



Брайан ШОФИЛД

# АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ

Северные морские сражения  
во Второй мировой войне

## Annotation

Книга рассказывает о боевых действиях арктических конвоев в годы Второй мировой войны. Северный морской путь, по которому союзники поставляли в Советский Союз необходимые боеприпасы и продовольствие, был самым коротким, но самым опасным. Автор повествует о решающих сражениях, анализирует расстановку сил враждующих сторон и воссоздает реальную картину того, как военно-морской флот союзников одержал победу над противником, несмотря на явное стратегическое преимущество Германии.

---

- [Брайан Шофилд](#)
  - [Предисловие](#)
  - [Введение](#)
  - [Глава 1](#)
  - [Глава 2](#)
  - [Глава 3](#)
  - [Глава 4](#)
  - [Глава 5](#)
  - [Глава 6](#)
  - [Глава 7](#)
  - [Глава 8](#)
  - [Глава 9](#)
  - [Глава 10](#)
  - [Глава 11](#)
  - [Глава 12](#)
  - [Глава 13](#)
  - [Глава 14](#)
  - [Приложение 1](#)
  - [Приложение 2](#)
- [notes](#)

- 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
-

# **Брайан Шофилд**

## **Арктические конвои.**

### **Северные морские сражения во Второй мировой войне**

*Героям мурманских переходов —  
морякам союзников, которые сражались с  
нацистскими подводными лодками и  
ледяными водами Арктики во время  
Второй мировой войны...*

## Предисловие

В послевоенные годы появилось много книг о русских конвоях, однако в большинстве их описывается военно-морская операция в целом или делается упор на один из волнующих эпизодов, которых было немало. Все они, конечно, представляют определенный интерес. Однако до сих пор недостаточно внимания уделялось освещению влияния на события в Арктике политических решений. Последнее стало возможным, когда появился доступ к ранее засекреченным материалам. Автор дает полный и всесторонний рассказ о событиях тех лет, опираясь на соответствующие главы книги капитана С.В. Роскилла «Война на море, 1939–1945 гг.», а также собственные знания о тех событиях. Он помогает читателю понять некоторые моменты, остающиеся неясными до настоящего времени: почему был рассеян конвой PQ-17, почему для доставки грузов в СССР был избран арктический маршрут, хотя путь через Персидский залив был намного безопаснее; действительно ли Советскому Союзу нужна была помощь, полученная такой высокой ценой.

Я хотел бы выразить свою глубокую признательность всем, кто оказал мне помощь в сборе и обработке материалов для книги.

Б. Б. Шофилд, Ньюхолм, Лоуер-Шиплейк, Июль 1964 г.

## Введение

Берега Гренландии и Норвегии разделяет 900 миль. Море здесь никогда не бывает спокойным. Непрекращающиеся шквалистые северо-восточные ветры, несущие дождь, крупу, град и снег, обращают свою ярость на море и заставляют его вздымать гигантские волны, которые устремляются к берегу и обрушивают свою мощь на острые, выщербленные норвежские утесы. Обогнув мыс Нордкап, шторма заходят в Баренцево море, где заканчивается их разрушительная миссия: высокое давление над шапкой полярных льдов вытесняет их в верхние слои атмосферы.

Теплые воды Гольфстрима, неспешно следуя через Атлантику, проходят вдоль восточного берега Исландии, добираются до побережья Норвегии и здесь разделяются: один поток поворачивает на север мимо острова Медвежий и следует к западу Шпицбергена, другой устремляется вдоль берега к Мурманску и затем в Баренцево море. Эффект смешивания сравнительно теплых вод с более холодными и менее солеными водами полярного региона приводит к частым густым туманам, необычным колебаниям температуры и плотности слоев воды. Последнее очень затрудняет работу операторов гидролокаторов, занятых поиском прячущихся на глубине субмарин. Кроме того, температура воды в этих широтах редко превышает 40 градусов,<sup>[1]</sup> поэтому человек, который оказался в ледяной воде, почти не имеет шансов выжить, если только его не спасут через несколько минут.

Дрейфующий лед, образующий северную границу этого беспокойного района, перемещается в зависимости от времени года. Зимой его южная кромка

иногда не доходит всего 80 миль до мыса Нордкап, а летом даже вокруг Шпицбергена обычно бывает чистая вода, тем более у его западного берега, омываемого Гольфстримом.

Судовождение в этих широтах затруднено намораживанием ледяной корки на металлических частях судов, прокладывающих путь через бушующее море. Если с этим явлением не бороться, вес льда, примерзшего к надводному борту, верхней палубе и надстройке, может так сместить центр тяжести судна (особенно небольшого) вверх, что оно потеряет устойчивость и перевернется. Кроме того, в военное время, когда суда следуют в море без огней, полярная ночь, которая царит на 77-й широте в течение ста пятнадцати дней в году, делает судовождение настоящим кошмаром. Но темнота, хотя создает дополнительные трудности, уберегает идущий конвой от вражеских самолетов, которые его неустанно разыскивают, стремясь уничтожить. Зато полярный день, когда солнце на протяжении двадцати четырех часов не скрывается за горизонтом, позволяет им атаковать почти круглосуточно, не давая ни минуты отдыха мужественным защитникам конвоев.

На этом поле боя, принадлежащем Посейдону, развернулась борьба не на жизнь, а на смерть, которая стала предметом настоящего повествования. Эта книга рассказывает, как стратегическое преимущество немцев, полученное благодаря оккупации Норвегии, не помогло им сорвать доставку в Россию военных грузов. Она является гимном мужеству моряков и летчиков, которые не отступали даже в самых трудных условиях. Вы также узнаете, как действующие во вражеской армии уродливые ограничения помешали немцам воспользоваться имевшимися у них великолепными возможностями. Это история о великой битве, которая длилась три года и семь месяцев, о жестоком сражении

не только между врагами, сцепившимися в смертельной схватке, но и с самыми суровыми природными условиями, которые можно отыскать на этой планете. С этим может справиться только человек, борющийся за правое дело и чувствующий рядом плечо друга.



# Глава 1

## Застигнуты врасплох

*Бери сегодня и как можно меньше  
доверяй завтрашнему дню.*

*Гораций*

9 апреля 1940 года, используя лозунг о защите миролюбивых жителей от угрозы вторжения англичан, немецкие войска вошли в Норвегию. Месяцем ранее командующий военно-морским флотом Германии гросс-адмирал Редер предупредил Гитлера: «Это противоречит всем принципам ведения войны на море». Правда, затем он добавил: «Несмотря на это, полагаясь на внезапность, мы можем отправить наши войска в Норвегию». Рискованное предприятие удалось, поскольку ответные меры союзников были слабыми и нерешительными. Немецкий флот получил большое стратегическое преимущество, которое оказало существенное влияние на ход войны, хотя в первое время этого не предвидела ни одна из воюющих сторон.

Гросс-адмирал Эрих Редер, сыгравший значительную роль в первой части этой истории, был грамотным стратегом, хорошо понимавшим, как важно завоевать превосходство на море в проведении международной политики. Он принадлежал к числу людей, которые завоевывают уважение своим умом, целеустремленностью, но не обаянием. Он мог дать хороший совет, но никогда не обладал достаточной гибкостью, чтобы преподнести его капризному и непредсказуемому фюреру, который свыкся с мыслью, что господство на море недостижимо из-за преждевременного начала войны. Редер предвидел

необходимость создания сильной военно-морской авиации, чтобы компенсировать недостаточное количество надводных кораблей у Германии по сравнению с Великобританией. Это сразу поставило его в оппозицию к командующему военно-воздушными силами рейхсмаршалу Герману Герингу. Гросс-адмирал редко бывал в ставке Гитлера, оставив поле брани сопернику, который никогда не упускал случая бросить тень на военно-морской флот. Антагонизм двух командующих имел далеко идущие последствия.

Страну, жизнь которой резко изменилась на пять долгих лет в то апрельское утро, иногда называют «землей полночного солнца»: почти треть ее территории расположена за полярным кругом, где полярная ночь сменяет полярный день. Она знаменита высокими горами, покрытыми снежными шапками, извилистыми фьордами, а также изрезанным и труднодоступным берегом. Значительная часть ее населения живет у моря тем, что оно дает человеку. А если измерить все бесчисленные изгибы береговой линии, ее длина превысила бы номинальную, составляющую 2100 километров, в шесть раз. От России Норвегию отделяет узкая полоска Финляндии, где располагался порт Петсамо, имевший очень важное экономическое значение из-за расположенных поблизости никелевых шахт. В 90 милях<sup>[2]</sup> к юго-западу от мыса Нордкап, самой северной точки Европы, расположен Альтенфьорд — якорная стоянка большой стратегической важности, которую немцы собирались использовать для своих целей. В 150 милях к югу находится длинный и извилистый Вестфьорд с портом Нарвик, из которого в зимние месяцы немцы вывозили жизненно важную для своей промышленности железную руду. В 350 милях к югу от Нарвика расположен Тронхейм — бывшая столица и третий по

величине город Норвегии. Он имеет защищенную со всех сторон гавань, которую немцы превратили в базу для своих подводных лодок, как и более крупный порт Берген, который находится еще южнее. Именно отсюда они выходили, чтобы нападать на союзные конвои, которые везли грузы в Россию, ставшую жертвой гитлеровской агрессии.

Характерной особенностью норвежского побережья является Иннер-Лидс — канал между берегом и близлежащими островами, дающий возможность судам курсировать вдоль побережья между Нарвиком и южными портами, большую часть пути оставаясь в пределах территориальных вод. Кроме стратегического, Норвегия имела также большое экономическое значение для Германии. Из Нарвика и Киркенеса ежегодно вывозилось 4,5 миллиона тонн железной руды. Вместе с 6,5 миллиона тонн руды из Швеции, следующих через порты Балтийского моря, это составляло четыре пятых общего количества руды, потребляемой немецкой промышленностью. Если после оккупации Норвегии союзниками Швеция также прекратит вывоз своей руды, позиции Германии окажутся серьезно подорванными, и она не сможет продолжать войну. Уинстон Черчилль это хорошо понимал, поэтому в свою бытность первым лордом адмиралтейства, начиная с сентября 1939 года, настойчиво предлагал коллегам по кабинету согласиться на проект установки мин в норвежских территориальных водах, чтобы не дать немцам использовать Иннер-Лидс. Тогда вражеским кораблям пришлось бы выйти в открытое море, и для их уничтожения можно было бы использовать превосходящие силы королевского ВМФ. Однако, как с грустью отметил Черчилль, «аргументы министерства иностранных дел о нейтралитете оказались более весомыми, чем мои». А пока он старался проводить свою

политику при каждом удобном случае и всеми доступными средствами, адмирал Редер начал проявлять серьезную обеспокоенность угрозой британской интервенции в Норвегии. 10 октября 1939 года он указал Гитлеру, что, начав подводную войну, легче удержать норвежские базы и в первую очередь Тронхейм. Еще он предложил достичь этой цели с помощью СССР. Гитлер в то время вынашивал планы захвата стран Бенилюкса и Франции, поэтому не обратил внимания на совет гросс-адмирала. Однако последовавшая две недели спустя акция норвежцев, не пропустивших незаконно захваченное американское судно с немецкой призовой командой на борту через Иннер-Лидс, заставила его вспомнить слова Редера.

В конце ноября 1939 года Советский Союз начал войну против Финляндии. Черчилль полагал, что Англия и Франция, придя на помощь Финляндии, получат стратегическое преимущество (поскольку тогда Германия окажется отрезанной от своих главных источников железной руды). Он понимал, что это может подтолкнуть Гитлера к оккупации Скандинавии, но утверждал: «Если немцы нападут на Норвегию и Швецию, мы больше приобретем, чем потеряем». И был прав.

6 января 1940 года министр иностранных дел предупредил норвежского посла в Лондоне о намерениях союзников положить конец использованию норвежских территориальных вод немецкими военными кораблями и торговыми судами, создав минные поля на некоторых участках вдоль побережья. Вряд ли стоит удивляться, что реакция норвежского и шведского правительств была крайне неблагоприятной. Было ясно, что новость об этом демарше очень скоро дойдет до немцев, которые непременно предпримут ответные меры. Поэтому было важно, чтобы слова не расходились с делом.

3 апреля после длительных переговоров между британским и французским правительствами было решено, что минирование норвежских территориальных вод начнется, как и было запланировано, 5 апреля. Одновременно будет произведена высадка десанта в Нарвике, Тронхейме, Бергене и Ставангере, главных морских портах к югу от Тромсе. В Лондон и Париж поступали сообщения о повышенной активности немцев, но затянувшийся спор между двумя правительствами об установке плавучих мин на Рейне (это был любимый проект Черчилля, который по решению премьер-министра Чемберлена должен был выполняться одновременно с минированием норвежских территориальных вод) отложил исполнение решения на три дня. Пока лидеры двух держав выясняли отношения, немцы опередили союзников в захвате стратегических позиций, которые впоследствии оказались воистину бесценными для Германии. Но даже тогда, если бы союзники правильно оценили поступившие к ним сведения разведки о перемещении гитлеровских войск, они могли успеть перехватить инициативу и атаковать немецкие транспорты с войсками в море. Тогда немцы не сумели бы захватить ключевые точки на побережье Норвегии и опутать щупальцами всю страну. Британские субмарины хорошо поработали в Скагерраке: потопили 7 сухогрузов и один танкер. Но при этом не обошлось без потерь — 3 лодки погибли. Подлодки не могли своими силами остановить флот завоевателей. 7 апреля адмирал Чарльз Форбс, командующий флотом метрополии,<sup>[3]</sup> базировавшимся в Скапа-Флоу, имел в своем распоряжении 2 линкора, 2 линейных крейсера, 7 крейсеров и 28 эсминцев. Единственный авианосец «Яростный» и еще один линкор были готовы к выходу в море, но стояли на Клайде. Если бы эти силы были отправлены или

приведены в боевую готовность после получения информации о перемещениях немецких войск, история могла получить совершенно другой конец. Но разведывательные данные поступили к адмиралу с большой задержкой, к тому же адмиралтейство посчитало их сомнительными. Только вечером того же дня он получил четкую информацию о том, что главные силы противника уже в море. В официальной истории «Войны на море» ее автор, капитан Роскилл, пишет: «Таким образом, была проявлена полная несостоятельность в оценке важности полученной информации, не говоря о том, чтобы на ее основе предпринять срочные ответные действия». Запоздалая попытка выбить противника из Тронхейма провалилась. Хотя в конце мая и чуть позже там высадилась 25-тысячная армия союзников, вынудив сдаться 2-тысячный немецкий гарнизон в Нарвике, союзники оказались неспособными закрепить успех. Этому способствовало быстрое наступление гитлеровцев во Франции и странах Бенилюкса. Во время эвакуации войск англичане потеряли авианосец «Яростный» и его эскорт из двух эсминцев. Немцы тоже понесли потери, в особенности в военно-морских силах. Линейный крейсер «Гнейзенау», линкор «Шарнхорст» и «карманный» линкор «Лютцов» и два эсминца получили повреждения. Крейсеры «Блюхер», «Карлсруе» и «Кенигсберг» получили серьезные повреждения, 10 эсминцев затонули, а один был поврежден так сильно, что едва дотянул до берега. Таким образом, эффективная мощь немецкого военно-морского флота, действующего в своих водах, временно снизилась: на плаву остался один «карманный» линкор, один легкий и два тяжелых крейсера и семь эсминцев. Но зато был решен вопрос перевозки столь необходимой железной руды из Нарвика, получены очень удобные гавани и аэродромы, откуда немецкие корабли, подлодки и

самолеты могли атаковать морские пути союзников. Превосходство немцев в воздухе оказалось решающим фактором в операции против Норвегии. Этот факт подтвердил правильность оценки Редера и наглядно выявил наши проблемы, за решение которых в следующие три года нам пришлось заплатить очень высокую цену людьми и кораблями. А Черчилль заявил, что «мы получили значительное преимущество благодаря грубой стратегической ошибке, которую заставили совершить нашего смертельного врага». Даже в то время такая оценка казалась не слишком близкой к истине. Позже была доказана ее полная ошибочность.

После падения Франции и отказа Великобритании от мирных предложений Германии Гитлер оказался в некоторой растерянности. Он не слишком хорошо представлял себе, что делать дальше. Как и в случае с Норвегией, он несколько раз в день менял свои решения, поэтому даже его ближайшее окружение могло только гадать, каковы ближайшие планы фюрера. «Не могу сказать, — писал Редер, — когда Гитлер начал всерьез обдумывать план нападения на Россию...», но, несомненно, на это ему потребовалось немало времени. 18 декабря 1940 года он приказал командующим трех видов вооруженных сил готовиться к быстрой кампании против Советской России. И напрасно замечательный стратег адмирал Редер настойчиво предлагал сосредоточить свои силы на Средиземноморье для создания значительного преимущества в борьбе с Великобританией. Он был уверен, что ни при каких условиях нельзя нападать на Россию, не одержав убедительной победы над Британией. Его поддержали барон Вейцзекер, глава МИДа<sup>[4]</sup> Германии, и даже Герман Геринг, но все было

напрасно, и 22 июня 1941 года началось выполнение плана «Барбаросса».

Начало кампании против России оказало влияние на морскую стратегию Великобритании. Как справедливо указывает капитан Роскилл, центр ответственности флота метрополии переместился из проливов между Шотландией и Гренландией на северо-восток, в водное пространство между Норвегией и южной границей арктических льдов.

Первоочередной задачей флота метрополии, базировавшегося в Скапа-Флоу, до этого времени был перехват любых немецких кораблей, желавших выйти в Атлантический океан на судоходные пути союзников. Достаточно взглянуть на карту, чтобы понять: после захвата немцами Норвегии задача стала намного сложнее. Расстояние между северо-западным побережьем Шотландии и юго-восточным берегом Исландии — 330 миль, а Датский пролив, разделяющий Исландию и Гренландию, хотя временами сужается льдом, все-таки имеет ширину 180 миль. Побережье Норвегии и Шетландские острова разделяет 160 миль. Хотя одновременно с Норвегией немцы оккупировали Данию, к счастью, они не сделали попытки захватить ее зависимые территории — Исландию и Фарерские острова.

К началу июля 1941 года постройка нового быстроходного линкора «Тирпиц» была практически завершена, он находился в Балтийском море на ходовых испытаниях. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» ремонтировались в Бресте. Крейсер «Принц Эйген» тремя неделями ранее вернулся из утомительного и бесполезного похода в Атлантику. «Карманный» линкор «Лютцов» стоял в Кильском доке, поскольку был торпедирован 13 июня при попытке прорваться из Скагеррака к Тронхейму. Крейсер «Хиппер» и легкие крейсеры «Эмден» и «Лейпциг» в сопровождении



эсминцев находились в Балтийском море или на подходе к нему.

2 декабря 1940 года адмирал Чарльз Форбс был назначен на пост командующего в Плимут. Его сменил Джон Товей, ранее бывший заместителем адмирала Эндрю Каннингема на Средиземноморье. После отъезда Товея адмирал Каннингем писал: «Это была большая потеря для всех нас и в особенности для меня. Его дельные советы, критические замечания, поддержка, жизнерадостный оптимизм и невозмутимость в трудную минуту являлись воистину бесценной помощью». Но то, что потерял Средиземноморский флот, приобрел флот метрополии, и новый командующий с энтузиазмом взялся за решение стоявших перед ним задач.

Хотя теоретически флот метрополии обладал значительной мощностью, но его корабли постоянно отвлекались для выполнения заданий в других регионах. В те месяцы, о которых идет речь, в распоряжении командующего было 2 линкора, 2 авианосца, 4 крейсера и 20 эсминцев. Черчилль предвидел переход британского флота в Арктику, большое значение этого действия для военно-морского флота СССР и Красной армии. Но флоту всегда необходима база, откуда корабли могут выходить в море. Именно этого советская сторона не могла обеспечить.

В качестве первого шага к выполнению решения правительства об оказании помощи СССР адмирал Товей отправил контр-адмирала Виана обследовать порт Мурманск, расположенный в начале Кольского залива на расстоянии 2 тысячи миль от Скапа-Флоу. Кроме того, что это единственный незамерзающий порт на севере России, он к тому же обладал железнодорожной связью с Москвой и южными регионами. Эти важные преимущества были очевидны. У восточного берега залива находится бухта Ваенга, о

которой еще будет сказано, а на западном берегу у самого входа в губу лежит военно-морская база Полярное. Адмирал Виан доложил, что при существующей организации противовоздушной обороны Кольский залив невозможно использовать в качестве базы для наших военно-морских сил, тем более что туда всего несколько минут лета с баз немецких ВВС в Киркенесе и Петсамо. В любом случае, как показали последующие события, в СССР не горели желанием разделить свои скудные береговые мощности с союзниками.

В конце июля адмирал Виан получил задание обследовать на предмет размещения наших баз архипелаг Шпицберген, расположенный в 450 милях к северу от мыса Нордкап. Хотя летом его бухты, особенно расположенные на западном побережье, обычно свободны от льда, зимой это не так. На острове существовал только небольшой поселок, где жили шахтеры; больше не было никаких сооружений. Даже многое повидавшие на своем веку американские «морские пчелы»<sup>[5]</sup> вряд ли сумели бы построить настоящую базу на этих гористых, обледенелых островах. Было решено эвакуировать с острова русских и норвежских рабочих, уничтожить оборудование угольных шахт. Затем эти острова периодически использовались для захода кораблей с целью заправки топливом. Как-то раз на них высадились одновременно метеорологические экспедиции немцев и союзников и выполнили необходимые им работы.

Довольно скоро советские представители обратились с просьбой атаковать немецкие корабли, курсирующие между Киркенесом и Петсамо. 23 июля для выполнения этого задания из Скапа-Флоу были отправлены следующие силы под командованием контр-адмирала Уэйк-Уокера: авианосцы «Яростный» и

«Победный», крейсера «Девоншир» и «Суффолк», а также шесть эсминцев. Однако они достигли весьма скромных результатов. Пока шла операция, в Архангельск пришел минный заградитель «Приключение» с грузом мин — подарок, высоко оцененный советскими моряками. Таким образом, война в Арктике началась с ничем не примечательной операции, явившейся своеобразной увертюрой перед поднятием занавеса и началом великой оперы. Одновременно происходил обмен телеграммами между Черчиллем и Сталиным, в результате которого выявилось полное непонимание советским лидером основополагающих принципов морской войны. Тем не менее Сталин при каждом удобном случае возвращался к вопросу открытия второго фронта, призванного ослабить давление на русские армии. Хотя значительно легче было осуществить помощь в снабжении военными грузами: танками, самолетами, оружием, боеприпасами, грузовиками и другими запасами, которые можно было погрузить на суда и доставить в русские порты.

