. Добился ли крейсер попадания в пароход, точно определить не удалось. Оба корабля продолжали идти полным ходом, зарываясь носами в штормовые волны. Клубы густого черного дыма, вырывающиеся из труб «купца», мешали наблюдению с мостика «Эмдена». Брызги захлестывали мостик, проникая даже в рубку, где все уже были мокрыми с головы до ног.

Орудия крейсера продолжали вести огонь. После десятого выстрела судно замедлило ход, а после двенадцатого — остановилось, и его стало сносить влево. Быстро подойдя ближе к преследуемому судну, «Эмден» поднял сигнал: «Немедленно остановиться! Выключить радию!»



Пароход посылал в эфир непрерывные сигналы бедствия. Несмотря на шторм, с «Эмдена» быстро спустили катер, где под командованием лейтенанта Лаутербаха находилась призовая команда из двадцати вооруженных матросов. «Эмден» занял позицию с наветренной стороны, примерно в 150 метрах от парохода. Призовая команда поднялась на борт захваченного судна. Немедленно была взята под охрану радиорубка и все другие ключевые помещения судна, в том числе и машинное отделение. Лейтенант Лаутербах проверил судовые документы. Выяснилось, что пароход принадлежит русскому Добровольному флоту. Это был грузопассажирский пароход «Рязань» водоизмещением 3500 тонн, построенный на германской верфи «Шихау». Судно следовало из Нагасаки во Владивосток без груза, имея на борту около 80 пассажиров.

Пароход «Рязань» стал первым призом немецкого флота, захваченным в открытом море в ходе начавшейся мировой войны. Из-за того, что на «Рязани» было много женщин, Мюллер решил доставить свой приз в Циндао. Кроме того, захваченный пароход идеально подходил на роль вспомогательного крейсера, особенно с учетом той скорости, которую он продемонстрировал, уходя от погони. Его скорость была не менее 17 узлов.

«Рязань» дала ход, и «Эмден» последовал за ней, держась примерно в 300 метрах за кормой парохода. На борту «Рязани» командир призовой команды лейтенант Лаутербах, бывший капитан почтового парохода Гамбург-Американской линии, призванный из резерва, вежливо и дипломатично отвечал на бесчисленные вопросы пассажиров и протесты капитана. Затем лейтенант зарылся с головой в изучение радиожурнала «Рязани».

Становилось очевидным, что с самого утра «Рязань» вела радиопереговоры с французской эскадрой, вышедшей из Владивостока и направлявшейся на юг. Это открытие было очень важным, поскольку «Эмден» рисковал теперь повстречаться с двумя французскими броне-



носными крейсерами. Каким триумфом могли они увенчать себя, если бы им удалось отогнать германский крейсер от захваченного приза! Чтобы избежать подобного конфуза, два сигнальщика с мощными биноклями были посланы в «воронье гнездо» на мачте. Около 15:00 «Эмден» почти достиг южной оконечности острова Цусима. На горизонте мелькнуло небольшое японское судно, видимо, рыбацье.

Погода постепенно улучшалась, становясь теплее и спокойнее. Море купалось в солнечных лучах. Примерно в 17:00 сигнальщик в «вороньем гнезде» доложил, что видит дым из труб по меньшей мере пяти кораблей. Не было сомнения, что это французская эскадра: броненосные крейсера «Дюплекс» и «Монткальм» с эсминцами сопровождения.

Мюллер немедленно приказал повернуть на 8 градусов влево, чтобы состворить три трубы «Эмдена» и избежать точного опознания со стороны противника. Французская эскадра шла на юг строем фронта. Но ничего ровным счетом не произошло. Сложилось впечатление, что французы ничего не заметили, хотя Лаутербах на «Рязани» приказал подготовить шлюпки к спуску на воду, а сам пароход — к затоплению.

Вечером, когда команда на «Эмдене» ужинала, рассыльный принес Мюллеру на мостик перехваченную радиограмму, переданную открытым текстом с французского крейсера «Дюплекс» на небольшой почтовый пароходик «Амазон», где говорилось: «Германские тяжелые крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» блокируют Цусимский пролив. Немедленно возвращайтесь в Кобе».

Теперь все стало более или менее ясно. Французы приняли «Эмден» за «Шарнхорст»! Понятно, почему они прошли мимо, не пытаясь вступить в бой.

Утром 6 августа «Эмден» пришел в Циндао и стал на якорь на том же месте, откуда он ушел 31 июля. Мюллер с грустью заметил, как война уже успела изменить чудесный ландшафт Циндао. Леса, которые выращивались не-



сколькими поколениями, были вырублены, чтобы улучшить обзор для крепостных артиллеристов.