Существовало три маршрута, по которым можно было доставить эти грузы: из США через Тихий океан во Владивосток, а оттуда по транссибирской железной дороге в европейскую часть СССР; через Персидский залив в порты Хормуц и Басра, дальше наземным транспортом; или из Великобритании, а позже из Исландии в Мурманск. Последний из перечисленных маршрутов был самым коротким, но наиболее опасным, потому что противник мог легко обнаружить большие конвои торговых судов с воздуха; только иногда погодные условия ухудшались настолько, что самолеты-разведчики были вынуждены оставаться на базах. Немцы организовали не менее шести аэродромов на севере Норвегии, два из которых, как я уже писал, были очень близко к Мурманску. Поэтому в дополнение к атакам в пути суда могли (зачастую так и происходило)

подвергаться нападениям после прибытия. Имея базы подводных лодок в Бергене и Тронхейме, немцы без труда организовывали патрули на возможных маршрутах конвоев. Кроме того, при желании противник мог использовать свои тяжелые корабли для перехвата торговых судов, особенно на заключительной части маршрута, когда суда проходили к востоку от линии, проведенной от южной оконечности Шпицбергена через остров Медвежий к мысу Нордкап, — здесь нам было очень трудно обеспечить их защиту. Конечно, во время войны грузы следовали в СССР по всем трем маршрутам, но в этой книге рассмотрен только один из них арктический.

## **Глава 2**

### **Первые конвои**

*Вдвойне дает тот, кто даст быстро.*

*Публий Сир*

Немецкие войска быстро продвигались в глубь территории Советского Союза, захватывая все новые города, заводы, фабрики. С потерей промышленных мощностей становилось очень трудно компенсировать потери оружия и техники на фронтах. Сталин не давал Черчиллю забыть о «смертельной угрозе», нависшей над человечеством, которой противостоит русский народ, постоянно напоминал об острой нужде в оружии и боеприпасах, без которых не победить захватчиков. В свою очередь, британский премьер, верный слову сделать все, что позволит «время, географическое положение и имеющиеся в наличии ресурсы», разработал инструкции по выполнению своего обещания.

Советским послом в Великобритании в те годы был Майский. Приведенный здесь пример наглядно иллюстрирует его подход к решению проблемы морских конвоев. Описываемый инцидент произошел, когда сопротивление немцев передвижению конвоев было наиболее сильным. Заместитель начальника военно-морского штаба, отвечающий за конвои со стороны адмиралтейства, оказался рядом с советским послом на одном из официальных приемов и решил использовать возможность и лично объяснить, какие трудности необходимо преодолеть, чтобы организовать эффективную доставку грузов в Советский Союз. Майский проявил заинтересованность и вежливо

дождался, когда его собеседник завершит свою речь. Адмирал посчитал, что изложил свои доводы убедительно, не преувеличив и не преуменьшив опасность. Убедившись, что англичанин сказал все, что хотел, Майский посмотрел ему прямо в глаза и невозмутимо сказал: «Конечно, адмирал, но как только вы попробуете, то сразу поймете, что это не так трудно».

Фактором, которому было суждено оказать серьезное влияние на судьбу русских конвоев, оказалось различие между британской и немецкой системами командования войсками. Британский премьер Черчилль одновременно являлся министром обороны и председателем оборонного комитета кабинета министров. Он постоянно поддерживал связь с командованием армии, авиации и флота, что подтверждается его ежедневными рабочими расписаниями. Никто лучше его не мог оценить необыкновенную важность военно-морской мощи в ведении современной войны, в то время как фюрер, к счастью для своих врагов, не извлек этот урок из истории.

В лице первого морского лорда, адмирала флота Дадли Паунда Черчилль имел грамотного советника, опытного и трудоспособного человека. И хотя в то время ему уже исполнилось 62 года, вопрос о его пригодности к службе даже не поднимался. Он, как и Черчилль, обладал изрядным запасом физической и умственной энергии, что, безусловно, способствовало возникновению симпатии между этими людьми. Конечно, у них были разногласия. Но только если премьер был уверен, что при решении конкретного вопроса нужно учесть интересы высшей политики, он позволял себе проигнорировать совет первого морского лорда. Кстати, следует отметить, что всякий раз это приносило плачевные результаты.

Как мы увидим позже, судьбоносные решения, которые принял адмирал Паунд, вызвали волну критики и возмущения. Однако никто из тех, кому посчастливилось служить под его началом, не сомневался: он делал только то, что искренне считал правильным, верил, что все его действия направлены на благо своей страны и службы, которой он посвятил всю свою жизнь.

Первый морской лорд непосредственно общался с командующими и адмиралами. Что касается «домашнего флота» — флота метрополии, когда флагманский корабль находился в Скапа-Флоу, он всегда был соединен с адмиралтейством прямой телефонной и телетайпной линиями, чтобы командующий имел возможность обсуждать вопросы лично с первым лордом. Такой привилегией не обладал ни один другой командующий. Неплохо было организовано и сотрудничество с авиацией. Адмиралтейство имело тесные связи с командующим береговой авиации, входящей в состав королевских ВВС. Его штаб размещался в Нортвуде. Кроме того, был организован объединенный территориальный штаб в Питриви (недалеко от Розита), где моряки и летчики работали вместе. С ними командующий флотом метрополии общался ежедневно. Если появлялась необходимость в дополнительном самолете, ему следовало обратиться с просьбой в адмиралтейство, откуда она сразу передавалась командующему береговой авиацией, который оперативно решал возникающие вопросы. Основной проблемой первых месяцев войны была нехватка самолетов, только это мешало наладить взаимодействие между двумя службами. Большую роль в укреплении сотрудничества между ними сыграл командующий береговой авиацией. Генерал авиации Чарльз Боухилл начал свою карьеру на море и всю жизнь хорошо понимал проблемы моряков.

Организация управления войсками противника имела много слабых сторон, которые в немалой степени способствовали поражению Германии в двух мировых войнах. Здесь не было комитета начальников штабов, совместного планирования операций, взаимодействия командного состава разведывательных органов; иными словами, в Германии не было средств для сведения в единое целое военную, политическую и экономическую политику страны. Являясь Верховным главнокомандующим вооруженных сил рейха, Гитлер регулярно получал оперативные сводки от командующих армией, авиацией и флотом, но решения принимал единолично. Совещания, на которых рассматривались вопросы ведения военных действий, затрагивающие интересы всех видов вооруженных сил, собирались крайне редко. Штаб военно-морских сил Германии находился в Берлине. После падения Франции было назначено Два командующих — на разных театрах военных Действий. Западная группа ВМФ имела штаб в Париже, а группа «Север» — в Киле: она отвечала за все операции на севере, в Норвегии и в Арктике. В регионах ей подчинялись следующие Подразделения: Военно-морское командование Норвегии отвечало за все вопросы, касающиеся Норвегии как базы военно-морских операций. В его функции не входило оперативное управление стоящими на базах кораблями, а только строительство и эксплуатация береговых мощностей, оборонительных сооружений, минные заграждения и траление мин. Ему подчинялись три командующих, за каждым из которых была закреплена определенная территория: полярная, северная и западная. Оперативное управление шло по цепочке от штаба в Берлине через группу «Север», командующего флотом северо-восточного региона к командиру боевой группы. Такая громоздкая организация оставалась в силе до марта 1943 года, когда была ликвидирована



должность командующего флотом этого региона, а его функции по управлению флотом перешли к группе «Север». В мае 1944 года была упразднена группа «Север», и оперативное управление флотом стало осуществляться военно-морским командованием Норвегии. Командующий флотом региона отвечал не только за оперативное руководство кораблями своей группы, но также работал с подводными лодками, находящимися в его регионе, и осуществлял взаимодействие с авиацией. Военно-воздушное командование в Норвегии, которому суждено было сыграть важнейшую роль в судьбе арктических конвоев, называлось «Люфтфлотте V». В него входили три подразделения: северо-восточное, северо-западное и лофотенское, со штабами, соответственно, в Киркенесе, Тронхейме или Ставангере и Бардусфоссе. Таким образом, за исключением Киркенеса, где также был штаб одного из флотских командующих, военно-морские и военно-воздушные штабы территориально располагались довольно далеко друг от друга. Группа морских ВВС, куда входило небольшое количество гидросамолетов «He-115», подчинялась военно-воздушному командованию, как и все самолеты, действующие совместно с моряками. Любая информация поступала в соответствующее ведомство ВВС, а там уже решали, какую ее часть можно и нужно передать морякам. Вот как были организованы противоборствующие стороны в преддверии грядущих сражений.

На первом этапе войны Красная армия потеряла много самолетов, поэтому были очень нужны истребители для защиты с воздуха Мурманска, который немцы вознамерились непременно захватить. Самый быстрый и эффективный способ доставки самолетов морем — погрузить их на авианосец, который под охраной эскорта приблизится на расстояние дальности

вылета к аэродрому, затем самолеты взлетят и доберутся до места назначения своим ходом. Именно так поступили на Средиземноморье, когда требовалось срочно доставить самолеты для обороны Мальты. Тогда для перевозки задействовали авианосец-ветеран «Аргус», построенный как грузовое судно, но переоборудованный для использования в военных целях в конце Первой мировой войны. И в состав первого конвоя на север России, который должен был организовать командующий флотом метрополии, включили «Аргус», везущий 24 «харрикейна» 151-го авиационного полка королевских ВВС. Еще 15 самолетов были разобраны, упакованы и погружены на одно из шести включенных в конвой торговых судов, загруженных необходимым для СССР сырьем: резиной, оловом, шерстью. Конвой вышел из Исландии 21 августа в сопровождении 6 эсминцев. В его составе следовал авианосец «Победный» и два крейсера. Командиром эскорта был контр-адмирал Уэйк-Уокер. В назначенное время 24 самолета взлетели с палубы «Аргуса» в воздух и благополучно приземлились на аэродроме Ваенги в 17 милях от Мурманска. Из-за повышенной активности немцев в воздухе над Кольским заливом судно с остальными самолетами было вынуждено отклониться от маршрута и уйти в Архангельск. Там их оперативно собрали, и уже 12 сентября они присоединились к авиаполку Ваенги.

В начале августа на военно-морскую базу Северного флота в Полярном было послано две субмарины — «Тигрис» и «Трезубец». Они довольно успешно действовали в северных водах против немецких торговых судов, показав отличный пример советским морякам. В то время немецкие противолодочные силы на севере были слишком слабыми и не обеспечивали защиту маршрута, от которого зависело снабжение немецких войск на Крайнем Севере. К сентябрю объем

перевозок настолько уменьшился, что Редер был вынужден доложить Гитлеру, что «в настоящее время транспортные суда с войсками не могут проходить на восток от мыса Нордкап. Грузовые пароходы, следующие этим маршрутом, подвергаются огромному риску». Он также предложил активизировать усилия по взятию Мурманска, без чего нельзя обеспечить безопасное снабжение войск в северных районах. Но Гитлер обещал только перерезать железную дорогу.

Порт и железнодорожная станция Мурманск, которым в следующие четыре года предстояло стать свидетелями многих драматических событий, расположены у входа в Кольский залив в 200 милях к востоку от мыса Нордкап. Незамерзающий порт был идеальным конечным пунктом для арктических конвоев. Именно здесь разгружали прибывшие с конвоями грузы. Однако технические средства для этого оставляли желать лучшего. В порту не было ни одного крана грузоподъемностью больше 11 тонн, то есть выгрузить на берег танк было попросту нечем. Для этих целей специально присылали плавучий кран. Кстати, этот кран служил полезным рычагом для оказания давления на портовые власти, когда с ними было особенно трудно договориться. Свидетели отмечали общий недостаток организации, а также абсолютное нежелание работать в команде, что не могло не раздражать иностранных моряков, которые оказывали помощь в разгрузке. В городе преобладали деревянные дома, поэтому воздушные налеты были для него особенно страшны. Бетонные постройки, пережившие бомбежки, стояли мрачными серыми глыбами среди руин. Хотя не приходилось сомневаться, что Мурманск знал лучшие дни и раньше был неплохим, даже процветающим городом с уютными тенистыми аллеями, красивыми набережными и привлекательными жилыми кварталами.

В нескольких милях от Мурманска на восточной стороне Кольского залива расположилась бухта Ваенга, где стоял танкер, снабжавший топливом британские корабли. Эта якорная стоянка не выдерживала никакой критики: здесь было слишком глубоко и грунт совсем не держал якорь. В то время русские отказывались позволить кораблям союзников (за исключением субмарин) пользоваться своей базой в Полярном, поэтому корабли, сопровождавшие конвои, были вынуждены становиться на якорь здесь. У входа в бухту располагался небольшой пирс, у которого могли пришвартоваться два эсминца. На берегу стояло несколько домов, где жили уцелевшие моряки с торпедированных судов. Торговые суда, ожидающие разгрузки, дрейфовали между Мурманском и Ваенгой, причем вражеские бомбардировщики наведывались сюда довольно часто.

Русская военно-морская база в Полярном, на которую давно положил глаз адмирал Редер, располагалась в узком глубоком заливе, обеспечивающем идеальное убежище для судов, пришвартованных у деревянных причалов. Но только спустя два года после начала движения конвоев сюда допустили британские корабли сопровождения.

До 1944 года советские представители не позволяли организовать в Ваенге небольшой вспомогательный военный госпиталь, чтобы оказывать первую помощь раненым и больным морякам. Они считали, что обеспечивают такие же условия (если не лучшие), хотя это было далеко не так.

Территория между Мурманском и границей с Финляндией была непригодной для военных операций: там не было дорог, но Красная армия оказывала упорнейшее сопротивление многочисленным попыткам немцев занять город, которым удалось только перерезать железную дорогу. Но русские проявили

извечную смекалку и залатали образовавшуюся прореху в коммуникациях, соорудив дополнительную ветку между Архангельском и Москвой, восстановив статус Мурманска как порта, через который осуществлялось снабжение армий на севере. А к началу следующего года они так укрепили оборонительные сооружения вокруг Мурманска, что вплоть до самого конца войны городу больше ничего серьезно не угрожало.

При возможности часть судов каждого конвоя шла в Архангельск, расположенный в 400 милях от Мурманска, где погрузочно-разгрузочные мощности были значительно более совершенными. Русские прилагали титанические усилия, чтобы сохранить оба порта, а также причалы в Молотовске, Бакарице и Экономии открытыми круглый год. Для этого они использовали ледоколы, но в данном случае все зависело не от человеческой воли, а от погоды и состояния льдов в горле Белого моря — узком проливе между Баренцевым и Белым морем. Поэтому в первую зиму движения конвоев ожиданиям советских людей не суждено было сбыться. На берегу условия жизни в Архангельске были, пожалуй, несколько лучше, чем в Мурманске, но во всех северных областях сохранялась напряженная обстановка с обеспечением продовольствия. Жители этих районов жили довольно далеко от районов боевых действий, поэтому их продовольственный паек, размер которого напрямую зависел от личного вклада в помощь фронту, был крайне скуден.

Итак, адмиралтейство намеревалось отправлять конвои на север СССР с циклом 40 суток, а их охрана была поручена командующему флотом метрополии. Как мы уже сказали, стратегические преимущества были на стороне противника. По всей длине маршрута конвой мог подвергаться атакам вражеских подводных лодок, значительная его часть находилась в зоне действия

авиации противника, самый опасный участок начинался к востоку от мыса Нордкап. Британские базы береговой авиации располагались в Исландии и на Шетландских островах, поэтому в этих районах конвоям была обеспечена защита с воздуха. Северный маршрут был опасен и в навигационном отношении, большую часть года здесь свирепствует непогода, небо постоянно затянуто облаками и невозможно определить местоположение судна по небесным светилам, радиомаяков в этом районе тоже не было.

Что касается опасности атаки со стороны немецкого флота открытого моря, положение было следующим. «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Эйген» стояли во французском порту Брест. Угрозу представлял лишь новый линкор «Тирпиц», корабль той же серии, что и «Бисмарк». Адмиралтейство располагало информацией, что линкор уже принят и готов к действиям. Это был во всех отношениях отличный корабль, современный, надежный, прекрасно оборудованный и очень привлекательный внешне. Несмотря на то что в период между двумя мировыми войнами судостроение в Германии было ограничено Версальским договором, немецкие инженеры и конструкторы сохранили свои навыки, и созданный ими проект «карманных» линкоров — наглядный тому пример. На «Тирпице» было установлено восемь 15-дюймовых орудий, которые стреляли снарядами весом 1960 фунтов. Для сравнения можно сказать, что на «Короле Георге V» были 14-дюймовые орудия и 1590-фунтовые снаряды, но его бортовой залп был на 200 фунтов тяжелее. Скорость «Тирпица» была на 3 узла больше, чем у «Короля Георга V», который обладал большим преимуществом по сравнению со своим новым противником. Британский линкор был оборудован современной радарной системой поиска и наведения, которая значительно

превосходила все аналогичные приборы, имеющиеся у немцев.

Черчилль нередко размышлял над проблемами артиллерийского вооружения военных кораблей, анализировал уроки Первой мировой войны и искренне сожалел, что на новых британских линкорах не установлено девять 16-дюймовых орудий. А получив записку первого морского лорда, который утверждал, что, «поскольку «Тирпиц» уже существует, для нас жизненно необходимо иметь два корабля класса «Король Георг V», которые могли бы работать в паре», он ответил: «Тот факт, что адмиралтейство считает нужным иметь три «Короля Георга V» для сдерживания одного «Тирпица», вызывает серьезные сомнения в качестве проектов наших новейших кораблей». Говоря о трех кораблях, Черчилль, разумеется, имел в виду, что один будет находиться в ремонте, на переоборудовании и т. д. А причина появления у лордов адмиралтейства желания установить соотношение два к одному заключалась в серьезных проблемах, которые «Тирпиц» был способен создать, если только ему удастся вырваться в Атлантику. Он мог не только парализовать судоходство, но также отвлечь на себя и без того ограниченные силы королевского ВМФ. В адмиралтействе была информация, что из двух «карманных» линкоров, которые с 11-дюймовыми орудиями могли нанести серьезный ущерб конвою торговых судов, только «Шеер» был готов к выходу в море. Необходимо было помнить о тяжелом крейсере «Хиппер», вооруженном восемью 8-дюймовыми орудиями, и 4 легких крейсерах с 6-дюймовками. Считалось, что все они в Балтийском море, но их без особых сложностей можно было перевести в один из северных норвежских портов. В создавшейся ситуации большая ответственность ложилась на береговую авиацию, которая должна была вести постоянное

наблюдение за проливом Скагеррак и норвежскими прибрежными водами. Однако запросы к береговой авиации многократно превышали ее возможности, к тому же ненастная погода и плохая видимость значительно снижали эффективность разведывательных полетов. В то же время адмирал Товей, кроме флагманского корабля «Король Георг V», имел в своем распоряжении корабль того же класса «Принц Уэльский». Но спустя два месяца он его потерял, когда не прислушался к совету адмирала Паунда и отправил «Принца» на Дальний Восток.

Самой серьезной проблемой флота метрополии, губительно сказавшейся на судьбе арктических конвоев, оставалась нехватка авианосцев с современными самолетами. Без этого нечего было противопоставить немцам, которые занимали доминирующее положение в районе Баренцева моря благодаря захваченным норвежским аэродромам.

Также остро ощущалась нехватка противолодочных кораблей сопровождения, поэтому на ранних стадиях своего существования русские конвои, следуя в СССР, эскортировались двумя эсминцами, минным тральщиком и двумя траулерами, а на обратном пути — одним эсминцем и двумя минными тральщиками. Один эсминец сопровождал конвой до советских берегов, другой оставался для прикрытия у Медвежьего. На подходе к Мурманску конвой укреплялся минными тральщиками, базировавшимися в Кольском заливе. Кроме того, вблизи своих берегов советская сторона часто высылала на помощь эсминцы. Поддержка с воздуха обеспечивалась 330-й и 269-й эскадрильями береговой авиации, которые базировались в Исландии, но только на протяжении 150 миль пути. Остальное время самолеты занимались противолодочной разведкой у норвежских берегов. Как ни суди, эскорты русских конвоев вряд ли могли быть слабее, и адмирал



Товей не устал указывать на этот факт адмиралтейству. Кроме того, что следовало обеспечить защиту и прикрытие конвоев, необходимо было иметь значительные силы в море, способные справиться с «Тирпицем» и «Шеером», если они появятся на пути торговых судов. Эти силы нельзя привлекать к операциям в северных районах, чтобы не допустить прорыв немцев в Атлантику через Скагеррак. Нельзя также игнорировать угрозу немецкой воздушной атаки с одного из норвежских аэродромов в отсутствие авианосцев, способных противостоять противнику в воздухе.

Когда американцы 7 июля 1941 года оккупировали Исландию и президент США заявил о своем намерении контролировать Датский пролив, адмирал Товей, озабоченный тем, чтобы немцам не удалось незаметно выйти в Атлантику через Скагеррак, получил возможность вздохнуть с облегчением. В адмиралтействе не знали, что Гитлер, удрученный потерей «Бисмарка», решил больше не посылать свой флот открытого моря в Атлантику, поэтому эта проблема оставалась постоянной головной болью командующего флотом метрополии.

28 сентября первый из серии конвоев PQ вышел из Исландии в Архангельск. В конвое было 10 судов в сопровождении крейсера «Суффолк» и двух эсминцев. В тот же день лорд Бивербрук вместе со специальным представителем президента Рузвельта Гарриманом прибыл в Москву для подписания с СССР соглашения о будущих поставках. К несчастью, они приняли требование советской стороны о доставке грузов арктическим маршрутом, хотя он был, как уже говорилось, самым опасным и ненадежным из трех возможных. Конвой PQ-1 благополучно добрался до места назначения 11 октября.

Под влиянием непоколебимой убежденности лорда Бивербрука, что помощь Советскому Союзу должна оказываться любой ценой, 6 октября Черчилль заявил Сталину о своем намерении запустить «постоянный цикл конвоев с периодом десять дней». Далее было сказано, что, «организуя регулярный круговорот конвоев, мы рассчитываем, что основная часть грузов будет выгружаться в Архангельске».

Это обещание было дано, когда Советский Союз оказался в критическом положении: немецкие войска стояли в 30 километрах от Москвы, причем было высказано мнение, что «предложение англичан, возможно, предотвратит катастрофу, даже если стоимость доставленных грузов будет куплена ценой потерь людской силы и техники». Со своей стороны адмиралтейство приложило максимум усилий, чтобы претворить решение правительства в жизнь. Для адмирала Товея такой короткий цикл означал, что у него будет много трудностей в обеспечении надежной охраны каждого конвоя. При условии, что конвой будет отходить каждые десять дней, потребуется минимум 4 крейсера и 8 эсминцев, а следует предусмотреть время на ремонт, который неизбежен для любой техники, тем более эксплуатируемой в сложных метеорологических условиях. Адмирал сам много лет прослужил на эсминцах, поэтому точно знал, что после наступления зимы и ненастной погоды в арктическом регионе, через который идут конвои, количество повреждений, полученных кораблями, будет возрастать. Обычно Белое море начинает покрываться льдом в декабре, но советские представители заявили, что обеспечат круглогодичную навигацию в порту Архангельска. Если они сумеют продержать горло Белого моря открытым до 12 декабря и 5 судов пришвартуются в Молотовске 23 декабря, то в этом случае ведущий конвой ледокол безнадежно застрянет во льдах, где останется до

наступления следующего июня, когда Белое море снова откроется для судоходства.

В середине ноября стало ясно, что Красная армия не собирается складывать оружие под натиском гитлеровских армий. И чтобы возобновить наступление на Москву, немцам придется ждать весны. 13 ноября адмирал Редер доложил Гитлеру о необходимости подвоза запасов и укрепления береговых оборонительных сооружений в арктических районах. Он также сообщил, что активность противника в этом регионе ниже, чем ожидалось, но длительная полярная ночь способствует беспрепятственному прохождению конвоев и создает крайне неблагоприятные условия для действий подводных лодок. — «Зима с ее метелями, штормами и туманами нам не благоприятствует», — сказал он фюреру и снова напомнил об отсутствии воздушной разведки. Адмирал не получил разрешение Гитлера на перевод в декабре «Тирпица» в Тронхейм, когда будут завершены работы по усилению корпуса корабля для возможности его эксплуатации в Арктике. Выход в Атлантику этого корабля был невозможен из-за недостатка мазута, которого требовалось 116 000 тонн. Но дизельное топливо имелось, и Редер предложил отправить «карманный» линкор «Шеер». Но Гитлер слишком хорошо помнил печальную судьбу «Графа Шпее» и наложил вето на это предложение, заявив, что предпочтет увидеть этот корабль в Нарвике или Тронхейме. Вскоре после этой встречи Редер перевел 5 крупных эсминцев в Северную Норвегию и приказал командованию подводного флота увеличить количество действующих в регионе лодок, чтобы в море постоянно находилось не 2, а 3 субмарины. Эсминцы были неплохо вооружены — имели по пять 5,9-дюймовых орудий и по восемь торпедных аппаратов. Адмирал Тovej понимал необходимость в качестве ответной меры увеличить количество кораблей сопровождения, однако не имел

такой возможности, если только ему разрешили бы отправлять конвои с увеличенными интервалами или в его распоряжении появилось бы больше кораблей. Передвижение «Шеера» сопровождалось беспрецедентными мерами безопасности, и до северного побережья Норвегии он добрался только в феврале следующего года. К середине декабря в северных широтах установилась полярная ночь, штормы практически не прекращались, поэтому адмирал Товей решил после прохождения Медвежьего позволить конвоям рассеяться и следовать к порту назначения на максимальной скорости. Он считал, что риск не будет чрезмерным. Таким образом, корабли эскорта получили возможность бункероваться в Кольском заливе, а не в Архангельске, а время кругового рейса уменьшалось на четверо суток. Проблема топлива оставалась острой все годы проведения конвоев. Длина маршрута составляла 1500–2000 миль в зависимости от положения кромки льда, и, хотя корабли эскорта, следуя на экономичной скорости, обходились минимальным количеством топлива, зачастую возникала необходимость увеличить скорость для атаки на субмарину или для создания дымовой завесы вокруг конвоя, для чего требовался резерв топлива.

Впоследствии была введена практика следования в составе конвоя танкера для возможности заправки в море (если, конечно, позволяла погода).

К концу года можно было подвести первые итоги. 53 груженных судна были благополучно проведены в Россию, 34 вернулись обратно. Потерь не было. Однако оказалось невозможным выдерживать установленный премьер-министром 10-дневный цикл. Средний интервал между отправками конвоев составил пятнадцать дней, причем это произошло также из-за того, что в конце октября в адмиралтействе появилась информация о возможном выходе в Атлантику «Шеера»

или даже «Тирпица» (что, как мы знаем, было категорически запрещено Гитлером). По этой причине отправка третьего конвоя была отложена на девять дней. Кроме того, было физически невозможно устранить повреждения, полученные кораблями эскорта в суровых погодных условиях на переходе.

СССР пока не оказывал никакой помощи в охране конвоев, хотя соглашением, подписанным лордом Бивербруком и Гарриманом в Москве, Великобритания и Соединенные Штаты обязывались только «оказать помощь в транспортировке грузов в Советский Союз». Северный флот имел около 20 субмарин, 12 эсминцев, несколько торпедных катеров, минные тральщики и другие корабли, которые пришлось бы к месту в охране конвоев, но корабли высылались для встречи конвоев на завершающем участке маршрута. Также обеспечивалась эффективная противовоздушная защита. Но советские корабли не принимали участия в охране конвоев на длинном переходе между Исландией и островом Медвежий. Сложившейся ситуации дал очень меткую характеристику Алан Герберт: «Мы могли сказать: у нас нет лишних судов, но вы получите все танки, которые сможете забрать. Однако мы так не воюем. Мы даем им танки и доставляем до самой двери».

Атака японцев на американский флот в Перл-Харборе 7 декабря, так или иначе, повлияла на положение на всех театрах военных действий. Поставки грузов арктическим маршрутом (к тому времени было перевезено 750 танков, 800 истребителей, 1400 единиц различной колесной техники и более 100 тысяч тонн грузов) могли считаться пустяком, принимая во внимание увеличение фронта. С переходом американской экономики на военные рельсы, проблема транспортировки стала особенно острой. Арктический маршрут не мог пропустить такой объем грузов. Но с

точки зрения командующего флотом метрополии, подкрепление, которое тогда начал получать военноморской флот, было воистину бесценным.

## Глава 3

### «Тирпиц» выходит в море

*Смертные не властны над успехом.*

**Эддисон.** (Процитировано лордом Сен-Винсентом в письме Нельсону после неудачной попытки захватить Санта-Круз, июль 1797 года)

На встрече с адмиралом Редером 29 декабря 1941 года Гитлер снова вернулся к рассмотрению вопроса о будущих передвижениях «Тирпица», но главной его заботой была возможность оккупации Норвегии союзниками. Его беспокойство усилилось после серии смелых рейдов на норвежское побережье, проведенных отрядами десантников за последние несколько недель. Причем до фюрера дошла информация, что два последних рейда были значительно масштабнее предыдущих. Речь шла о высадке в районе Вестфьорда отряда под командованием контр-адмирала Л. Гамильтона, причем ущерб от их действий мог быть намного больше, если бы не поломка одного из кораблей, перевозивших десантников. Вторым был очень успешный рейд на остров Ваагсо, расположенный в 90 милях от Бергена, отряда контрадмирала Х. Баррафа, во время которого было потоплено 5 торговых судов, 2 траулера и буксир, а также уничтожена береговая батарея.

Время года было неподходящим для полномасштабного вторжения, и Гитлер не желал слушать никаких предложений. Редеру пришлось дожидаться следующей встречи с фюрером,

состоявшейся 12 января, чтобы получить, наконец, разрешение на переход «Тирпица» с Балтики в Тронхейм. Редер объяснил, что миссия линкора будет заключаться в атаке на британские конвои, следующие на север СССР, а также другие торговые суда в Арктике, обстреле военных объектов и противодействии военным операциям противника. Принимая во внимание нехватку топлива, Редер отдавал себе отчет, что «Тирпиц» сможет выполнить самую малую часть этой амбициозной программы, но адмирал был грамотным стратегом и понимал, что линкору, может быть, и вообще не придется покидать якорную стоянку. Сам факт его присутствия на севере Норвегии заставит англичан держать там внушительные силы ВМФ, поэтому другие театры военных действий — Средиземноморье и Индийский океан не получат подкрепления.

«Тирпиц» покинул порт в ночь с 14 на 15 января, но адмирал Тоей узнал об этом только 17 января. Из-за отсутствия информации о местонахождении линкора выход очередного конвоя в Россию был отложен. Только 23 января воздушная разведка обнаружила «Тирпиц» на якорной стоянке в Асафьорде в 15 милях к востоку от Тронхейма. Он был хорошо замаскирован и окружен противолодочными сетями.

Накануне, во время одного из периодических совещаний с командованием ВМФ, Гитлер в очередной раз вернулся к вопросу об угрозе нападения союзников на Норвегию, которую он провозгласил решающим театром военных действий. Он приказал отправить туда внушительное подкрепление из надводных кораблей и подводных лодок, причем заявил, что его решение не подлежит обсуждению. Но уже на следующий день, получив информацию об успешных действиях своего подводного флота в Атлантике, он передумал и больше не настаивал на отправке всех имеющихся субмарин в



Норвегию и любой ценой. Несмотря на это, 24 декабря Редер дал инструкции Деницу, командующему подводным флотом, увеличить число субмарин в Северной Норвегии с 4 до 8, держать 2 лодки в постоянной готовности в Тронхейме и Бергене; еще 8 лодок в районе Исландии—Гебрид. Таким образом, 20 немецких подводных лодок оказались прочно привязанными к северу, вместо того чтобы без особых усилий топить суда у американских берегов. Этот факт чрезвычайно раздражал Деница, который не преминул сообщить свою точку зрения командованию. «Лично я, — писал он впоследствии, — был убежден, что союзники не будут пытаться высадиться в Норвегии. Поэтому и обратился к высшему командованию с просьбой рассмотреть вопрос о защите Норвегии другими способами, оставив подводные лодки для ведения войны на Торговых путях союзников».

Появление «Тирпица» в Тронхейме ввергло Черчилля в глубокую задумчивость. 25 января он обратился к комитету начальников штабов со следующим посланием: «Уничтожение или хотя бы повреждение этого корабля стало бы выдающимся событием в современной войне на море. Не существует цели, способной сравниться с ним. Если его повредить, линкор не сможет уйти обратно в Германию... Ситуация на море изменится во всем мире, даже на Тихом океане. В настоящий момент вся стратегия войны зависит от этого корабля, который одним своим присутствием парализует действия четырех крупных британских военных кораблей, не говоря уже о двух новых американских линкорах в Атлантике». Адмирал Редер не мог и мечтать о более высокой оценке своей стратегии.

Черчилль предлагал организовать атаку на «Тирпиц» базирующимися на авианосце самолетами-торпедоносцами и тяжелыми бомбардировщиками.

Надежно укрытый во фьорде, линкор, несмотря на свои внушительные габариты, не был простой мишенью. В узком пространстве зажатого с обеих сторон высокими скалами фьорда торпедоносцам не хватало места, чтобы сбросить торпеды. А ближайший аэродром, с которого могли вылететь тяжелые бомбардировщики, находился на севере Шотландии в 500 милях от цели. Это было очень большое расстояние для «галифаксов» и «стерлингов», которые имелись на вооружении в те годы. Тем не менее в ночь с 29 на 30 января эскадрилья из 16 бомбардировщиков вылетела на задание, самолеты сбросили бомбы, но не отметили ни одного попадания.

Чтобы вести постоянное наблюдение за линкором и иметь возможность нанести удар, если он выйдет в море, приходилось постоянно держать наготове немалые силы авиации и флота. Это облегчило следующий шаг в выполнении приказа Гитлера о концентрации флота в норвежских водах для отражения угрозы агрессии со стороны союзников. Имеется в виду переход линкора «Шарнхорст» и крейсеров «Гнейзенау» и «Принц Эйген» из Бреста в Германию. Операция была проведена в ночь с 11 на 12 февраля, но успешной ее нельзя назвать, поскольку «Шарнхорст» и «Гнейзенау» подорвались на минах у побережья Голландии. Позже «Гнейзенау» получил сильные повреждения во время воздушного налета на док, где он ремонтировался, и в итоге до самого конца войны так и не вступил в строй. Его орудия были сняты и позже использовались береговыми батареями Бельгии и Голландии.

На следующий день после прорыва из Бреста Редер был любезно принят Гитлером, и состоялось очередное обсуждение ситуации в Норвегии. В итоге было принято решение перевести «карманный» линкор «Шеер», крейсер «Принц Эйген» и все свободные торпедные

катера и эсминцы в Тронхейм и Нарвик, а также принять меры к расширению береговых аэродромов. Переход произошел 21-23 февраля, причем корабли были обнаружены разведкой береговой авиации англичан. Адмирал Товей получил информацию вовремя и отправил на перехват авианосец «Победный», чтобы его самолеты атаковали противника, но из-за ненастной погоды успех не был достигнут. Однако утром 23 февраля британская субмарина «Трезубец» приблизилась к подходному каналу Тронхейма и торпедировала «Принца Эйгена», нанеся ему повреждения, в результате которых крейсер вышел из строя на восемь месяцев.

Тем временем русские конвои прокладывали себе путь сквозь штормы и метели — неизменные спутники арктической зимы. Тому, кто никогда не испытал на себе жуткий холод, царящий в полярных широтах, не дано понять, какую нечеловеческую выносливость приходилось проявлять морякам торговых судов и военных кораблей. Небольшие эсминцы, без устали снующие вокруг конвоев, взлетали на пенный гребень очередной водяной горы, на несколько мгновений задерживались на ее вершине и потом падали вместе с волной вниз. Секундная передышка — и все повторялось. Монотонность процесса изнуряла, сводила с ума... Орудия, торпеды, глубинные бомбы — все было покрыто толстой коркой льда; попавшая на них водяная пыль моментально и намертво примерзала, поэтому для их использования требовалось время, чтобы привести их в рабочее состояние. Случайно прикоснувшись к металлу без перчаток, можно было заработать болезненные ожоги. Вес одежды, которую натягивали на себя люди в безуспешной попытке уберечься от холода, становился почти непосильной ношей, а часы вахты тянулись так долго... Лица офицеров и впередсмотрящих на мостиках были исхлестаны снегом

и градом, на бровях, носах и бородах повисали сосульки.

На торговых судах нередко случались поломки двигателей, и они оказывались предоставленными воле стихии. С грохотом обрушивающиеся волны легко смывали за борт палубный груз, иногда прихватывая с собой людей, пытавшихся его спасти. В первые месяцы только два торговых судна стали жертвами немецких подводных лодок, причем одно из них, получив повреждения, все-таки было доставлено на буксире в Кольский залив. А сопровождавший его эсминец «Матабеле» был торпедирован и в течение двух минут затонул, унеся с собой множество человеческих жизней. Экипаж спасательного судна, прибывшего на место происшествия через несколько минут, увидел, что море усыпано телами людей в спасательных жилетах, но они не двигались, а безвольно и ритмично, как надувные куклы, качались на волнах, словно исполняли страшный танец смерти, напоминая живущим, что выживание в арктических водах — вопрос нескольких минут. Из 200 человек, входивших в команду, в живых остались только двое.

Адмирал Товей решил, что советские власти обязаны принять меры по предотвращению нападений подводных лодок хотя бы у входа в Кольский залив. Он отправил контр-адмирала Баррафа на флагманском корабле крейсере «Нигерия» в Мурманск, чтобы обеспечить сопровождение конвоев между портом и островом Медвежий, а также договориться с советскими союзниками о более активном участии в охране конвоев. Он надеялся, что для защиты конвоев на подходе к порту советское командование задействует свою истребительную авиацию. Переговоры длились почти месяц, после чего Барраф вернулся домой, заручившись весьма туманными обещаниями помощи.

Со своей стороны адмирал Товея имел все основания ожидать, что не только подводный, но и надводный флот противника скоро начнет действовать на маршруте русских конвоев. 26 февраля он направил в адмиралтейство свои предложения по ведению действий в этой ситуации. Он считал, что защита конвоев, являясь основной задачей флота метрополии, одновременно дает возможность заставить вражеские надводные корабли действовать, причем наиболее вероятной ареной этих действий он считал участок между островом Ян-Майен и точкой, расположенной примерно в 150 милях к востоку от Медвежьего. Предложение адмирала заключалось в следующем. Чтобы защитить оба конвоя — тот, что следует в СССР, и другой, который возвращается домой, когда они проходят самый опасный участок, их следует отправлять с минимальным интервалом в четырнадцать дней. Придерживаясь такой программы, его тяжелые корабли будут пять дней из четырнадцати находиться в северных водах. Для этого ему потребуется четыре дополнительных эсминца.

Адмирал Товея не предполагал выводить весь свой флот в море на защиту каждого конвоя, понимая, что это не приведет ни к чему хорошему. Но лорды адмиралтейства считали иначе. В особенности их прельщала мысль обеспечить прикрытие судов с воздуха, используя для этой цели единственный имеющийся в распоряжении лорда Товея авианосец «Победный». Все же «Тирпиц» был необычным противником, а память об успехах «Бисмарка» и потере «Худа» была еще свежа. Поэтому все стремились максимально сконцентрировать силы, чтобы достойно встретить угрозу.

1 марта конвой PQ-12, состоящий из 16 судов, и обратный конвой QR-8<sup>[6]</sup> из 15 судов вышли,

соответственно, из Рейкьявика и Кольского залива. Двумя днями позже вице-адмирал Кертис вышел в море на «Славном», ведя с собой «Герцога Йоркского», крейсер «Кения» и 6 эсминцев. Он шел из Хвальфьорда на встречу с командующим, который вышел из Скапа-Флоу 4 марта на «Короле Георге V» с авианосцем «Победный», крейсером «Бервик» и 6 эсминцами. Встреча состоялась 6 марта в 10.30, после чего крейсер «Кения» отделился, чтобы присоединиться к эскрту конвоя. Из-за технической неисправности крейсер «Бервик» мог развивать скорость не более 27 узлов, поэтому ему на смену пошел крейсер «Шеффилд», который на пути к главным силам флота подорвался на mine и был вынужден вернуться в Сейдисфьорд в сопровождении двух эсминцев адмирала Кертиса. Еще один эсминец остановился, чтобы подобрать упавшего за борт члена команды, и все три эсминца вернулись к флотилии командующего только 9 марта.

В полдень 5 марта конвой PQ-12 был замечен с воздуха разведывательным самолетом противника. После получения этого сообщения к Гитлеру обратились за разрешением на выход в море «Тирпица». В то же самое время четыре немецкие подводные лодки, патрулировавшие к западу от Медвежьего, были срочно переброшены в район ожидаемого прохождения конвоя, 6 марта в 11 часов разрешение на выход в море линкора в сопровождении трех эсминцев было получено. «Шеер» остался, поскольку обладал меньшей скоростью. Выход в море противника произошел незаметно для разведки союзников, поскольку разведывательные самолеты временно прекратили вылеты. Самолетов-разведчиков катастрофически не хватало. К счастью, в тот же день около шести часов вечера «Тирпиц» был замечен британской подводной лодкой «Морской волк», осуществлявшей патрулирование в районе Тронхейма. Правда, на «Морском волке» не узнали грозный

«Тирпиц» и доложили командованию о «линкоре или тяжелом крейсере». В ночь с 6 на 7 марта информация достигла адмирала Товея, который в это время находился в море в 200 милях к югу от конвоя PQ-12. Конвой попал в тяжелые льды и был вынужден лечь на юго-восточный курс, чтобы снова выйти на чистую воду. Ночью эсминец «Ориби» столкнулся с льдиной и получил тяжелые повреждения. Природа в очередной раз напомнила, что тоже может являться суровым врагом.

Понимая, что «Тирпиц», если это действительно он, пойдет прямо к конвоям (конечно, если не будет прорываться в Атлантику — об этой возможности тоже следовало помнить), командующий приказал повернуть на север — на сближение. Он дал команду на «Победный»: на рассвете провести воздушную разведку пространства южнее района предполагаемого местоположения конвоев и привести все силы авиации в боевую готовность. Всем кораблям было приказано до восьми часов идти на полной скорости. Наступивший серый и мрачный рассвет принес с собой снежные шквалы, полосы густого тумана и отвратительную видимость. Когда стало очевидно, что погода явно нелетная, разведка с воздуха была отменена. Примерно в это время «Тирпиц» и три эсминца приближались к месту, где ожидали встретить идущий на север конвой. Находившийся на «Тирпице» адмирал Цилиакс тоже остался без воздушной разведки. Ему приходилось ориентироваться на единственное сообщение об обнаружении конвоя, после которого он получил приказ выйти в море на перехват. Он отлично понимал, что полученная информация может быть неточной, но плохая погода не позволяла поднять в воздух гидросамолеты. Поэтому он не имел ни малейшего представления о мощи сил прикрытия под командованием адмирала Товея. Впоследствии

выяснилось, что немцы не ожидали встретить столь крупное прикрытие, так как ранее ограничивались несколькими кораблями. В десять часов, так ничего и не увидев, адмирал Цилиакс приказал трем своим эсминцам отделиться и идти в поисках конвоя на северо-запад, а «Тирпиц» продолжил следовать западным курсом. Конвой, который он искал, в это время находился от него в 75 милях к северу и снова лег на северо-восточный курс. Таким образом, его искали совсем не там, где он был в действительности.