За кормой «Эмдена» стоял почтовый пароход «Принц Эйтель Фридрих», принадлежавший северогерманскому Ллойду. Он уже был почти переоборудован во вспомогательный крейсер с помощью орудий, снятых со старых канонерок «Илтис», «Лухс» и «Тигер». У причала загружались углем лайнеры Гамбург-Американской линии «Маркоманния» и «Фризия», готовые выйти в море как суда снабжения эскадры адмирала Шпее.

Вскоре в порт пришла и «Рязань». Мюллер дал возможность экипажу отдохнуть до восьми утра, а затем началась погрузка угля. Было принято более 1000 тонн, запасы угля разместили даже на верхней палубе. Кроме погрузки угля на «Эмдене» было много дел. Предстояло пополнить боезапас, получить в порту запасные торпеды, загрузиться провизией и питьевой водой. На борт были доставлены сотни коек-гамаков, которыми собирались обложить боевые посты, чтобы защитить матросов от осколков. Дополнительно 40 человек были взяты в экипаж «Эмдена» с «Илтиса», «Корморана» и речной канлодки «Фатерлянд». Нужно было думать, где их всех разместить. Кроме того, проблемой оказалось найти жилые помещения для доктора, переведенного на крейсер из 77-го Саксонского артиллерийского полка, и еще для 25 матросов, прибывших с других кораблей. На борту «Эмдена» царил полный организационный хаос, и лейтенант фон Мюке, стараясь не уронить достоинства старпома, ломал голову, где ему взять людей, чтобы выполнить в срок все нужные работы.

В городе было беспокойно. Придя в ужас от того, что Циндао может подвергнуться бомбардировке с моря, начали разбегаться китайцы-рабочие, стремясь прорваться в глубь материка. Немецкая полиция их вылавливала и возвращала обратно, но было ясно, что этот процесс невозможно остановить. Бегство китайцев оставляло доки, железные дороги и шахты без основной рабочей силы.



Город был полон всевозможными домыслами. В частности, кто-то распространил слух, что «Эмден» имел бой с русским крейсером «Аскольд», утопил его, но сам получил серьезные повреждения и понес большие потери в личном составе.

Главный хирург военно-морского госпиталя, поверив этому слуху, приготовил госпиталь к приему раненых и был очень удивлен, что капитан 2-го ранга Мюллер, придя в Циндао, не свозит раненых на берег. Хирург был еще более удивлен, когда узнал, что на «Эмдене» нет ни раненых, ни убитых, ни поврежденных.

Со всех уголков Китая, Японии и Кореи в Циндао прибывали подданные Германии, в большинстве своем резервисты армии и флота. Они добирались до Циндао, кто на попутных пароходах, кто на джонках, кто по железной дороге, несмотря на сильное противодействие китайских властей.

Между тем призовой суд в Циндао конфисковал пароход «Рязань» по законам военного времени. Команда и пассажиры русского парохода были свезены на берег и позднее отправлены по железной дороге во Владивосток, а «Рязань» стали немедленно переоборудовать во вспомогательный крейсер, переименовав в «Корморан». Со старого «Корморана» на пароход установили восемь 105-миллиметровых орудий и укомплектовали его экипажем под командованием капитан-лейтенанта Цукшверта. А «Эмден» готовился к новому выходу в море.

В последнюю минуту приходилось решать сотни проблем. На крейсере была прачечная, в которой, как и на всех других кораблях немецкой дальневосточной эскадры, работали китайцы. Китайцев-прачек было четверо. Старшего звали на крейсере Иосифом, а его троих работников — Сиди-1, Сиди-2 и Сиди-3. Китайцы хотели уволиться, но к ним так привыкли, что уговорили остаться, увеличив вдвое жалованье. Всем четверым суждено было погибнуть на «Эмдене», и их настоящие имена так и остались неизвестными.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
РЕЙДЕРСТВО ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО КРЕЙСЕРА «ЭМДЕН»	7
КОРАБЛЬ-ПРИЗРАК ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ КРЕЙСЕР «КАРЛСРУЭ»	131
«САФАРИ» КРЕЙСЕРА «КЕНИГСБЕРГ»	213
СОКРОВИЩА КАПИТАНА НЕРГЕРА ОКЕАНСКИЙ РЕЙД ОДИНОКОГО ВОЛКА	287
ПОСЛЕДНИЙ ПАРУСНЫЙ РЕЙДЕР НЕОБЫЧАЙНАЯ ЖИЗНЬ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ ГРАФА ФЕЛИКСА ФОН ЛЮКНЕРА, КОМАНДИРА ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО КРЕЙСЕРА «ЗЕЕАДЛЕР»	377