В полдень конвои встретились и разошлись каждый в свою сторону, а адмирал Товея, находившийся от них в 75 милях, приказал своим кораблям повернуть на северо-запад, даже не подозревая, что его главный противник в это время находится всего в 60 милях к юго-востоку; более того, идет прямо к нему на высокой скорости. В 16.30, когда «Тирпиц» пересек курс конвоев примерно в 60 милях за кормой у PQ-12 и в 50 милях перед QR-8, немецкий эсминец «Фридрих Ин» встретил «Ижору», советское судно, отставшее от конвоя. Эсминец быстро справился со старым судном, но, прежде чем затонуть, жертва успела передать сигнал бедствия, услышанный радистом на «Короле Георге V». К сожалению, в первые минуты не удалось точно определить источник сигнала, но очень скоро были получены радиопеленги немецкого корабля, который вполне мог оказаться «Тирпицем». Адмирал Товея снова изменил курс своей эскадры и пошел на восток — именно с этого направления шел сигнал. Затем он повернул на северо-восток и собрался было отправить свои эсминцы на перехват «Тирпица» по пути на базу, но тут поступило новое сообщение из адмиралтейства. Товея информировали о том, что «Тирпиц», вероятнее всего, находится к востоку от Медвежьего и что Цилиакс, скорее всего, не знает о выходе в море крупных сил флота метрополии. Адмирал Товея решил



вернуться к конвоям и оставить эсминцы при себе. В 19.40 был получен еще один пеленг того же корабля. Стало ясно, что неизвестный корабль, кем бы он ни был, идет на высокой скорости на юг. Товей отдал приказ шести эсминцам проследовать на 150 миль к юго-востоку, затем рассредоточиться и вести поиск в северном направлении до 6.00 следующего утра. Если им не удастся ничего обнаружить, они должны были вернуться в Сейдисфьорд для бункеровки. Еще два эсминца, у которых топливо было на исходе, адмирал Товей отправил в Исландию. Таким образом, при нем остался только один эсминец.

А тем временем адмирал Цилиакс восстановил контакт со своими эсминцами, один из которых он отправлял в Тромсе для бункеровки, и приказал взять курс на восток, имея намерение возобновить поиски врага на следующий день. Конвой, следующий в СССР, продолжал идти северо-восточным курсом по направлению к острову Медвежий, а грозный противник снова прошел к югу от конвоя. 8 марта в четыре утра Цилиаксу пришлось отправить еще два эсминца в Тромсе для бункеровки, и через три часа он снова повернул на север, рассчитывая перехватить конвой. Поиски продолжались до 22.00. Так ничего и не заметив, адмирал приказал поворачивать на запад.

В ночь с 7 на 8 марта адмирал Товей, не получив новой информации, окончательно уверовал, что «Тирпиц» возвращается на базу, поэтому повернул свои корабли на юг и направился к позиции, с которой в радиусе действия авиации «Победного» окажутся Лофотенские острова, вблизи которых ожидался проход «Тирпица». Погода все еще оставалась нелетной. Ничего не обнаружив до 4.00, Товей решил, что противнику «удалось ускользнуть, и отвернул на запад к Исландии, «чтобы взять несколько эсминцев». Его крупные корабли шли по водам, где в изобилии рыскали

немецкие подводные лодки без противолодочного экрана. Чтобы свести угрозу к минимуму, им приходилось двигаться сложным зигзагом на большой скорости.

Из адмиралтейства поступил приказ конвою PQ пройти, если позволит лед, к северу от острова Медвежий, но в полдень 8 марта конвой снова попал в тяжелый лед; чтобы обойти его, повернул на восток, а потом на юго-восток. Моряки на тяжело груженных торговых судах даже не подозревали, что, когда они выполняли первый поворот, «Тирпиц» находился лишь в 80 милях от них к югу, а адмирал Товея с силами прикрытия — в 500 милях к юго-западу.

8 марта в 11.20 адмирал Цилиакс получил Информацию от группы «Север» о том, что конвой, вероятно, находится к западу от него, поэтому всю вторую половину дня «Тирпиц» шел западным курсом и назначил randevu своим трем эсминцам на следующее утро в семь. Но вечером того же дня в 18.15 из группы «Север» поступило новое сообщение. Адмирала информировали, что, судя по всему, обнаруженный 5 марта конвой вернулся обратно. Из этого Цилиакс сделал вывод, что ему разрешено вернуться на базу. Он сразу изменил точку встречи с эсминцами: теперь они должны были ожидать его на входе в Вест-фьорд. Затем приказал командиру флагманского корабля взять курс на Тронхейм.

В 17.30 из адмиралтейства поступило новое сообщение адмиралу Товею. По мнению специалистов, имелись весомые основания полагать, что «Тирпиц» все еще занят поисками конвоя в районе, расположенном к югу от Медвежьего. В 18.20 командующий флотом метрополии снова изменил курс и направился на северо-восток. Он решил, что пора нарушить радиомолчание, проинформировать адмиралтейство о своих намерениях и сообщить, что его корабли идут без

противолодочной защиты. Радиосвязь в этом районе во время войны была очень плохой, поэтому он попросил адмиралтейство передать соответствующие приказы эсминцам и крейсерам, которые должны были присоединиться к нему. В военное время корабли в море почти не пользуются радиосвязью — это общее правило. Однако из всякого правила бывают исключения. Адмирал надеялся, что если немцы перехватят его сообщение, то непременно сделают правильный вывод: основные силы флота метрополии охотятся за «Тирпицем». Возможно, это заставит противника отозвать его, тогда угроза для конвоев будет устранена. Той же ночью адмирал получил разведывательное донесение о том, что «Тирпиц» идет на юг. Поэтому в 2.40 он приказал всем ложиться на юго-восточный курс, а «Победному» готовиться к воздушной атаке на рассвете. Вблизи берегов погода улучшилась, видимость стала вполне приемлемой, и в 6.40 с палубы авианосца взлетели на разведку 6 «альбакоров». В 7.30 в воздух ушли еще 12 самолетов-торпедоносцев. Перед взлетом все они получили сообщение от адмирала Товея: «У вас прекрасный шанс, который может дать великолепный результат. Да поможет вам Бог!» Никто не знал, что это действительно был уникальный шанс.

Ровно в 8.00 один из самолетов-разведчиков доложил об обнаружении «Тирпица», который находился в 60 милях к западу от входа в Вестфьорд и на высокой скорости направлялся в Тронхейм в сопровождении только одного эсминца. Судя по всему, доклад разведчика был перехвачен на «Тирпице», поскольку с его палубы тут же взлетел самолет, а корабль резко увеличил скорость и направился к берегу. В 8.42 его заметила ударная группа: он шел со стороны солнца. Командир эскадрильи решил войти в облачный слой, обогнать мишень и атаковать. Но спустя

полчаса, в тот момент, когда самолеты пролетали над кораблем противника, они были замечены в разрыве между облаками. Понимая, что внезапной атаки уже не получится, командир эскадрильи решил сразу атаковать. Его укрепил в этом решении тот факт, что огонь с «Тирпица» был открыт с большой задержкой и не был прицельным. Самолеты атаковали Звеньями с обеих сторон, но условия для атаки вряд ли могли быть более тяжелыми. Очень мешал встречный ветер, который не позволял воспользоваться преимуществом в скорости. Вскоре артиллерия «Тирпица» заговорила в полный голос. Небо осветилось взрывами снарядов, но летчики, презрев опасность, продолжали атаковать. Плотность огня была так высока, что, казалось, ни один из них не мог уцелеть. Чудо, что при этом только два самолета были сбиты, но еще более удивительным является то, что огромный корабль, непрерывно меняющий курс, чтобы увернуться от торпед, несущихся к нему со всех сторон, не был поврежден. Описывая эту атаку в своей книге «Тирпиц», ее автор Бреннеке отмечает следующее: адмирал Цилиакс был убежден, что во флагманский корабль попало минимум две торпеды, которые по какой-то причине не сдетонировали. Он считал, что, обладая высокой маневренностью, «Тирпиц» способен избежать столкновения с любыми торпедами, выпущенными с большого расстояния. В тот день королевскому ВМФ не удалось добиться успеха, который мог бы в корне изменить ситуацию на море во всем мире. А второй шанс у него и не появился

Адмирала Товея постигло горькое разочарование. Схватка, последовавшая после долгих часов преследования, в которой погода оказалась на стороне противника, не принесла ожидаемого результата. Это не могло не удручать. Однако ее нельзя было не принимать в расчет. Хотя не было очевидных

свидетельств приведенному выше мнению адмирала Цилиакса, следует учесть, что торпеды падали на близком расстоянии от «Тирпица»; возможно, им просто не хватило времени, чтобы занять установленную глубину, и они проходили под днищем корабля

Случайно избежавшие встречи с грозным противником конвои благополучно прибыли к месту назначения PQ-12, выйдя на чистую воду, попал в полосу плотного тумана, растянувшуюся на много миль. В итоге преследователи его потеряли, и он 12 марта вошел в Кольский залив. QR-8 подошел к Исландии на два дня раньше.

Адмирал Редер тоже не был удовлетворен результатами выхода в море «Тирпица». «Операция показала, — сказал он Гитлеру, — слабость наших военно-морских сил в северных районах. На каждую нашу вылазку враг отвечает отправкой крупных сил, включая авианосцы, которые являются самой страшной угрозой для наших тяжелых кораблей. Слабость нашей обороны выявляет тот факт, что противник осмеливается входить в прибрежные воды севера Норвегии и не получает отпор со стороны немецкой авиации» Учитывая, что в течение пяти суток крупные силы британского флота действовали в 250-мильной зоне от норвежского берега, а единственной реакцией люфтваффе была неудачная атака в последний день, у гросс-адмирала был повод жаловаться Более того, именно отсутствие воздушной разведки помешало «Тирпицу» обнаружить конвои и силы прикрытия, что могло привести к потере корабля. Поэтому неудивительно, что Редер закончил свой доклад настоятельной просьбой усилить содействие военно-морским силам со стороны авиации Геринга. Он потребовал, чтобы британские авианосцы стали первоочередными целями немецкой авиации, а также была максимально ускорена работа над немецким

авианосцем «Граф Цеппелин». Гитлер согласился, даже одобрил предложение сформировать боевую группу, состоящую из «Тирпица», «Шарнхорста», авианосца, двух тяжелых крейсеров и 12-14 эсминцев. Он также пообещал поговорить с Герингом об усилении сил авиации в Норвегии. Англичане тоже извлекли уроки из происшедшего. Тот факт, что во время атаки не было отмечено ни одного попадания, выявил необходимость более серьезной подготовки летчиков, работавших во взаимодействии с флотом, поскольку быстрый рост численности летного состава неизбежно приводил к снижению общего уровня его квалификации. Кроме того, это был первый случай в этих водах, когда для защиты конвоев использовались тяжелые линкоры. Принимая во внимание прецедент с мальтийскими конвоями, когда поддержка тяжелых кораблей была признана целесообразной для защиты от угрозы со стороны итальянского флота, адмиралтейство обязало адмирала Товея считать защиту конвоев своей первоочередной обязанностью. В своем рапорте об операции адмирал подверг критике это указание, заявив, что уничтожение основных сил противника традиционно являлось главной целью британского флота. По его мнению, задача уничтожения «Тирпица» обладала приоритетом по сравнению с вопросом безопасности любого конвоя, причем эти задачи требуют разного расположения сил. Поэтому он считал необходимым разделить имевшиеся в его распоряжении силы, как и предлагал ранее. Конечно, можно усомниться, что «крупные силы» из двух кораблей, таких, как «Славный» и «Герцог Йоркский», смогут тягаться с «Тирпицем», потому что крейсер никогда не предназначался для схватки с тяжелым линейным кораблем. Кроме того, хотя уничтожение «Тирпица», безусловно, является первоочередной задачей флота, охрану конвоев тоже следует обеспечить. Далее

адмирал Товей оспорил инструкцию адмиралтейства, обязывающую его обеспечить защиту с воздуха всех кораблей, когда они находятся в пределах радиуса действия береговых авиационных баз. Выполняя ее, он был бы вынужден в течение длительного времени держать свои линкоры, авианосец и тяжелые крейсеры вместе в кишках вражескими подводными лодками водах без противолодочной защиты.

Командующий флотом метрополии неизменно подвергал жестокой критике флотоводческую деятельность адмиралтейства. Его чрезвычайно раздражали ситуации, когда конвой, получивший указание адмиралтейства идти севернее Медвежьего, не смог его исполнить из-за ледовой обстановки и только потерял время. Вскоре после начала войны адмирал Паунд обещал командирам флагманских кораблей и командующим флотами и эскадрами, что адмиралтейство будет вмешиваться в оперативные действия только в исключительных обстоятельствах, но это обязательство чаще нарушалось, чем исполнялось. В адмиралтейство стекались все разведывательные донесения о действиях и планах противника, поэтому оно нередко оказывалось более информированным, чем командир флагманского корабля в море. Но любой командир предпочел бы, чтобы ему не указывали, что делать, куда идти и где изменить курс, а сообщили необходимую информацию и дали возможность самостоятельно принять оперативные решения, основываясь на местных условиях, о которых адмиралтейство не имело никакого понятия. Существовала еще и проблема связи, которая в северных районах в некоторых местах практически отсутствовала, а если и была, то командир флагманского корабля был обязан соблюдать радиомолчание, которое не следовало нарушать даже для передачи указаний на другие корабли. Все

перечисленные факторы в той или иной степени оказали влияние на операции в Арктике. Что касается описанной вылазки «Тирпица», информация адмиралтейства была более точной, чем предположения командующего флотом метрополии.

19 марта, в соответствии с одобренным Гитлером планом, крейсер «Хиппер» вышел из Германии, чтобы присоединиться к другим кораблям в норвежских водах. Хотя эта информация своевременно поступила в адмиралтейство, воздушная разведка не обнаружила корабль, и он оказался в компании «Тирпица» и «Шеера» в Тронхейме. Немцы укрепили свои военно-морские силы в Норвегии, получив преимущество в жестокой борьбе, которая велась на арктическом морском пути в Советский Союз.



## Глава 4

# Ожесточенная оборона

*Сэр Ричард наотрез отказался повернуться к врагу спиной, заявив, что предпочтет умереть, чем обесчестить себя, свою страну и корабли ее величества.*

*«Английские путешествия»  
Уолтера Рэйли Хаклита*

Следующие конвои PQ-13 и QR-9, состоявшие из 19 судов каждый, вышли, соответственно, из Исландии и Мурманска 20 и 21 марта. И снова адмирал Товей вывел в море свои главные силы, чтобы обеспечить защиту от возможного нападения кораблей противника. На этот раз прикрытие осуществляли крейсер «Славный» — флагманский корабль адмирала Кертиса, линкор «Герцог Йоркский» и авианосец «Победный». Обратный конвой проделал весь путь без приключений, а его эскорт записал на свой счет уничтожение немецкой подводной лодки «U-655». Ее потопил минный тральщик «Снайпер». Идущему в Россию конвою повезло значительно меньше. Через четыре дня после выхода из порта он попал в свирепый шторм, который разметал суда по большому участку моря. Непогода утихла спустя четыре дня, и когда старший офицер эскорта решил, что пора собирать своих подопечных, то не увидел ни одного. Суда конвоя оказались разбросанными на 150-мильном пространстве. Судно коммодора конвоя танкер «Река Эфтон» оказался не в силах бороться с непогодой, его отнесло к Лофотенским островам. В восточном направлении дальше всех

оказалось судно «Эмпайр Рейнджер»: оно находилось в 80 милях от мыса Нордкап. В 40 милях за его кормой находилось сразу 6 торговых судов в сопровождении оснащенного вооружением китобоя, в 35 милях к западу — пароход «Гарпальон» и эсминец «Ярость». В 65 милях от них обнаружилась еще одна группа из 6 судов в сопровождении эсминца «Затмение», китобоя «Сумба» и траулера «Пейнтер». Крейсера «Тринидад» и «Нигерия» разыскивали потерявшихся на площади 100 квадратных миль к юго-востоку от Медвежьего. Наступивший день был ясным и солнечным, но временами налетали снежные шквалы. Суда конвоя оставались рассеянными по огромной площади, когда на крейсере «Тринидад» заметили немецкий самолет-разведчик. Противник не терял времени зря, и уже через час появились первые бомбардировщики. Воздушный налет продолжался с короткими перерывами целый день. В результате два судна затонули — «Эмпайр Рейнджер», оказавшийся впереди конвоя, и «Рейсленд», который непогода забросила далеко на восток.

Тем временем адмирал Шмундт отправил из Киркенеса эсминцы «Z-25», «Z-26» и «Z-24» с заданием обнаружить и атаковать конвой. Они должны были пройти на запад по наиболее вероятному пути конвоя, сохраняя между собой дистанцию в три мили. В 22.45 на одном из них заметили спасательные шлюпки с «Эмпайр Рейнджер» и взяли на борт уцелевших моряков. В полночь «Z-26» наткнулся на заблудившийся пароход «Бато». Немцы сняли с него экипаж и потопили артиллерийским огнем. От моряков они получили сведения о состоянии конвоя и величине эскорта. Еще около часа эсминцы вели поиски в том же районе, после чего на высокой скорости отправились на юго-восток, в результате чего оказались значительно южнее всех судов конвоя. Погода начала стремительно ухудшаться,

пошел снег, сопровождавшийся шквалистым ветром, видимость стала почти нулевой. В таких условиях полчаса спустя крейсер «Тринидад» и эсминец «Ярость», продвигавшиеся в восточном направлении на помощь четырем отставшим торговым судам, нос к носу столкнулись с тремя немецкими эсминцами. Огонь был открыт незамедлительно, и очень скоро головной эсминец «Z-26» вспыхнул. Но сразу после этого англичане прекратили огонь, поскольку на «Тринидаде», чтобы увернуться от торпед, перешли на сложный зигзаг. Через двадцать минут поврежденный эсминец, судя по всему потерявший контакт со своими собратьями, был снова обнаружен и обстрелян. Желая раз и навсегда покончить с противником, с «Тринидада» выпустили торпеду, которая из-за роковой случайности (скорее всего, это было связано с жестокими морозами) прошла мимо цели, после чего изменила курс, вернулась и ударила крейсер в левый борт, вызвав серьезные разрушения. «Тринидад» остался на плаву, но был вынужден снизить скорость до 8 узлов. Эсминец «Затмение», сопровождавший восемь торговых судов из конвоя, два советских эсминца, вышедшие навстречу конвою из Кольского залива, и эсминец «Ярость» вступили в бой с поврежденным «Z-26». Сражение велось в ужасающих условиях: взрывы снарядов поднимали над кораблями тучи брызг, которые оседали и тут же замерзали на палубах, мостиках, орудиях. Удача окончательно отвернулась от немецкого корабля: он получил новые повреждения и был вынужден застопорить ход. Эсминец «Затмение» начал подготовку к торпедной атаке, чтобы отправить немца на дно, но тут появились два других немецких эсминца, и ему пришлось поспешно уйти, причем в него угодили два снаряда из 5,9-дюймового орудия, которые проделали дыру в корпусе выше ватерлинии и снесли главные антенны. У эсминца было на исходе топливо, к

тому же на борту 9 человек нуждались в срочной медицинской помощи. Поэтому он взял курс на Кольский залив, куда прибыл на следующее утро, имея в танках всего 40 тонн топлива. Немецкие эсминцы подобрали уцелевших моряков с «Z-26» и вернулись на базу. Поврежденный «Тринидад» под охраной эсминца «Ярость» добрался до Кольского залива на следующий день.

Теперь конвой состоял из двух групп: в одной было восемь судов, в другой — четыре (еще четыре судна не было найдено) и шел к месту назначения, не подозревая об ожидающих его приближения немецких подводных лодках. В результате были торпедированы два судна, но эсминец «Ярость» потопил одну из субмарин — «U-585». Одним из погибших судов оказалась «Индуна», которая в течение нескольких дней тянула на буксире китобой «Сила». У него кончилось топливо, и в ночь с 28 на 29 марта он застрял в тяжелых льдах. Оттуда он выбрался с помощью «Индуны», и оба направились к Кольскому заливу. Спустя пять часов буксирный конец оборвался, и «Сила» исчезла в очередном снежном заряде. Не обнаружив объект буксировки, «Индуна» пошла дальше и на следующее утро была торпедирована и потоплена немецкой подводной лодкой. Из уцелевшей части экипажа несколько человек погибли от переохлаждения в спасательных шлюпках, которые были обнаружены русским минным тральщиком только спустя трое суток. «Сила» была найдена эсминцем «Ориби», после чего она продолжила рейс на буксире у минного тральщика «Хэрриер». Только 1 апреля последнее из 15 уцелевших судов пришвартовалось у причала Мурманска.

В целом немецкое командование было удовлетворено результатами атаки на конвой, но при этом был потерян эсминец «Z-26», что явилось серьезным уроком для штаба ВМФ. Был сделан вывод о

необходимости усилить осторожность при использовании надводных кораблей против конвоев. Эту точку зрения не разделял адмирал Шмундт, считавший, что для этого необходимы крупные боевые корабли и эсминцы.

Пока конвой PQ-13 завершал свой богатый событиями рейс, 33 бомбардировщика «Галифакс» предприняли очередную безуспешную попытку вывести из строя «Тирпиц».

Переход от полярной ночи, сопровождающейся постоянной темнотой, к полярному дню повлек за собой пересмотр условий плавания конвоев. С каждым днем немецкой авиации становилось легче обнаруживать плывущие суда — теперь этим можно было заниматься круглосуточно. Кроме того, немцы значительно усилили свои военно-морские и военно-воздушные соединения, базирующиеся в Северной Норвегии. Все перечисленное означало, что конвои теперь будут подвергаться более серьезной опасности: немцы явно намеревались закрыть этот маршрут. А силы сопровождения союзников оставались слишком малыми. В ответ на обращение адмирала Товея адмиралтейство пообещало флоту метрополии подкрепление из числа кораблей Западной группы. Подобные меры очень напоминали короткое одеяло: натянешь на голову — мерзнут ноги, натянешь на ноги... И все же число кораблей эскорта оставалось далеким от реально необходимого. К тому же у эсминцев Западной группы было частично снято палубное вооружение, чтобы они могли взять большее количество глубинных бомб. Этот факт снижал их значение для сражений с надводными силами противника. Также они имели очень слабое противовоздушное вооружение, что было характерно для многих эсминцев. Установка на них орудий двойного назначения, способных вести огонь как под малым, так и под большим углом, началась только

после начала войны, поэтому эти суда в своем подавляющем большинстве были почти бесполезны для отражения атак с воздуха.

Адмирал Паунд был отлично осведомлен о трудностях, которые требовалось преодолеть, чтобы продолжать доставлять грузы в Россию по северному маршруту в условиях возросшего сопротивления противника и увеличившейся продолжительности светового дня. Он довел свое мнение до сведения комитета по обороне в начале апреля и предупредил, что потери на этом маршруте вполне могут сделать его экономически невыгодным.

Следующие два конвоя — PQ-14 на восток и QP-10 на запад — вышли в море, соответственно, 8 и 10 апреля. Первый состоял из 24 судов, второй — из 16. В эскорт PQ-14 был включен крейсер «Эдинбург», несущий флаг контр-адмирала Бонэм-Картера. На крейсер были погружены стальные листы для ремонта поврежденного «Тринидада» — у русских нужного материала не оказалось. Маршрут конвоя был выбран с расчетом на то, что граница кромки льдов начала отодвигаться на север, хотя в действительности она была даже южнее, чем обычно. Конвой попал в полосу льдов к юго-западу от острова Ян-Майен, и в результате 16 судов и 2 минных тральщика из эскорта были вынуждены вернуться в Исландию для ремонта. 8 судов продолжили свой путь. Несколько раз они попадали под бомбежки, не причинившие им вреда, но утром 16 апреля судно commodora конвоя Э. Риса «Эмпайр Говард» было торпедировано немецкой подводной лодкой к востоку от острова Медвежий и взорвалось. Командира не обнаружили в числе уцелевших. Оставшиеся 7 судов утром 19 марта благополучно вошли в Кольский залив благодаря тому, что плохая видимость помешала авиации продолжить бомбардировки. Конвой QP-10 подвергся нападению не

только авиации, но и вражеских подводных лодок и потерял 4 судна.

В это время Гитлер обсудил сложившуюся ситуацию с адмиралом Редером. Он заявил, что видит настоятельную необходимость в самолетах-торпедоносцах. После длительной задержки, вызванной нежеланием флота отдавать авиации свое уникальное оружие — торпеды, Геринг получил зеленую улицу. Первые 12 экипажей, которые должны были пройти обучение новой тактике атаки, были отправлены на аэродром Бардифосс, расположенный на севере Норвегии, чтобы сесть за штурвалы «He-111» и «Ju-88», модернизированных для приема торпед. Вскоре за ними последовали другие. Гитлер особо акцентировал необходимость направить все усилия на то, чтобы англо-американская помощь не попала в СССР. Конвои должны были стать главными целями флота, для чего фюрер предложил разработать план ряда совместных операций авиации и флота, после чего отправить в рейд «карманный» линкор «Шеер». Редер был вынужден доложить об ухудшении ситуации с топливом. Резервные запасы снизились до 150 тысяч тонн, а румынские поставки прекратились.

Возвращение большого числа груженных судов из конвоя PQ-14 в Исландию вызвало сверхнормативное скопление грузов, ожидающих отправки в Россию северным путем. Началось сильное политическое давление, имевшее целью увеличить число судов в следующем конвое. Адмирал Товея был категорически против такого решения. Он считал, что «эти конвои, если их невозможно отложить до передвижки кромки льда на север, должны быть значительно уменьшены в размерах». Давая такую рекомендацию, командующий больше имел в виду погоду, чем угрозу со стороны противника. Мы уже видели, что жестокий шторм, в который попал предыдущий конвой, так раскидал суда,

что эскорт не мог оказать им никакой помощи, тем более в противовоздушной обороне, где сплоченность — главное условие. В адмиралтействе произвели научный анализ потерь в атлантических конвоях, который показал, что число судов, потопленных во время атаки постоянной интенсивности, остается более или менее постоянным, поэтому чем больше конвой, тем меньше процент потерь. Этот аргумент, подкрепленный политическим давлением и соображением, что теперь погода начнет улучшаться, оказался более весомым, чем рекомендации адмирала Товея. Адмиралтейство приняло решение, что в следующем конвое PQ-15 будет 25 судов и он выйдет в море 26 апреля. Конвой QR-11, состоящий из 17 судов, выйдет в море на два дня позже. Для этих конвоев усилили эскорт. PQ-15 должны были сопровождать 4 эсминца, 4 траулера, специальный корабль ПВО «Алстер Квин» (переоборудованное ирландское почтовое судно), а также корабль с катапультой «Эмпайр Морн». Последний был обычным грузовым судном, на борту которого была смонтирована катапульта, способная выбросить в воздух истребитель «харрикейн». Они были созданы, чтобы сбивать немецкие самолеты-разведчики, которые всегда держались за пределами дальности выстрела палубных орудий и долго преследовали конвой, докладывали о его скорости и курсе, вызывали подводные лодки. Выполнившему свою миссию пилоту «харрикейна» оставалось только покинуть самолет и, прыгнув с парашютом где-нибудь поблизости от кораблей эскорта, молиться, чтобы его успели спасти из ледяной воды раньше, чем он насмерть замерзнет. Создание судов с катапультами было вынужденной мерой, вызванной недостатком авианосцев для охраны конвоев. Необходимости в них никто ранее не предвидел. Ближнее прикрытие конвоя



осуществляли крейсера «Нигерия» (под флагом контр-адмирала Баррафа) и «Лондон» с двумя эсминцами.

Эскорт следовавшего на запад конвоя составляли 6 эсминцев, 4 корвета и траулер, ближнее прикрытие осуществлял крейсер «Эдинбург» — флагманский корабль контр-адмирала Бонэм-Картера. В течение первых двадцати четырех часов пути конвой должны были также сопровождать корабли 1-й флотилии минных тральщиков, базировавшейся в Кольском заливе, и два советских эсминца.

Силы флота метрополии значительно уменьшились из-за отправки части кораблей к Мадагаскару. Но в это время подоспело подкрепление от американцев, состоявшее из нового линкора «Вашингтон», крейсеров «Вичита» и «Тускалуза», авианосца «Оса» и эскадры из 6 эсминцев. Все крупные корабли, за исключением «Осы», вышли в море вместе с «Королем Георгом V» (флагманский корабль адмирала Товея), авианосцем «Победный» и крейсером «Кения», а также 10 эсминцами (из них 4 были американскими), чтобы составить дальнейшее прикрытие двух конвоев. В качестве дополнительной меры предосторожности к норвежским берегам были отправлены 4 субмарины, которые имели приказ идти на северо-восток «в ногу» с конвоем, чтобы иметь возможность перехватить немецкие корабли, если они выйдут в море из Тронхейма. Позже к ним должна была присоединиться пятая субмарина. 2 мая произошел прискорбный инцидент: одна из этих субмарин — «Р-551» с польской командой на борту — была потоплена эскртом каравана PQ-15, поскольку она сбилась с курса, отклонилась от своей позиции на 100 миль и не была опознана.

Конвой QR-11 вышел в море, как и было запланировано, 28 апреля. В тот же день он был обнаружен воздушной разведкой и подводными лодками. На следующий день крейсер «Эдинбург»,

следовавший зигзагом впереди конвоя, был торпедирован подводной лодкой «U-456». Одна торпеда попала в корпус в районе миделя, другая — в корму, уничтожив рулевое устройство. Эсминцы «Форсайт» и «Форестер» вместе с двумя советскими эсминцами окружили поврежденный корабль, который предпринял попытку вернуться в Кольский залив, до которого было 250 миль. Капитан корабля Х. Фолкнер попробовал идти на главных двигателях, но развороченную взрывом корму заливала вода, и корабль не держался на курсе. Из-за постоянного рыскания продвинуться в нужном направлении на значительное расстояние не удавалось. Тогда адмирал Бонэм-Картер приказал «Форестеру» взять крейсер на буксир. Но очень скоро буксирный конец оборвался. Решили попробовать наоборот: чтобы «Эдинбург» взял на буксир «Форсайт», который стал бы своеобразным стабилизирующим плавучим якорем. Так дело пошло лучше, и в течение следующих шестнадцати часов процессия двигалась весьма успешно. Никто не подозревал, что все это время за кораблями тихо скользила вражеская подводная лодка «U-456». У советских эсминцев кончилось топливо, и они вернулись на базу. «Эдинбург» расстался со своим импровизированным плавучим якорем, чтобы дать возможность «Форсайту» присоединиться к группе эсминцев, сформировавших противолодочный экран. Присутствие эсминцев помешало немецкой подводной лодке покончить со своей жертвой. В течение следующих двадцати четырех часов, благодаря умелому использованию машин, «Эдинбург» медленно продвигался на восток — опытные моряки сумели справиться с поврежденным крейсером. За время вахты с мостика в машинное отделение передавалось более 60 приказов! Вечером 1 мая к крейсеру подошли минные тральщики «Гончая», «Легкий», «Найгер» и «Гусар» вместе с советскими торпедным катером и

буксиром из Кольского залива. К сожалению, у буксира не хватило мощности для крейсера, но он, тем не менее, оказался полезным в условиях поврежденного рулевого управления. Конвой QR-11 продолжал свой путь к родным берегам с уменьшившимся эскортом. 1 мая в 5.40, находясь в 150 милях к востоку от Медвежьего, конвой был атакован самолетами-торпедоносцами, правда без особого успеха. Это была первая атака модернизированных самолетов, позже ставших настоящим бедствием для арктических конвоев. Существовало опасение, что вслед за конвоем идут 4 вражеские подлодки, поэтому была сделана попытка сбить их со следа, резко изменив курс. Вокруг плавало много больших и малых льдин, периодически налетали снежные заряды, в результате чего видимость резко снижалась. Неожиданно с эсминца «Беверли», следовавшего на левом траверзе конвоя, доложили: «Вижу противника». Немцы, полностью уверенные в собственной безопасности, послали эсминцы «Герман Шоманн», «Z-24» и «Z-25» на поиски почти не защищенного, как они считали, конвоя. Немецкие корабли, имевшие десять 5,9-дюймовок и пять 5-дюймовок, были значительно лучше вооружены, чем британские эсминцы, у которых было шесть 4,7-дюймовых и три 4-дюймовых орудия. После получения доклада с «Беверли» старший офицер конвоя командер М. Ричмонд на эсминце с красноречивым названием «Бульдог» немедленно начал концентрировать свои корабли. Несмотря на численное превосходство, немцы так и не сумели пробиться к конвою: все их попытки наталкивались на отчаянное сопротивление мужественных защитников. Пять раз немцы начинали атаки, рассчитывая отвлечь корабли эскорта и беспрепятственно приблизиться к безоружному конвою, но благодаря отваге защитников конвой под командованием М. Ричмонда были

вынуждены удалиться не солоно хлебавши. В итоге конвой проследовал своим курсом, а эсминцы получили новый приказ — добить поврежденный «Эдинбург» — и отошли.

До того как я продолжу рассказ о дальнейших приключениях трех немецких эсминцев, вернемся ненадолго к конвою PQ-15. Два дня спустя в 250 милях к востоку от острова Медвежий он был обнаружен немецким самолетом, однако атака последовала только через три дня. Бомбардировка была неудачной для немцев, один из «юнкерсов» был сбит. 3 мая в 1.30, едва разойдясь с конвоем QR-11, идущий в СССР конвой снова был атакован шестью самолетами-торпедоносцами, которые, воспользовавшись легкой дымкой, подошли незаметно. Радары обнаружили их только на расстоянии 6 тысяч ярдов<sup>[7]</sup> от конвоя. Самолетам противника удалось потопить три судна, в том числе судно коммодора конвоя, который, к счастью, был спасен вместе с 137 матросами и офицерами. Противник потерял три самолета. За конвоем постоянно шли подводные лодки, но не приближались и не делали попыток атаковать.

В 22.30 последовала еще одна бомбардировка, при которой был сбит один «юнкере». В конвое потерь не было. Вечером 4-го налетел сильный юго-восточный ветер, принесший с собой метель. Под ее прикрытием конвой благополучно прибыл в Кольский залив. Это произошло на следующий день в 21.00.

2 мая в 6.30 три вражеских эсминца приблизились к «Эдинбургу», который шел своим ходом, делая около 3 узлов. Держаться на курсе ему помогали советский буксир и эсминец «Легкий». Первыми вражеские корабли заметили на «Гусаре» и сразу открыли огонь. В соответствии с полученными ранее от адмирала Бонэм-Картера инструкциями, капитан Фолкнер немедленно

удалился от своеобразного буксирного каравана и вступил в бой. Корабль, лишенный рулевого управления, медленно кружился на месте. Полученные серьезные повреждения не повлияли на боевую мощь крейсера, поэтому очень скоро на «Эдинбурге» отметили попадание в идущий впереди немецкий корабль «Герман Шоманн». Эсминец остановился и начал тонуть. К этому времени в бой вступили эсминцы «Форестер» и «Форсайт». Сражение, по правде говоря, больше напоминало игру в прятки. Корабли периодически исчезали в снежных зарядах и дымовой завесе, созданной эсминцами для прикрытия «Эдинбурга». В 6.50, выпустив три торпеды по врагу, «Форестер» тоже получил три попадания, причем одним из снарядов убило капитана — лейтенанта-коммандера Г. Хаддарта. Эсминец остановился. «Z-24» тоже выпустил несколько торпед, которые прошли под килем «Форестера» и направились к лишенному возможности маневра «Эдинбургу». Одна из них угодила в целый борт крейсера. В результате корабль почти раскололся пополам, но не перестал вести огонь по врагу. Однако адмиралу и командиру флагманского корабля теперь стало ясно: надежды спасти крейсер нет. В это время командер Солтер на «Форсайте», поставивший свой корабль между атакующим противником и поврежденным «Форестером», вызвал на себя концентрированный огонь вражеских кораблей с расстояния 4 тысячи ярдов. Затем он собрался уйти на полной скорости, воспользовавшись дымовой завесой, но четыре попадания, причем одно — в котельное отделение, заставили его остановиться. Один из четырех минных тральщиков ушел в Кольский залив, чтобы привести на помощь советские эсминцы, а три оставшиеся вели себя, как позже пошутил адмирал, «словно три молодых терьера», с безрассудной храбростью наскакивая на противника. К всеобщему

удивлению и облегчению, вражеские эсминцы подобрали уцелевших моряков с «Германа Шоманна», затем затопили его и на большой скорости удалились с поля боя. Скорее всего, в условиях плохой видимости они приняли минные тральщики за эсминцы, иначе они, безусловно, довершили бы начатое и уничтожили все британские корабли.

Некоторое время поврежденные «Форестер» и «Форсайт», по очереди прикрывая друг друга, выполняли ремонтные работы, вскоре они снова были на ходу. Однако конец «Эдинбурга» был очевиден. Адмирал приказал экипажу, в котором, к счастью, не было тяжелораненых, перейти на минные тральщики. У него в лазарете находилось несколько раненых матросов с торговых судов, которые плыли домой. Их с возможной осторожностью тоже перенесли на тральщики, доставившие людей в Ваенгу. Когда на крейсере никого не осталось, адмирал приказал потопить его оставшейся торпедой с «Форсайта». В итоге британский флот потерял 4 офицеров и 74 матроса убитыми, 43 — ранеными.

В предыдущей главе кратко описывались условия, в которых жили люди на берегу в Ваенге. Поэтому вряд ли стоит удивляться трудностям, с которыми сталкивались уцелевшие моряки с военных кораблей и погибших торговых судов союзников. Однако советские власти не могли предложить ничего лучшего. В северных областях катастрофически не хватало продовольствия; рацион, который получало население, любой нормальный человек считал бы явно недостаточным, чтобы душа осталась в теле. Поэтому, когда уцелевшие моряки с «Эдинбурга», не видевшие горячей пищи в течение сорока восьми часов и промерзшие до костей, высадились на берег, им смогли предложить только по миске водянистой похлебки и куску жесткого ржаного хлеба. На этой диете, с

добавлением малостей, которыми могли поделиться заходящие в порт иностранные суда, они просуществовали до возвращения. По прибытии в лагерь каждому человеку выдали по одеялу и куску синтетического мыла. Капитан Фолкнер очень переживал, что его люди вынуждены существовать в таких условиях, но ничего не мог изменить.

В это время бомбардировщики союзников возобновили атаки на «Тирпиц», но снова не достигли успеха.

На этом неприятности не кончились. В мае линкор «Король Георг V», находясь в море с силами прикрытия, в густом тумане протаранил и потопил эсминец класса «Трибальд» «Пунджаби». Когда он тонул, на нем начали взрываться глубинные бомбы. Они так сильно повредили линкор, что ему пришлось стать в док для ремонта. Его место занял линкор «Герцог Йоркский», на который перенес свой флаг вице-адмирал Кертис. Вечером 13 мая крейсер «Тринидад», который благодаря материалам, доставленным неудачливым «Эдинбургом», был отремонтирован, смог выйти в море и даже развить скорость до 18 узлов. Он отправился в Соединенные Штаты под флагом контр-адмирала Бонэм-Картера. Его сопровождали эсминцы «Сомали», «Бесподобный», «Форсайт» и «Форестер». Последние два только что вышли из ремонта. «Нигерия» под флагом контр-адмирала Баррафа, а также крейсера «Кент», «Норфолк» и «Ливерпуль» осуществляли патрулирование к западу от Медвежьего, прикрывая проход эскадры. Дальнее прикрытие осуществляли корабли флота метрополии, вышедшие из Скапа-Флоу 15 мая. Советские представители обещали обеспечить прикрытие истребителями на протяжении первых 200 миль перехода. Но на деле для выполнения задания прибыли три самолета, которые в течение сорока пяти минут кружили над кораблями, а потом вернулись на

базу. Немецкий самолет-разведчик обнаружил крейсер и его эскорт 14 мая, когда они были в 100 милях от берега, и в тот же вечер корабли были атакованы 25 «юнкерсами», но неудачно для немцев. В 22.37 на подмогу авиации прибыли 10 самолетов-торпедоносцев и сбросили свой смертоносный груз. Спустя восемь минут на крейсер спикировал одинокий «юнкерс», появившийся из низких облаков, и сбросил серию бомб, одна из которых достигла цели. Она пробила мостик и взорвалась на нижней палубе, вызвав пожар в междупалубном пространстве прямо под мостиком. Другая бомба, разорвавшаяся рядом с бортом, сорвала временную заплату, наложенную на пробойну в корпусе. В результате оказались затопленными пороховой погреб и несколько других помещений, корабль получил крен. Пожар, вызванный взрывом первой бомбы, распространялся довольно быстро, но корабль оставался на ходу и смог уклониться от серии торпед, сброшенных перед взрывом бомбы. Он также избежал встречи со следующей серией торпед, сброшенных пятнадцатью минутами позже. Но к этому времени пожар уже бушевал вовсю. Корабль оказался в незавидном положении — окруженный подводными лодками, постоянно атакуемый с воздуха. Стало ясно, что спасти его не удастся. Адмирал согласился с предложением капитана покинуть корабль. Экипаж перешел на эсминцы; затем адмирал приказал «Бесподобному» затопить крейсер. В результате погиб один офицер и 60 матросов. По несчастливому стечению обстоятельств находившиеся на крейсере раненые моряки с затонувшего «Эдинбурга» тоже погибли. Их было 20 человек.

Почти одновременная потеря двух крейсеров заставила адмирала Товея глубоко задуматься. Он обсудил сложившуюся ситуацию с контр-адмиралом Бонэм-Картером, и они пришли к выводу, если не



удастся нейтрализовать вражеские аэродромы на севере Норвегии, отправку конвоев следует отложить до наступления полярной ночи, когда суда будут следовать под защитой темноты. «Если отправка конвоев будет продолжаться по политическим соображениям, — заявил Товой в адмиралтействе, — неизбежны тяжелые потери». Первый морской лорд придерживался того же мнения — отправка конвоев в Россию должна быть отложена до наступления осени, иначе потерь не избежать.

Однако компетентное мнение военных — это одно, а политические амбиции — совсем другое. Первым протоколом, регулирующим поставки в СССР и подписанным в Москве 1 октября 1941 года лордом Бивербруком и Гарриманом, были определены точные объемы грузов, которые должны были быть поставлены до 30 июня 1942 года Советская сторона требовала, чтобы упомянутый протокол был выполнен до последней буквы. После некоторой задержки американцы объявили о своей готовности выполнить свою часть обязательств: в их распоряжении уже были нужные грузы и суда. 30 апреля президент официально проинформировал премьер-министра, что в настоящее время не менее 107 судов «погружены или находятся под погрузкой в Великобритании и Соединенных Штатах и будут готовы выйти в море до 1 июня». Непреложный факт заключается в том, что, игнорируя мнение экспертов, высшие политические круги взяли на себя совершенно неоправданные обязательства. В сентябре 1941 года британские и американские эксперты в области морских перевозок грузов приступили к разработке альтернативного маршрута через Персидский залив. Но только когда господство немцев в Арктике сделало северный маршрут запредельно дорогим, политики обратили внимание на мнение специалистов.

Черчиллю пришлось объяснить американскому президенту причины невозможности ускорения отправки конвоев, чтобы ликвидировать скопление судов и грузов. Он сказал, что вопрос заключается не в переводе кораблей сопровождения от атлантических конвоев к арктическим, а дело в том, что существует постоянная и реальная угроза атаки со стороны крупных кораблей и эсминцев противника. Черчилль высказал американцам просьбу не оказывать давление и не вынуждать британский флот действовать за пределами своих возможностей. «Три конвоя каждые два месяца, — сказал он, — с 35 или 25 судами в каждом, как следует из опыта, являются нашим пределом» Но даже это решение шло вразрез с мнением первого морского лорда.

Через несколько дней британский премьер получил сообщение о том, что 90 судов уже погружены и ожидают отправки. Одновременно Сталин направил Черчиллю официальное требование «принять все возможные меры, чтобы обеспечить прибытие этих жизненно важных для советской страны грузов в течение мая, поскольку это чрезвычайно важно для фронта». В это время немецкие армии снова пришли в движение, началось наступление на юге — к нефтяным месторождениям Кавказа, что добавило настойчивости советским требованиям. В своем ответе премьер обещал, что «мы пробьемся к вам и доставим максимальное количество необходимых для фронта грузов», после чего высказал просьбу оказать содействие в защите конвоев с воды и с воздуха. У советских ВВС, как и у люфтваффе, не было опыта взаимодействия с флотом. Однако они могли отгонять немецкие подводные лодки, патрулирующие у входа в Кольский залив Черчилль изложил комитету начальников штабов проблему следующим образом. «Не только премьер Сталин, но и президент Рузвельт теперь

будут возражать против дальнейших задержек в отправке конвоев. Русские сейчас находятся в тяжелом положении и вправе ожидать от нас помощи, даже если это связано с риском. Американские суда ждут. Лично я считаю, хотя и чувствую при этом нешуточную тревогу, что конвой (PQ-16) должен отправиться 18-го. Риск будет оправданным, даже если до порта назначения дойдет только половина конвоя. Если же мы не сделаем эту попытку, то ослабим свое влияние на главных союзников. К тому же не стоит забывать, что существуют случайности, я имею в виду погоду и удачу, которые могут нам помочь. Поверьте, я разделяю ваши опасения, но чувствую, что мы должны выполнить свой долг». Для офицеров и матросов судов из следующих конвоев «путь к славе» оказался гибельным, как и ожидало адмиралтейство.

## Глава 5

# Воздушная угроза

*И в воздухе смерть плачет и поет*

*Джулиан Гренфелл*

Результатом действий, описанных в предыдущей главе, стала временная ликвидация угрозы атаки на конвои со стороны немецких эсминцев, базировавшихся на севере Норвегии. По оценкам экспертов, те, что не были потоплены, получили достаточно серьезные повреждения, чтобы надолго отправиться в ремонт. Однако сохранялась угроза со стороны «карманного» линкора «Шеер», базировавшегося в Нарвике, к которому вскоре должен был присоединиться корабль такого же класса «Лютцов». Несмотря на это, адмирал Товой считал, что потеря крейсеров «Эдинбург» и «Тринидад» ясно показывает, что угроза с воздуха и со стороны вражеских подводных лодок в районе восточнее Медвежьего настолько высока, что использовать там тяжелые корабли и крейсера для защиты конвоев нецелесообразно. Для организации прикрытия следующих двух конвоев — PQ-16 и QR-12, которые должны были выйти 21 мая, соответственно, из Хвальфьорда в Исландии и из Кольского залива, — он решил изменить диспозицию. Конвой PQ-16, состоящий из 35 судов под командованием Х. Гейла (он следовал на пароходе «Глас океана»), был самым большим из всех, отправленных до сих пор, что явилось результатом сильного политического давления, о котором шла речь в предыдущей главе.

Ближний эскорт, сопровождавший конвой, состоял из минного тральщика «Риск» и 4 траулеров океанского

плавания: «Северная волна», «Леди Мадлен», «Ретривер» и «Святой Элстен». На северо-востоке Исландии к эскорту должны были присоединиться 5 эсминцев и 5 корветов. Старшим офицером эскорта был командер Онслоу на эсминце класса «Трибальд» «Ашанти». Крейсер «Нигерия» под флагом контр-адмирала Баррафа, а также крейсера «Норфолк», «Кент» и «Ливерпуль» и 3 эсминца должны были обеспечить прикрытие в районе западнее острова Медвежий от возможного нападения «Шеера». Еще несколько кораблей должны были курсировать в районе к северо-востоку от Исландии и быть готовыми перехватить «Тирпиц», если он выйдет в море. В дополнение к этому вместе с PQ-16 следовали 2 субмарины, чьей задачей было отпугнуть немецкие корабли, которые могли напасть на конвой. 5 британских и 3 советские субмарины были отправлены на патрулирование к северозападному и северному берегам Норвегии. После того как разведка сообщила о выходе «Лютцова» на подмогу «Шееру» (это произошло после отправки конвоев), советское командование попросили, чтобы советские субмарины начали обмен радиосигналами для создания впечатления, что в море находится намного больше субмарин, чем на самом деле. На большом участке маршрута было организовано воздушное патрулирование, к которому были привлечены самолеты, базировавшиеся в Исландии. Чтобы максимально снизить вероятность атаки немецкими пикирующими бомбардировщиками, торговые суда одного из конвоев были даже снабжены змейковыми аэростатами.

Слабым звеном оставалось отсутствие прикрытия со стороны истребителей. Ведь как показали события на Средиземноморье, этот недостаток не могло компенсировать усиление артиллерийского вооружения кораблей. Однако авианосцев было очень мало, а

операций, в которых принимал участие королевский флот (в том числе на Средиземном море и в Индийском океане), — много, и для русских конвоев их не осталось. Советское командование обещало оказать помощь в этом вопросе, совершив массированный воздушный налет на немецкие аэродромы в Северной Норвегии. Однако в операции приняло участие всего несколько самолетов, и была проведена она после немецких атак на конвой.

RQ-16 и QR-12 начали движение согласно планам. Для RQ-16 первые три дня после выхода из Исландии прошли без происшествий, только утром 23 мая траулер «Ретривер» вернулся в Исландию для ремонта. Коммандер Онслоу, который вел свои корабли на соединение с конвоем, не сразу сумел его обнаружить. Конвой попал в полосу густого тумана, где две колонны походного ордера потеряли друг друга. 25 мая они воссоединились, и командир эскорта приступил к изменению походного ордера: дальше конвой пошел широким фронтом из восьми колонн — так он представлял собой более сложную цель для пикирующих бомбардировщиков. Они обычно появлялись со стороны кормы, а такое построение позволяет кораблям развивать максимальную плотность противовоздушного огня. В шесть часов утра, когда конвой находился в 20 милях к юго-востоку от острова Ян-Майен, контр-адмирал Барраф подвел свои корабли ближе, чтобы усилить противолодочный экран вокруг конвоя. Теперь все корабли были на своих местах, оставалось только ждать воздушную атаку, которая рано или поздно должна была начаться. Примерно через час появился первый немецкий самолет-разведчик, который начал описывать широкие круги, внимательно следя, чтобы ненароком не оказаться в пределах дальности выстрела с судов, и регулярно передавая по радио данные о курсе и скорости конвоя.

В составе конвоя имелось одно судно с катапультной — «Эмпайр Лоренс». Возник вопрос, стоит ли поднимать в воздух «харрикейн», чтобы сбить шпиона (к несчастью, это можно было сделать только один раз), или следует прибегнуть к нему для более серьезной ситуации, поскольку установившаяся хорошая погода играла на руку противнику. Было принято решение прибегнуть к единственному истребителю.

Вечером 25 мая мимо проследовал конвой QR-12, состоящий из 15 судов, но остался скрытым за горизонтом. Пока он шел незамеченный противником. Утром катапульты выбросила в воздух истребитель; хотя все оставшееся время конвой преследовал вражеский самолет, не было ни одной атаки, и через четыре дня конвой достиг берегов Исландии.

Но беды конвоя PQ-16 только начинались.

Было примерно 20.30, когда на востоке была замечена эскадрилья пикирующих бомбардировщиков «Ju-88». Придерживаясь своей обычной тактики, самолеты подошли со стороны кормы, взмыли для атаки на высоту 15–20 тысяч футов<sup>[8]</sup> и с устрашающим ревом начали пикировать на свои жертвы. Они были встречным плотным заградительным огнем. Голубое небо наполнилось черными и желтыми вспышками взрывающихся снарядов. Грохот взрывов в небе и на воде несколько заглушил наводящий ужас свист, с которым атакует бомбардировщик. Через полчаса вражеские самолеты удалились, но их число уменьшилось на две единицы. Ущерб от атаки был не слишком велик: одна бомба взорвалась рядом с пароходом «Карлтон», судно получило повреждения, и его отправили в Исландию на буксире у траулера «Северный узор». Им предстояло долгое и трудное путешествие без надежды на защиту от противника. Вслед за пикирующими бомбардировщиками прибыли

самолеты-торпедоносцы «хейнкель», а эта угроза была признана серьезной для запуска единственного истребителя с «Эмпайр Лоренс». Язык пламени, на минуту показавшийся на баке судна, возвестил о том, что истребитель в воздухе. Его пилот лейтенант Хей сбил один «хейнкель» и серьезно повредил другой. В результате его умелых действий атака немцев получилась неудачной и не нанесла ущерб конвою. К несчастью, корабельные артиллеристы не узнали возвращающийся «харрикейн», приняли его за врага и сбили, тяжело ранив пилота, который собирался катапультироваться. Эсминец «Доброволец» подошел к упавшему в воду пилоту быстрее всех и поднял раненого на борт. Судну, с палубы которого его истребитель поднялся в воздух, повезло значительно меньше. Но это мы узнаем позже.

Во время полярного дня в Арктике солнце светит на протяжении двадцати четырех часов в сутки, поэтому такие понятия, как утро, день и вечер, теряют свои привычные значения. На протяжении следующих десяти часов немцы вели постоянные атаки на конвой, не давая артиллерийским расчетам ни на минуту отойти от орудий. Именно фактор человеческой выносливости сыграл важнейшую роль в защите конвоев: зимой на людей пагубно действовал лютый мороз и ненастье, летом — круглосуточные атаки противника.

Рано утром 26 мая немецкие подводные лодки, которые больше суток кружили вокруг конвоя, выжидая подходящий момент для атаки и предусмотрительно оставаясь на безопасном расстоянии, чтобы не наткнуться на прочный противолодочный экран, решили взять реванш. Тем более, что погодные условия не благоприятствовали работе гидролокаторов. Примерно в три часа одна из них подошла незамеченной к пароходу «Сирое» и торпедировала его. Судно довольно



быстро затонуло. 28 из 37 членов экипажа были спасены эсминцем «Риск» и траулером «Леди Мадлен».

К этому времени конвой уже находился в 250 милях к западу-юго-западу от Медвежьего адмирал Барраф должен был выполнить данные ему инструкции и отвести свои крейсера, чтобы приступить к патрулированию вдоль норвежских берегов для перехвата линкоров, если они выйдут в море для нападения на корабли конвоя. Уход крейсеров означал, что противовоздушная оборона конвоя будет серьезно ослаблена. Однако адмирал Товей решил, что с этим придется смириться.

Единственная 26 мая воздушная атака произошла после ухода крейсеров. В ней участвовали пикирующие бомбардировщики-торпедоносцы. Немцы вели себя так, словно не знали об ослаблении защиты конвоя: они хорошо помнили о приеме, оказанном им накануне. В результате не было отмечено ни одного попадания. В это время корабли эскорта занимались совершенно обнаглевшими подводными лодками, которые, ободренные достигнутым успехом, изо всех сил стремились его повторить. Но командер Онслоу не испытывал иллюзии по поводу временного затишья в воздухе. Он отдавал себе отчет, что впереди у него осталась самая опасная часть пути, и понимал, что, как только немцы обнаружат отсутствие крейсеров, они удвоят свои усилия. Двумя кораблями в эскorte, имевшими возможность вступить в бой с «Ju-88» до того, как они уйдут в пике, остались «Элинбэнк», оборудованный специальным противовоздушным вооружением, и новый эсминец «Мартин», на котором были установлены 4,7-дюймовые орудия, стволы которых могли подниматься для использования против авиации. Всем остальным оставалось надеяться на орудия, эффективные только в ближнем бою: 2-

фунтовые<sup>[9]</sup> «пом-помы», 40-миллиметровые «бофорсы», «эрликоны» и пулеметы, которые не могли помешать самолету сбросить свой смертоносный груз, но пытались уничтожить его после бомбометания.

В 3.20 27 мая конвою пришлось изменить курс и в течение двух часов идти на юго-восток, чтобы обойти участок с тяжелым паковым льдом. Очень скоро с траулера «Леди Мадлен», следовавшего на левом траверзе конвоя, заметили эскадрилью «хейнкелей»-торпедоносцев, явно собиравшихся атаковать. Им не удалось довести свой замысел до конца, но спустя восемь часов атака возобновилась, причем на этот раз немцы продемонстрировали завидную решительность. К этому времени небо затянуло облаками, двигавшимися на высоте около 3 тысяч футов, что позволило немецким эскадрильям подойти незамеченными. Казалось, все имевшиеся на вооружении виды бомбардировщиков атаковали конвой одновременно, причем сразу со всех сторон. Спокойная морская гладь, редкая для этих штормовых широт, покрылась белыми гейзерами взлетающей вверх воды и пены. Сила атаки была рассчитана на быстрое подавление сопротивления, но моряки не сдавались, и сражение не прекращалось почти три часа. Первой жертвой стал пароход «Аламар», вскоре за ним последовало американское судно «Мормаксул», возле борта которого взорвались одновременно две бомбы, вскрывшие, как консервным ножом, сварные швы его корпуса. В 14.00 шесть пикирующих бомбардировщиков одновременно атаковали 12-тысячник «Эмпайр Лоренс». Через несколько минут, когда дым рассеялся, вместо большого груженого судна на воде осталась только покореженная спасательная шлюпка, плавающая в нефтяном пятне, несколько тел в спасательных жилетах и бесформенные обломки. Моряки траулера

«Леди Мадлен» сумели под огнем поднять на борт 16 человек, уцелевших после взрыва, некоторые были тяжело ранены и скоро умерли от ран.

Несчастья продолжали сыпаться, словно из рога изобилия. Разорвавшиеся рядом с бортом бомбы повредили американское судно «Город радости» и британское «Эмпайр Баффип». Бомба, взорвавшаяся рядом с польским эсминцем «Гарланд», вызвала детонацию трех других в воздухе, в результате чего на корабль обрушился град осколков, который вывел из строя носовые орудия и усыпал палубу телами убитых и раненых. Из развороченного носа корабля поднимался столб черного дыма, а оставшиеся в живых люди продолжали сражаться до тех пор, пока командир эскорта не приказал выйти из боя и на максимальной скорости следовать в Мурманск, чтобы спасти многочисленных раненых на борту. В результате попадания бомбы на советском танкере «Старый большевик» начался пожар. Экипаж, в котором было много женщин, вступил в схватку с огнем, проявив при этом беспримерное мужество, и отказался покинуть судно. С помощью команды французского корвета «Розелис» советские моряки сумели справиться с огнем и привели судно в порт.

К 14.30 атака прекратилась, и конвой, в котором осталось 31 судно, пошел на восток. Строй замыкал «Старый большевик», за которым волочился шлейф черного дыма. В северном направлении, насколько хватало взгляда, простирались зелено-голубые ледяные поля. Коммандер Онслоу решил, что настало время изменить курс конвоя и приблизиться к кромке льда, чтобы увести суда подальше от вражеского берега. Кроме того, в северной стороне явно собирались облака, чем тоже нельзя было не воспользоваться. Напряжение почти непрекращающегося сражения начало сказываться на артиллерийских расчетах

военных кораблей и торговых судов, им следовало дать передышку. Также необходимо было принять во внимание, что впереди оставались еще три дня пути, а на некоторых судах уже подходили к концу боеприпасы.

В 17.20 конвой не слишком активно атаковали восемь «Ju-88», после чего последовала небольшая передышка до 19.45, когда вражеские самолеты вернулись. В загруженный боеприпасами корабль «Эмпайр Персел» попало две бомбы, и он с оглушительным грохотом взорвался, взметнув высоко в небо столб ярко-оранжевого пламени. Экипаж едва успел перейти на спасательные шлюпки. В «Замок Лоутер» угодила торпеда, и судно очень быстро затонуло. После этого настал черед «Гласа океана», на котором после взрыва бомбы, сделавшей внушительную дыру в корпусе над ватерлинией, начался пожар. Усилиями моряков пожар удалось локализовать, и судно осталось в походном порядке. Командир эскорта все больше беспокоился о боеприпасах и передал на все суда распоряжение расходовать их по возможности экономно. Во время псевдоночи с корвета «Хайдерабад» сумели передать боеприпасы на американские суда, расстрелявшие все до последнего снаряда. Как признавал адмирал Морисон, «Соединенные Штаты еще не могли обеспечить нужным вооружением, боеприпасами и опытными артиллерийскими расчетами все грузовые суда». На некоторых были установлены только пулеметы. На следующее утро затонул «Город радости».

Помощь потрепанному конвою пришла в виде низкой облачности и тумана, который скрыл суда от зорких глаз немецких летчиков; было слышно, что самолеты продолжали кружиться над облаками. Но в то же время начала резко падать температура; на мачтах, орудиях и палубах появились толстые ледяные наросты.

А измученные артиллеристы получили долгожданную возможность немного передохнуть. Утром 28 мая к конвою подошли 3 советских эсминца, что было воспринято как добрая примета: конец путешествия близок. Днем конвой неуверенно атаковали 4 «юнкерса», но из-за низкой облачности не стали повторять попытки. А на следующий день, когда конвой должен был изменить курс и следовать далее в южном направлении к входу в Кольский залив, погода прояснилась, и противник вернулся. Однако отдохнувшие артиллеристы при поддержке команд советских эсминцев, действовавших весьма умело, сумели отбить атаку. В тот же вечер после отделения от конвоя группы из 6 судов, следовавших в Архангельск в сопровождении корабля противовоздушной обороны «Элинбэнк», эсминца «Мартин» и двух тральщиков, немцы предприняли еще одну массированную атаку: 15 самолетов атаковали архангельскую группу, 18 — мурманскую, но не сумели причинить вред конвою. В последний день плавания 30 мая мурманскую группу атаковали трижды, и снова без ущерба для конвоя. На входе в Кольский залив, наконец, появился советский истребитель. Он прикрывал конвой с воздуха, пока суда друг за другом входили в узкий пролив. Их численность, как заметил командер Онслоу, сильно уменьшилась, они были потрепаны и разбиты, но шли в строгом походном порядке. Всего было потеряно 7 судов, в том числе 5 — от взрывов бомб, одно затоплено сброшенной с самолета торпедой, одно торпедировано подводной лодкой. Принимая во внимание силу и продолжительность атак, это был выдающийся результат, который адмирал Товей приписал опыту и смелости офицеров и матросов эскорта, а также беспримерному мужеству моряков торговых судов, чье поведение заслуживает самой высокой оценки.

Завышенная оценка своей деятельности пилотами люфтваффе привела к возникновению у немецкого командования ложной картины результатов налетов на конвой. В то же время небольшие успехи подводных лодок подтвердили мнение Деница о том, что в северных водах их использование ограничивается отсутствием темного времени суток во время полярного лета. Поэтому авиация стала ответственной за создание препятствий на пути русских конвоев. И хотя соображения противника остались неведомыми в адмиралтействе, из печального опыта конвоя PQ-16 без труда можно было сделать вывод о возрастающей угрозе с воздуха. В то время не было известно, что противник располагал 260 (!) самолетами, базировавшимися на аэродромах вблизи мыса Нордкап. Но несмотря на просьбу командера Онслоу об улучшении противовоздушной обороны конвоев, придания им дополнительных судов с катапультами и кораблей ПВО, горячо поддержанную адмиралом Товеем, ничего не изменилось. Адмиралтейство не сочло возможным сделать это, поскольку были бы ослаблены наши силы в других районах, которые в свете стратегии ведения войны были сочтены более важными.

Адмиралтейство не смогло обеспечить конвои необходимой поддержкой с воздуха. У наших советских союзников не было ни соответствующих самолетов, ни опытных экипажей, подготовленных для совместных действий с моряками. По этой причине командующий флотом метрополии и командующий береговой авиацией генерал-лейтенант авиации Филип Джуберт предложили создать базу летающих лодок на Шпицбергене или, в качестве альтернативы, в Мурманске. Одновременно они предложили разместить разведывательные самолеты и истребители, имеющие дальний радиус действия, на севере СССР и направить в

Ваенгу эскадрилью бомбардировщиков-торпедоносцев, которые явились бы угрозой для немецких тяжелых кораблей, если они появятся к востоку от острова Медвежий. Контр-адмирал Р. Бивэн, представитель королевского ВМФ на севере СССР, обсудив эти предложения с местными советскими властями, доложил об их согласии. Аналогичная миссия была поручена главе британской военной миссии в Москве адмиралу Джеффри Майлзу. Ответ советского правительства был также положительным. Но в конечном счете адмиралтейство пошло на попятный, поскольку в это время у береговой авиации имелись только две эскадрильи бомбардировщиков-торпедоносцев, укомплектованные обученными экипажами. Они предназначались для использования против немецких тяжелых кораблей, если они попытаются прорваться в Атлантику. Вероятность этого события считалась весьма высокой.

Сейчас, когда мы знаем, какие планы вынашивало немецкое командование, как дальше развивались события, можно с уверенностью утверждать, что решение адмиралтейства не было правильным. Однако нельзя не учитывать, что в те времена наши ресурсы были несопоставимо малы по сравнению с задачами, которые с их помощью предстояло решить; вопрос перемещения каждого корабля рассматривался с величайшей тщательностью. Все же было принято решение, что во время прохождения следующего конвоя в воздухе будут находиться 8 «каталин» из 210-й и 240-й эскадрилий, базировавшихся на озере Лахта возле Архангельска и в районе Кольского залива.

В соответствии с обещанием, данным премьером Черчиллем президенту Рузвельту, конвои на север СССР должны были уходить с интервалами около трех недель; следовательно, выход следующего — PQ-17 — планировался на 11 июня. Однако из-за необходимости

укрепить силы флота метрополии для освобождения острова Мальта отправка конвоя задержалась до 27 июня. Если бы он вышел в первоначально намеченный срок, возможно, его судьба была бы менее печальной. Но даже если бы он не стал жертвой в битве, в которой мерились силами титаны, роковой день был бы просто отодвинут на неопределенный срок.



## Глава 6

# Судьбоносное решение

*В порыве усердия мы делаем то, на что боимся взглянуть в спокойной обстановке.*

*Вальтер Скотт*

Проблема арктических конвоев постоянно исследовалась специалистами адмиралтейства. Потери, достаточно серьезные, пока могли считаться приемлемыми, учитывая трудности перехода. Но эксперты пришли к выводу, что, если противник решит предпринять массированное наступление, используя в районе западное острова Медвежий авиацию и подводные лодки, а к востоку от него большие военные корабли, потери многократно возрастут.

В начале июня из разведывательных источников была получена информация, что немцы намерены это осуществить. Адмиралтейству предстояло решить вопрос: где взять силы, чтобы справиться с «Тирпицем» и другими крупными кораблями, обеспечить защиту конвоев с воздуха истребителями, организовать эскорт и группы прикрытия, а также противолодочную защиту на всем маршруте. Конечно, такую операцию можно было осуществить. Но для этого потребовалось бы вывести корабли с других, не менее важных театров военных действий. К тому же потеря или повреждение авианосцев и других немногочисленных крупных кораблей могли обернуться настоящей катастрофой.

Иными словами, как отметил Черчилль, в Арктике необходимо было задействовать непропорционально большие силы, не соответствующие действительной

важности для войны арктических конвоев. Об их важности для ведения военных действий, упоминаемой премьером, мы поговорим позже. Но сейчас у нас есть возможность вкратце оценить, какие события последовали бы, пойдя адмиралтейство на этот шаг. Сегодня мы знаем, что немцы не стали бы рисковать своими крупными военными кораблями против превосходящих сил. Так что «Тирпиц» остался бы лишь угрозой, зато сражение в воздухе завязалось бы нешуточное. Воздушные силы морского флота еще не были в нужной степени укомплектованы современными истребителями, а имеющиеся на вооружении уступали истребителям люфтваффе, базировавшимся на берегу. В результате так необходимые нам авианосцы, вероятно, были бы повреждены или потоплены. Как уже отмечалось, сложившиеся условия благоприятствовали деятельности немецких подводных лодок, поскольку затрудняли их обнаружение, поэтому суда конвоев стали бы для них легкой мишенью. В целом можно сказать, что адмиралтейство поступило правильно, удержавшись от искушения помериться силами с немцами в условиях, явно благоприятствующих врагу. После войны адмирал Товей писал в «Лондон газет». «Стратегическая ситуация сложилась в пользу немцев Их тяжелые корабли имели возможность действовать вблизи своих берегов при мощной поддержке береговой авиации, а в каналах между Шпицбергенем и побережьем Норвегии могли действовать немецкие подводные лодки. Наши силы прикрытия, войди они в эти воды, не смогли бы воспользоваться поддержкой авиации, базы которой располагались в тысяче миль от места действия, а у эсминцев не хватило бы топлива, чтобы сопроводить поврежденные суда в гавань».

Запас топлива эсминцев, как мы имели возможность убедиться, был важнейшим фактором в этих операциях. Его можно было увеличить, обеспечив бункеровку в

море, что делалось при наличии возможностей, которых оказывалось не слишком много, учитывая постоянную угрозу нападения противника и сложные погодные условия в регионе.

План адмирала Товей заключался в следующем: на полпути между островами Ян-Майен и Медвежий повернуть конвой обратно, чтобы заманить противника в западные районы, где его могли атаковать наши тяжелые корабли. Таким образом, появятся цели у наших субмарин. Он собирался привести этот план в действие, если станет известно, что вражеские корабли вышли в море, а погода будет благоприятствовать воздушной разведке. Не было смысла замедлять движение конвоя, если враг не будет знать о его местонахождении. Адмиралтейство не согласилось с планом командующего, хотя допускало, что могут возникнуть обстоятельства, при которых оно (адмиралтейство, а не командующий) посчитает целесообразным дать приказ на такое движение конвоя. Разумеется, не было гарантии, что план адмирала Товей сработал бы, поскольку враг сам решает, когда ему атаковать.

Когда адмирал Товей узнал, что PQ-17, как и предыдущий конвой, будет состоять из 35 судов, он предложил первому морскому лорду разделить его на две части, поскольку не отказался от мнения, что крупные конвои нежелательны. В телефонном разговоре между ними впервые прозвучала мысль адмирала Паунда о приказании конвою рассеяться, если он будет атакован превосходящими силами немцев, включая «Тирпиц». Рассредоточение конвоя является обычным тактическим приемом и применяется в практике войны на море, когда группа торговых судов подвергается нападению кораблей противника, по численности многократно превосходящих силы эскорта. Так было сделано, когда конвой из 37 судов,

следовавший под охраной одного корабля «Джервис Бей», был атакован в центре Атлантики линкором «Шеер», и результат можно считать успешным. Однако в Баренцевом море совсем другие условия. Лежащие на севере поля пакового льда не позволили бы судам удалиться за пределы дальности вылета немецких самолетов, базировавшихся на береговых аэродромах. Более того, как показал опыт, перед лицом совместной атаки со стороны авиации и подводных лодок первостепенное значение приобретает взаимная поддержка. Поэтому предложение адмирала Паунда явилось настоящим шоком для командующего флотом метрополии.

Только в день выхода конвоя адмиралтейство дало инструкции, регулирующие действия всех сил, занятых в операции. В них было сказано *inter alia*,<sup>[10]</sup> что защита конвоя от атаки крупными кораблями противника к западу от острова Медвежий является задачей наших Военно-морских сил. К востоку от острова она ляжет на плечи субмарин. Крейсера не пойдут на восток от Медвежьего, если конвоем не будут угрожать силы, с которыми они могут сражаться (в их число не входил «Тирпиц»). В любом случае они не должны заходить за долготу мыса Нордкап (25° В). При этом лорды адмиралтейства отдавали себе отчет, что, если «Тирпиц» атакует суда на востоке от Медвежьего, от полного уничтожения конвоем может спасти слабый шанс: если вражеский корабль сумеет торпедировать одна из наших субмарин. Может возникнуть вопрос: разве разумно отправлять в рейс морские торговые суда, когда у них так мало шансов добраться до места назначения? Как сказал один из командиров флагманских кораблей, профессиональным военным морякам платят за риск; они знают, на что идут; кроме того, обладающие высокой скоростью военные корабли

могут при известном везении увернуться от нацеленных в них бомб и торпед. Но тихоходные торговые суда лишены этой возможности. Истина заключается в том, что решение продолжать отправку конвоев было принято на высшем политическом уровне и шло вразрез с мнением военно-морских экспертов. Выразив по этому поводу протест, адмиралтейство выполнило свой долг, но было вынуждено выполнять правительственные решения.

Диспозиция, разработанная для защиты конвоев PQ-17 и QR-13, почти не отличалась от примененных для предыдущих конвоев. Ближний эскорт (под командованием командера Дж. Брума на «Кеппеле») состоял из 6 эсминцев, 4 корветов, 3 минных тральщиков и 4 противолодочных траулеров. В него также входили 2 корабля ПВО «Паломарс» и «Позарика», корабль с катапультной — «Эмпайр Тайд» и 2 субмарины. Два танкера, один из них в сопровождении эсминца, следовали отдельно. После бункеровки кораблей эскорта они должны были присоединиться к обратному конвою, вышедшему в море одновременно с PQ-17. Ближнее прикрытие осуществляли, британские крейсера «Лондон» и «Норфолк», а также американские «Тускалуза» и «Вичита» под командованием контр-адмирала Гамильтона, поднявшего свой флаг на «Лондоне». Крейсерские силы сопровождали 3 эсминца. Тяжелое прикрытие составляли: линкор «Герцог Йоркский», несущий флаг командующего флотом метрополии, американский линкор «Вашингтон» под флагом контр-адмирала Джиффена, авианосец «Победный» под флагом вице-адмирала Брюса Фрейзера, крейсера «Нигерия» под флагом вице-адмирала Баррафа, «Кумберленд» и 14 эсминцев.

Кроме того, была предпринята попытка ввести врага в заблуждение, для чего в море вышел

«фальшивый» конвой, состоящий из 5 минных тральщиков и 4 угольщиков, в сопровождении крейсеров «Сириус» и «Кюрасао», 5 эсминцев и нескольких траулеров. Он должен был изображать военно-морские силы, отправившиеся в рейд к южным берегам Норвегии для отвлечения внимания противника от двух главных конвоев, тем более что передвижение основных сил флота должно было создать видимость поддержки именно этого дополнительного конвоя. Хитрость не удалась: немцы не заметили фальшивый конвой, несмотря на все попытки привлечь к нему внимание.

Как уже было сказано в предыдущей главе, несколько «каталин» было переведено в район Кольского залива. Они должны были осуществлять патрулирование над районом к востоку от острова Медвежий во время прохождения конвоев.

В район мыса Нордкап было направлено 11 субмарин: 8 британских, одна французская и две советских. Советские располагались ближе всех к берегу.

В качестве завершающего штриха в состав конвоя были включены 3 спасательных судна — «Заафаран», «Ратлип» и «Замелек». Это были обычные пассажирские суда небольшого размера, специально оборудованные для спасения экипажей торпедированных торговых судов. На них имелись врачи и оборудование для оказания первой помощи раненым. Нельзя не отметить, что они оказали воистину бесценную помощь людям и спасли много человеческих жизней.

Пока адмиралтейство и командующий флотом метрополии согласовывали меры по защите следующей пары конвоев, немецкое командование разработало план атаки на следующий конвой, направляющийся в Мурманск, и назвало его Roesselsprung или «Ход конем». Вряд ли в название был заложен особый смысл.

Сущность плана заключалась в следующем: до сих пор авиация, флот и подводные лодки, атакуя конвои, действовали независимо друг от друга. Теперь атака должна была стать скоординированной и иметь сокрушительную силу.

Военные корабли были разделены на две группы: а) тронхеймская группа, куда входили линкор «Тирпиц» под флагом адмирала Шнивинда, крейсер «Хиппер» и 6 эсминцев; б) нарвикская группа, состоящая из «карманных» линкоров «Лютцов» и «Шеер», а также 6 эсминцев.

На северо-восток Исландии к 10 июня были отправлены 3 подводные лодки, имевшие цель обнаружить конвой и регулярно докладывать о его передвижении. Еще 5 субмарин должны были отправиться в район острова Медвежий.

Перед авиацией были поставлены следующие первоочередные задачи: а) установить нахождение конвоя, передать командованию информацию о составе самого конвоя и эскорта; б) обнаружить силы прикрытия противника. Для этого было необходимо обследовать обширный район между Шетландскими и Фарерскими островами, Исландией и островом Ян-Майен; кроме того, наведаться к якорным стоянкам в Скапа-Флоу, Ферт-оф-Форт, Морей-Ферт и Рейкьявике. Обнаружив любые соединения кораблей, следовало не упускать их из виду. Если тяжелые корабли противника не будут обнаружены, предстояло тщательно прочесать площадь радиусом 250 миль вокруг конвоя и осуществлять над ней постоянное патрулирование. Чтобы предотвратить случайности, самолетам была дана инструкция атаковать только авианосцы и торговые суда, если другая цель не будет точно идентифицирована. Оперативное управление было поручено группе «Север» (адмирал Карле) в Киле, а тактические решения предстояло принимать

командующему флотом на «Тирпице». Группа «Север» также осуществляла руководство действиями подводных лодок через находившегося в Нарвике адмирала Шмундта. Главной целью операции было быстрое уничтожение как можно большего числа торговых судов. Если это окажется невозможным, следовало нанести им повреждения и оставить для подводных лодок и авиации, которые довершат начатое. При необходимости «Тирпиц» и «Хиппер» займутся силами эскорта, а «Лютцов» и «Шеер» будут топить торговые суда. Следовало избегать столкновений с превосходящими силами противника и стараться завершить операцию до вмешательства военных кораблей, осуществляющих прикрытие конвоя. Группа «Север», как и командующий флотом, имела право прекратить операцию по своему усмотрению.

15 июня адмирал Редер представил этот план Гитлеру, причем объяснил все детали, используя подробную карту. Он особо отметил, что такие благоприятствующие немцам факторы, как погодные условия и расположение кромки льдов, вынудят конвой всю вторую половину маршрута держаться на расстоянии 200–250 миль от норвежских аэродромов. Он также сказал, что немецкая авиация уверенно господствует над Баренцевым морем, и военные корабли противника не рискуют туда заходить. Редер заверил фюрера, что операция будет проведена лишь в том случае, если риск встречи с превосходящими силами противника будет сведен к минимуму и люфтваффе обеспечит поддержку с воздуха.

Как и раньше, главной заботой Гитлера было сохранить свои крупные военные корабли, для которых, по его мнению, авиация представляла смертельную угрозу. Он особенно настаивал, чтобы вражеские авианосцы были обнаружены и нейтрализованы раньше, чем будут предприняты любые другие действия. Это



ограничение фактически означало запрет операции, поскольку не было гарантии, что вражеские авианосцы выйдут в море, а тем более что они будут обнаружены. Но умный и дальновидный Редер не стал спорить с фюрером, а чтобы обойти наложенное ограничение, он распорядился проводить операцию в два этапа. Как только конвои будут обнаружены, тронхеймской группе предстояло пройти вдоль берега к Вестфьорду, а нарвикской — к Альтенфьорду вблизи Нордкапа, где корабли получают топливо. После передачи по радио кодового сигнала, что будет сделано сразу после санкции Гитлера на начало операции, обе эскадры проследуют к точке, расположенной примерно в 100 милях к северу от мыса Нордкап, и атакуют конвой на востоке от острова Медвежий, то есть между 20 и 30 градусами восточной долготы.

Оба конвоя вышли в море 27 июня. Мы будем следить за продвижением судов конвоя PQ-17, который вел коммодор Дж. Даудинг. Все суда предназначались для выгрузки в Архангельске, портовые мощности Мурманска были повреждены бомбежкой. Одно торговое судно сразу же после выхода из Рейкьявика село на мель, другое было повреждено дрейфующей льдиной в Датском проливе и вернулось в Исландию, вследствие чего число судов в конвое уменьшилось до 33. Танкер «Грей Рейнджер» тоже получил повреждения из-за столкновения с льдинами и поменялся местами с эскортируемым танкером «Алдерсдейл», который сопровождал конвой до конца путешествия.

В полдень 1 июля конвой был обнаружен вражеским самолетом-разведчиком, который с тех пор не отставал. Погода была превосходной, было принято решение воспользоваться этим и пополнить запасы топлива всех кораблей эскорта. В некотором отдалении от конвоя были замечены немецкие подводные лодки, но корабли

сопровождения загнали их под воду. Только одна из них сумела приблизиться и выпустить торпеды, из-за чего конвою пришлось спешно менять курс. Во второй половине дня мимо прошел конвой QR-13. Около 18.00 была произведена первая атака девятью самолетами-торпедоносцами, правда неудачная для немцев. Ее заметил контр-адмирал Гамильтон, находившийся со своими крейсерами в некотором удалении от конвоя. Он решил оставаться на расстоянии 40 миль к северу, не попадая в поле зрения преследовавшего конвой вражеского самолета и оставаясь незамеченным, надеялся прикрыть конвой от «карманных» эсминцев. Правда, он находился не с той стороны конвоя, чтобы помешать вражеским кораблям его атаковать. Вечером 2 июля конвой попал в полосу тумана, который продолжался до полудня следующего дня, что позволило судам незаметно для противника изменить курс на восточный — к острову Медвежий. Но хотя самолет-преследователь иногда удавалось сбить со следа, несколько немецких подводных лодок постоянно держались неподалеку. Во второй половине дня контр-адмирал Гамильтон решил, что пришло время обнаружить свое присутствие. Крейсера приблизились к конвою на 20 миль, после чего контр-адмирал решил, что самолет-преследователь их наверняка заметил, и приказал отойти на прежнюю позицию. В действительности оказалось, что противник ничего не заметил. Вскоре Гамильтон получил сообщение из адмиралтейства о том, что граница паковых льдов оказалась значительно дальше к северу, чем это первоначально предполагалось. Он приказал командиру флагманского корабля поднять в воздух свой самолет, чтобы доставить старшему офицеру эскорта инструкции следовать в 70 милях к северу от Медвежьего, оставаясь в 400 милях от аэродрома Банак, где, по данным разведки, были сосредоточены крупные силы

люфтваффе. Коммандер Брум, основной задачей которого, как гласили полученные инструкции, было продвижение, пока все шло нормально, как можно дальше на восток, не стал менять курс и следовать на север. В 22.15 крейсера снова приблизились к конвою. На этот раз они были обнаружены, что полностью соответствовало намерениям контр-адмирала Гамильтона, поскольку незадолго до этого он получил информацию о движении военных кораблей противника. Похоже, появление американских крейсеров ввело в заблуждение пилота самолета-преследователя, который посчитал их авианосцами, а «Лондон» линкором.

Несколько дней перед этим в адмиралтейство не поступали разведывательные данные о положении дел на немецких якорных стоянках, зато 3 июля самолет-разведчик сумел вылететь и почти сразу с него было передано сообщение об отсутствии «Тирпица» и «Хиппера» у причалов Тронхейма. В Нарвике разведку провести не сумели. В действительности накануне вечером началась первая стадия операции «Ход конем» «Шеер» и «Лютцов» в сопровождении 6 эсминцев отправились в Альтенфьорд, а «Тирпиц» и «Хиппер» с 4 эсминцами пошли в сторону Лофотенских островов к позиции напротив входа в Вестфьорд. При выходе с якорной стоянки «Лютцов» сел на мель и в дальнейшей операции участия не принимал, но остальные 3 корабля прибыли на указанные позиции. Правда, в группе «Тирпица» остался только один эсминец.

Рано утром 4 июля одинокий «хейнкель» спикировал на конвой, воспользовавшись появившимся в тумане просветом, и торпедировал американское судно «Кристофер Ньюпорт», которое пришлось затопить, после того как экипаж перешел на спасательное судно. По воспоминаниям очевидцев, море было спокойное и

гладкое, как стекло, облака двигались на высоте 300–500 футов.

Теперь в адмиралтействе не сомневались: немецкие корабли куда-то ушли. Оставалось только выяснить, куда именно. Они могли выйти в море на поиски конвоя, но могли перейти в другой фьорд, коих на севере Норвегии было великое множество. В качестве меры предосторожности было принято решение разрешить контр-адмиралу Гамильтону проследовать к восточной границе установленной для него территории (к долготе мыса Нордкап), если он посчитает это необходимым и адмирал Товея не решит иначе. Однако командующий флотом метрополии не счел полученную информацию о противнике основанием для «изменения политики, согласованной между адмиралтейством и мной», в соответствии с которой обеспечение безопасности конвоя на востоке от Медвежьего переходило к субмаринам. Он приказал крейсерам уходить, как только конвой пройдет мыс Нордкап или ранее (на усмотрение Гамильтона), если адмиралтейство не представит убедительных доказательств возможности встречи с «Тирпицем». Контр-адмирал Гамильтон намеревался оставаться неподалеку от конвоя до прояснения ситуации, но в любом случае не позднее 14.00 5 июля. Он ответил адмиралу Товею, что собирается уводить крейсера на запад по завершении бункеровки эсминцев, то есть около 22 часов. Но в 19.30 он получил приказ адмиралтейства оставаться вблизи конвоя до получения дальнейших инструкций и информации, которая должна поступить в адмиралтейство в ближайшем будущем. В это время крейсера шли зигзагом в 10–20 милях впереди конвоя, который с 16.45 следовал северо-восточным курсом, чтобы максимально увеличить расстояние до аэродрома в Банаке. Дважды конвой атаковали вражеские самолеты: первый раз в 19.30, но атака была вялой и

неуверенной, второй раз часом позже. В последней атаке приняли участие 25 самолетов-торпедоносцев. Ведущий самолет шел очень низко и первыми двумя торпедами подбил пароход «Наварино», но и сам рухнул в воду рядом со своей жертвой, исчезнув в гигантском столбе пламени. Остальные не проявляли безрассудную храбрость и действовали значительно осторожнее, но сумели торпедировать два судна — американский пароход «Вильям Хупер» и советский танкер «Азербайджан». «Наварино» и «Вильям Хупер» затонули, экипаж советского танкера сумел справиться с пожаром и привел судно в порт. В спасении экипажей торпедированных судов великолепно проявили себя команды спасательных судов.

Несмотря на потери, моряки на кораблях эскорта чувствовали себя достаточно уверенно, на торговых судах тоже не было паники. Люди были готовы и дальше отражать атаки противника. Но пока в море шли бои, в 2 тысячах миль от места действия на Уайтхолле началось совещание, результаты которого повлияли на судьбы 30 груженных судов и их экипажей.

В одной из комнат адмиралтейства собрались высокопоставленные военно-морские чины: первый морской лорд, заместитель начальника штаба и полдюжины старших офицеров, занимавшихся оперативным руководством движения конвоев. Они обсуждали сложившуюся ситуацию, которую предвидели, но никто не мог предложить выход. На столе перед ними лежала большая карта, на которую были нанесены последние данные о передвижении британских и немецких кораблей. Кружочками были обозначены места, в которых они должны были находиться через разные отрезки времени. Здесь же было отмечено местонахождение конвоя в те же часы. О немецких кораблях было известно только то, что они покинули якорные стоянки и могли, пока шло

совещание, направляться к конвою. По расчетам, на следующее утро не позднее 2.00 они могли настичь злосчастные суда. Конвой PQ-17 вместе с крейсерами адмирала Гамильтона теперь находился в 130 милях к северо-востоку от Медвежьего, а адмирал Товея с главными силами флота метрополии был от них в 350 милях к западу. Существовала возможность повернуть конвой обратно и направить к нему боевой флот, чтобы обе группы кораблей подошли друг к другу на расстояние дальности вылета истребителя. Если отдать соответствующие приказы немедленно, конвой мог приблизиться к кораблям адмирала Товея на следующее утро примерно в 2.00, то есть одновременно с ожидаемым подходом немецких кораблей. Конечно, такая акция удержит немецкие корабли от нападения, но вся мощь люфтваффе, сконцентрированная в Северной Норвегии, обрушится на единственный авианосец, самолеты которого были во много раз слабее противника. Кроме того, тогда продвижение конвоя на восток было бы задержано и основным силам флота пришлось бы прикрывать его до тех пор, пока он не выйдет из радиуса действия береговой авиации. Такое решение адмиралтейство не было готово принять.

Можно было вывести крейсера, которым все равно нечего было делать в сражении с «Тирпицем», и предоставить конвою следовать далее в сопровождении эскорта эсминцев, надеясь на защиту дымовой завесой и угрозу торпедной атаки. В этом случае суда остались бы сконцентрированными для оказания взаимной поддержки против атаки с воздуха и со стороны подлодок. Сохранялась вероятность появления тумана, являвшегося хорошим укрытием.

Кроме того, можно было приказать конвою рассеяться в надежде, что немецкие корабли не станут рисковать, оставаясь в районе надолго, и не станут

гоняться за отдельными судами. Конечно, некоторые суда погибнут, но какие-то обязательно уцелеют. Недостаток этого плана заключался в том, что, если конвой рассеется, его уже будет невозможно собрать, и суда не смогут совместно противодействовать атакам с воздуха и из-под воды.

Совершенно очевидно, что в первую очередь морской лорд думал об угрозе атаки «Тирпица». Он считал ее самой серьезной из всех возможных. Плохая погода могла убереечь конвой от авиации, полярный день — от подводных лодок, но только туман мог помешать военным кораблям атаковать. Как уже говорилось, первый морской лорд долго обдумывал ситуацию, предвидя ее до того, как она сложилась в действительности. После серьезных размышлений он пришел к выводу, что при данных обстоятельствах единственно правильное решение — рассеять конвой. И хотя мнение большинства присутствующих не совпадало с идеей адмирала Паунда, выдвинутые ими аргументы не переубедили первого морского лорда. Когда все высказались, он на минуту прикрыл глаза, потом повернулся к руководителю отделения связи и сказал: «Прикажите крейсерам уходить на запад на высокой скорости, а конвою рассеяться». За всю свою долгую и трудную карьеру адмирал Дадли Паунд в первый и в последний раз принимал такое тяжелое судьбоносное решение.

## **Глава 7**

# **Конвои, которым светила несчастливая звезда**

*Влажная звезда, под чьим влиянием  
стоит империя Нептуна,  
Была больна затмением*

*Гамлет*

А июля в десять часов вечера контр-адмирал Гамильтон получил сообщение из адмиралтейства с пометкой «весьма срочно». Это был приказ «крейсерам уходить на высокой скорости на запад». Он понял, что информация, о которой ему говорили раньше, поступила и носила столь зловещий характер, что не оставляла другого выхода. Через несколько минут он получил еще одну радиограмму, на этот раз с пометкой «срочно». В ней было сказано: «В связи с угрозой нападения крупных военных кораблей противника конвою следует рассредоточиться и следовать самостоятельно в русские порты». Вслед за ней пришла еще одна «весьма срочная» радиограмма «Конвою немедленно рассеяться». Разница в терминах «рассредоточиться» и «рассеяться» очень важна. Суда в конвое, получившие приказ рассредоточиться, перестают поддерживать походный ордер, и каждое судно направляется в порт назначения самостоятельно на выгодной в сложившейся ситуации скорости. Поскольку все суда конвоя PQ-17 шли в один порт Архангельск, они еще несколько часов оставались бы вместе. Суда, получившие приказ рассеяться, должны немедленно разойтись «по лучам звезды», то есть



следовать курсами, которые максимально удалят их друг от друга. Если у Гамильтона были какие-то сомнения относительно неизбежности нападения немецких военных кораблей, тон адмиралтейских приказов развеял их. Коммандер Брум, получивший те же сообщения, колебался недолго. Инструкции, полученные старшим офицером эскорта эсминцев, предусматривали, что в случае нападения на конвой военно-морских сил противника численностью, превышающей количество кораблей эскорта, он обязан противостоять врагу, а при появлении благоприятной возможности атаковать. Он принял решение присоединиться к крейсерам. Поэтому ровно в 22.15, передав коммодору Даудингу приказ судам рассеяться, он дал команду эсминцам следовать за крейсерами. Позже он признался, что решение оставить конвой со слабо вооруженными минными тральщиками, эсминцами и траулерами в такой тяжелый момент было самым тяжелым из всех, что ему приходилось принимать. К сожалению, то, что эсминцы ушли вместе с крейсерами, оставалось неизвестным командующему еще в течение двадцати одного часа и впоследствии вызвало волну критики.

Так случилось, что перед получением первого срочного сообщения из адмиралтейства с флагманского корабля Гамильтона крейсера «Норфолк» запустили самолет-амфибию на ледовую разведку. В течение получаса он продолжал следовать восточным курсом, в то время как предпринимались безуспешные попытки его вернуть. Позже он сел на воду у борта корабля ПВО «Паломарс», который спас экипаж и отбуксировал амфибию сначала в пролив Маточкин Шар, а позже в Архангельск. Экипаж находился при своем воздушном корабле в течение двух месяцев, прежде чем адмиралтейство побеспокоилось принять в отношении него какие-то действия. К тому времени «Норфолк»

вернулся в строй после ремонта, на нем сменился экипаж, поэтому пилот (лейтенант Р. Вингфилд) так и не узнал, почему его бросили. В 22.30, прежде чем крейсера легли на западный курс и увеличили скорость до 25 узлов, они перешли на южную сторону конвоя, чтобы находиться между ним и тем направлением, откуда с минуты на минуту ожидалось появление противника. Видимость была хорошей, хотя встречались участки с клочьями густого тумана и айсберги.

Выполнение полученных инструкций не доставило радости ни адмиралу Гамильтону, ни командеру Бруму. Первый даже позволил себе выразить свои чувства в радиограмме, которую лично передал на корабли: «Понимаю, что вы все будете огорчены, как и я, но мы оставляем эти прекрасные корабли. Дальше они пойдут самостоятельно». Его также беспокоило, какое влияние будет иметь уход крейсеров на моральный дух экипажей торговых судов. Поскольку они не знали причин, то могли воспринять этот факт как бегство военных, бросивших гражданских моряков на произвол судьбы. Если бы он знал, что инструкции адмиралтейства основывались больше на предположениях, чем на реальных фактах, он ни за что не увел бы крейсера столь поспешно. Но ведь срочные радиограммы из адмиралтейства ясно свидетельствовали о неминуемой угрозе!

Приказ рассеять конвой явился неожиданным и неприятным сюрпризом для коммодора Даудинга. Он даже попросил повторить его дважды, поскольку искренне подозревал ошибку. Но повторная радиограмма подтвердила его худшие опасения. Ему пришлось поневоле сделать вывод, что, судя по срочности приказа, атака вражеских кораблей вот-вот начнется. Для капитанов торговых судов, которые ничего не знали о причинах ситуации, в которой поневоле оказались, наступил момент, который им не

суждено было забыть никогда. На совещании, которое все они посетили перед выходом из Исландии, их предупредили, что переход ожидается нелегким, но людей успокаивало присутствие многочисленного эскорта: есть кому их защитить в случае необходимости. И вдруг конвой получил приказ рассеяться, а основные силы эскорта их бросили и ушли на запад. Тем не менее маневр был выполнен быстро и точно. Одни суда направились на север, к кромке льдов, другие — на юг, к вражескому берегу. Часть судов повернула на запад, чтобы через некоторое время вернуться, а часть продолжила движение на восток. Капитаны самых беззащитных судов предпочли остаться вместе, чтобы при необходимости оказать друг другу хотя бы какую-то поддержку.

Врагу не потребовалось много времени, чтобы оценить преимущества, которые он неожиданно получил. Авиации теперь не приходилось опасаться концентрированного огня хорошо охраняемого конвоя, она получила свободу действий. Немецкие подводные лодки смогли всплывать и преследовать торговые суда, оставаясь на поверхности и не опасаясь эсминцев, которые не подпускали их к конвою в течение последних пяти суток. На воде и в воздухе началась охота, которая грозила обернуться массовой бойней.

Одной из первых жертв стало судно «Эмпайр Байрон», торпедированное подводной лодкой рано утром 5 июля. В это же время 4 судна — «Эрлстон», «Вашингтон», «Болтон-Касл» и «Паулус Поттер» пали жертвой совместной атаки пикирующих бомбардировщиков и подводных лодок. Чуть позже следующий в одиночестве «Панкрафт» разделил их судьбу. Вскоре после полудня подводная лодка отправила на дно судно «Река Эфтоп», за которым последовал «Карлтон». Во второй половине дня «Ярмарка» и «Дэниел Морган», которые долго и

успешно скрывались в полосе густого тумана, появились в просвете и сразу были обнаружены самолетами противника. Три «Ju-88» спикировали на «Ярмарку» и сбросили свой смертоносный груз. Судно начало быстро тонуть. Второе судно не сдалось без боя. Ему удалось успешно уклониться от девяти серий бомб. Его отважная 3-дюймовка успела повредить два самолета, прежде чем вышла из строя сама. Но в результате многочисленных разрывов рядом с бортом судна разошлись пластины обшивки корпуса, и внутрь начала поступать вода. Это вынудило экипаж покинуть судно. В это время всплыла немецкая субмарина. Немцы добились беспомощную жертву, допросили перешедших на спасательные шлюпки моряков, указали им курс к берегу и удалились в поисках новых целей. Группа судов, в которую входили тральщик «Саламандра», танкер «Алдерсдейл», пароход «Океанская свобода» и спасатель «Заафаран», была атакована с воздуха. В результате танкер и спасатель затонули. К счастью, большинство членов экипажей удалось спасти, люди были подняты на борт «Саламандры» сразу после окончания боя. Еще одной жертвой воздушной атаки стал пароход «Питер Керр», а подводные лодки расправились с «Гоному». За первые двадцать четыре часа, прошедшие после рассеивания конвоя, немцы потопили 12 судов. А учитывая 3 судна, погибшие ранее, общее число потопленных судов достигло 15, то есть потери конвоя PQ-17 уже вдвое превысили потери любого из предыдущих арктических конвоев.

Но это был еще не конец. На следующий день немецкие самолеты, неустанно кружившие над морем в поисках новых жертв, обнаружили и потопили оставшийся в одиночестве пароход «Пан Атлантик». А подводные лодки начали преследовать уцелевшие суда, направившиеся в поисках спасения к берегам Новой

Земли. В период между 6 и 8 июля они потопили суда «Хартлбери», «Олопана», «Джон Уитерспун» и «Алька Рейнджер», двигавшиеся вдоль берега к горлу Белого моря.

Тем временем представителю британского ВМФ на севере СССР из адмиралтейства было отправлено сообщение весьма зловещего содержания. В нем говорилось, что наиболее вероятное время нападения вражеских военных кораблей — ночь с 5-го на 6-е или утро 6-го. Это сообщение было перехвачено на кораблях ПВО «Паломарс» и «Позарика», каждый из которых шел с небольшой группой тральщиков и корветов. Полученную информацию они передавали на все встречные суда, так же как и совет на максимально возможной скорости идти на восток. Обе группы кораблей направились к Новой Земле. Группа, возглавляемая «Паломарсом», вырвалась вперед. По пути к ней присоединились два торговых судна «Бенджамин Гаррисон» и «Эль Капитан». Они первыми достигли якорной стоянки в проливе Маточкин Шар, разделяющем две половины самого большого острова Новой Земли. Это произошло 7 июля. Вскоре подоспел тральщик «Саламандра» и пароход «Океанская свобода», за ними прибыли сразу три судна «Индиана», «Сэмюэл Чейз» и спасатель «Замелек». С подходом «Позарики» оставшиеся с конвоем корабли эскорта воссоединились. Последним прибыл корвет «Лотос», который, не обратив внимания на распоряжение адмиралтейства, вернулся, чтобы попытаться обнаружить уцелевших моряков с «Реки Эфтон». На плоту, низко осевшем в ледяной воде, были найдены коммодор Даудинг и 2 члена экипажа. Неподалеку была замечена спасательная шлюпка, в которой находились капитан и еще 37 моряков.

После проведенного на «Паломарсе» совещания было решено как можно быстрее покинуть стоянку,

поскольку здесь не было защиты ни от подводных лодок, ни от авиации. В тот же вечер 5 торговых судов, 2 корабля ПВО, 3 тральщика и 3 траулера сформировали свой маленький конвой и взяли курс на юг к Белому морю. Почти сразу конвой вошел в полосу тумана, в котором «Бенджамин Гаррисон» потерял связь с другими судами и вернулся на якорную стоянку. Остальные пошли дальше. На следующий день туман на некоторое время рассеялся и появилась возможность точно определить свои координаты. После этого маленький конвой взял курс на остров Колгуев, расположенный в 50 милях от советского берега. Временами на пути конвоя встречались шлюпки с уцелевшими моряками с потопленных судов. Людей поднимали на борт. Вечером 9 июля конвой достиг юго-западной оконечности Новой Земли, и впереди показались поля пакового льда. Пришлось изменить курс на западный и двигаться в обход. В тот же вечер несколько позже конвой вернулся на южный курс. В десять часов вечера, когда суда находились в 60 милях от русского берега, их атаковали 40 вражеских бомбардировщиков. Поскольку противодействия со стороны советских ВВС не последовало, немцы бомбили без перерыва четыре часа. В результате на дно отправились еще два судна — «Индиана» и «Эль Капитан». «Сэмюэл Чейз» получил серьезные повреждения, но благодаря героическим усилиям команды остался на плаву. Малыш-спасатель «Замелек», которого рвущиеся рядом бомбы даже приподнимали над водой, тяжело осел на корму, снизил скорость, но пока шел. У него на борту было столько людей, что, отправься он на дно, счет погибшим шел бы на сотни. Призывы к советской авиации о помощи оставались без ответа. Два корабля ПВО отчаянно защищали своих подопечных, но были малоэффективны, потому что бомбометание велось с

большой высоты Тем не менее 4 самолета противника были сбиты и рухнули в ледяную воду. В 2.30 самолеты улетели, а полчаса спустя в небе над конвоем появились 2 советские «летающие лодки» Они начали кружить над судами, которые снизили скорость, чтобы их смог догнать «Замелек». «Океанская свобода», «Сэмюэл Чейз» и корабли эскорта прибыли в Архангельск на следующий день. Оказалось, что «Донбасс» и «Беллингем» уже в порту, с ними пришел спасатель «Рэтлин». Таким образом, число переживших чудовищную бойню торговых судов составило 4 единицы Где-то у берегов Новой Земли остался «Бенджамин Гаррисон» Итого 5 Неужели из 30 судов уцелело всего 5?. В это не хотелось верить. Вскоре начали появляться новости о других судах, находившихся у советского побережья, но не сумевших дойти до порта назначения. Несмотря на все пережитое, Даудинг немедленно воспрянул духом и принялся организовывать свой выход в море с кораблями эскорта на поиски.

16 июля он вышел из Архангельска на корвете «Красный мак» в сопровождении корвета «Лотос» и французского корабля «Ла Малуан». Спокойная погода последних двух недель сменилась периодом жестоких штормов, поэтому путешествие трех корветов, взявших курс на север, было не из приятных. Утром 20-го корабли вошли в бухту Белуша на юге Новой Земли, где было обнаружено 12 моряков с «Олопаны», разбивших лагерь на берегу. Следуя вдоль берега, Даудинг вскоре заметил пароход «Уинстон Салем», который сел на мель у мыса Гусиный Нос и не мог освободиться самостоятельно. Зафиксировав координаты судна, Даудинг временно покинул его и продолжил поиски. В бухте Моллер был найден «Эмпайр Тайд» с 240 моряками на борту У людей заканчивалось продовольствие. Продукты были выданы, после чего

команда получила приказ подготовиться к выходу в море на обратном пути конвоя. На следующее утро корветы вошли в пролив Маточкин Шар, где их ожидали 5 судов из конвоя PQ-17. «Серебряный меч», «Трубадур» и «Броненосец», которые оказались в относительной безопасности благодаря инициативе капитана траулера «Айршир» (об этом мы расскажем позже), а также «Бенджамин Гаррисон» и танкер «Азербайджан».

В это время к судам подошли советский ледокол «Мурман» и траулер. Коммодор Даудинг не терял времени даром. Было решено, что он перейдет на ледокол, который проложит судам путь через ледовое поле, из-за которого конвой PQ-17 повернул на запад и был атакован немецкой авиацией. Тот факт, что суда ушли очень быстро, оказался воистину счастливым. На следующее утро в пролив Маточкин Шар пожаловала немецкая подводная лодка и, обнаружив якорную стоянку пустой, расстреляла советскую станцию связи.

Подобрав по дороге «Эмпайр Тайд», конвой двинулся на юг. По пути довольно часто встречались участки густого тумана; также было несколько тревог, связанных с появлением немецких подводных лодок. Во время одной из них капитан ледокола «Мурман», к немалому удивлению коммодора Даудинга, не сумев убедить коммодора повернуть конвой, увеличил скорость и ушел вперед, но вернулся после того, как паника улеглась. «Уинстон Салем», когда конвой проходил мимо, еще оставался на мели; правда, рядом стояло два советских буксира. 22 июля к эскورتу присоединились корабль ПВО «Позарика», три минных тральщика, корвет и два советских эсминца. Вечером 24 июля все корабли благополучно пришвартовались у причалов Архангельска. Американскому военноморскому атташе пришлось приложить немало усилий, даже лично отправиться к «Уинстону Салему» на дряхлой «каталине», и судно все-таки было снято с



мели. Оно прибыло в гавань 28 июля, став последним из злосчастливого конвоя PQ-17, который явно шел под несчастливой звездой. Таким образом, общее число уцелевших судов составило 11 единиц. Всего в море вышли 35 судов и танкер. Из них два судна вернулись, 13 торговых судов и один спасатель были потоплены авиацией, 10 стали жертвами подводных лодок. Противник за это заплатил 6 сбитыми самолетами. Было установлено, что для атаки на PQ-17 противник задействовал 202 самолета, из них 130 бомбардировщиков, 43 торпедоносца и 29 самолетов-разведчиков. Из 156 492 тонн грузов, находившихся на судах, к месту назначения прибыло 57 176 тонн. 430 танков, 210 самолетов и 3350 единиц различной колесной техники было потеряно. Этого достаточно, чтобы экипировать целую армию!

Прежде чем мы перейдем к выводам и последствиям описанных событий, следует остановиться на рассказе о лейтенанте Л. Грэдуэлле, командире траулера «Айршир». Только благодаря его опыту и инициативе 3 торговых судна не разделили судьбу 23, отправившихся на дно. Когда был передан судьбоносный приказ, он принял под свою защиту «Серебряный меч», «Трубадур» и «Броненосец» и взял курс на остров Надежды, лежащий в 70 милях от места рассеивания конвоя. Здесь он надеялся переждать, пока не минует неведомая опасность, от которой они бежали. Но суда не смогли подойти к острову, наткнувшись по пути на ледяное поле, и изменили курс на восточный. К этому времени Грэдуэлл уже слышал по радио сигналы бедствия, передаваемые тонущими судами, которые одно за другим становились жертвами бомбардировки. Поэтому он решил, что надежда на спасение появится, если им удастся пробить себе дорогу через ледяное поле к берегу. Именно это он и сделал, используя свой траулер в качестве ледокола.

К счастью, лед оказался не слишком толстым. Так было пройдено 20 миль, после чего Грэдуэлл понял, что дальше пробиться не удастся, и приказал судам ложиться в дрейф. Темные корпуса торговых судов отчетливо выделялись на фоне девственной белизны окружающего ледяного безмолвия. Командир траулера отдавал себе отчет, что, если их обнаружит разведывательный самолет, судьба судов будет предрешена. Он посетил все суда и выяснил, что в наличии имеется достаточное количество белой краски, чтобы выкрасить часть корпусов, обращенную на юг. Люди немедленно принялись за дело. Одновременно Грэдуэлл приказал подготовить к ведению огня орудия танков, перевозимых как палубный груз, и достать из трюмов боеприпасы. В качестве дополнительной меры предосторожности он приказал загасить огонь в топках, чтобы дым не выдал местонахождение судов. В течение двух суток три торговых судна и корабль эскорта оставались во льдах, и только когда перестали поступать сигналы бедствия, Грэдуэлл решил, что пора двигаться. Для этого потребовалось некоторое время, поскольку южный ветер сплотил лед и сделал его труд непреодолимым. Когда суда вышли на чистую воду, Грэдуэлл подумал, что идти сразу в Архангельск слишком опасно, и повел своих подопечных в бухту на севере Новой Земли, где они стали на якоря, пока с одного из судов на траулер, на котором кончилось топливо, перегружали уголь. Затем они пошли на юг по проливу Маточкин Шар и вскоре обнаружили судно «Бенджамин Гаррисон», который, как мы помним, потерял связь с первым конвоем Даудинга и вернулся на якорную стоянку. Не рискуя воспользоваться собственной радиостанцией, Грэдуэлл отправил людей на советскую станцию связи, чтобы доложить о своем прибытии. Эта информация была передана коммодору

Даудингу, который подошел со своими корветами довольно быстро.

Ничуть не менее драматические, но более горькие истории рассказали уцелевшие экипажи потопленных судов 46 человек на двух спасательных шлюпках с «Вашингтона» попали в жестокий шторм, не прекращавшийся шесть часов, после чего провели в море неделю и высадились на пустынный берег Новой Земли, невероятно страдая от голода и холода. Здесь они обнаружили, что единственная пища, на которую можно рассчитывать, — это суп из морских чаек. Тогда они снова погрузились в шлюпки и взяли курс на юг. Через два дня они повстречали четыре шлюпки с уцелевшими моряками с «Паулуса Поттера». На них почти половина людей уже была обморожена. Морякам удалось изловить несколько уток-нырков и изготовить из них подобие горячей еды, после чего они продолжили свой путь. Через некоторое время они заметили пароход «Уинстон Салем», сидевший на мели, и впервые за десять дней смогли получить нормальную пищу. Затем русский китобой переправил их на «Эмпайр Тайд», в результате чего число пассажиров на нем, как уже упоминалось, увеличилось до 240.

Другой, более удачливый экипаж высадился на берег неподалеку от советского пионерского лагеря, где их приветливо встретили, накормили и обогрели.

Таких историй было великое множество: о тяготах, лишениях и страданиях на Крайнем Севере, где в середине лета лишь слегка ослабевают суровые морозы. Всего с потопленных судов в Архангельск попало 1300 моряков, причем большинство из них и на берегу оказалось в очень трудных условиях. Советские врачи старались сделать все зависящее от них, чтобы помочь раненым и обмороженным, но у них не хватало лекарств и отсутствовало современное оборудование, а

гордость не позволяла принимать подарки от британских и американских властей.

В реакции советских властей на катастрофу не было даже намека на сочувствие. Годфри Уинн в своей книге о караване PQ-17 рассказал о беседе Лоуфорда, капитана «Позарики», с советским адмиралом, командовавшим флотом на Белом море, которая длилась два с половиной часа. Лоуфорд рассказал адмиралу все, что знал, о трагическом путешествии, а также о трудностях, которые необходимо преодолеть, чтобы продолжать движение конвоев. В ответ он услышал: «Вам следует отправлять более крупные конвои и лучше их защищать. На всем протяжении маршрута должны действовать истребители». В принципе с адмиралом трудно было не согласиться, особенно если бы военные действия на море ограничивались только Арктикой. В то время советские военные не занимались глобальной стратегией, что было вполне понятно. На высшем уровне критика была еще более решительной, но об этом позже.

Вернемся к немецким кораблям на якорных стоянках Вестфьорда и Альтенфьорда. Поскольку основные силы адмирала Товея после 3 июля не были обнаружены немцами, было невозможно выполнить приказ Гитлера о выводе из строя авианосцев — обязательного условия начала операции. Но адмирал Редер так не хотел терять время зря, что 3 июля сам санкционировал передвижение «Тирпица» к «Шееру» в Альтенфьорд, что было выполнено в ночь с 3 на 4 июля. Три корабля и семь эсминцев заняли идеальную позицию для нападения на конвой, когда он войдет в Баренцево море.

Но только 5 июля в 11.37 было получено разрешение Гитлера на начало операции, причем с оговоркой, что атака непременно должна быть внезапной с последующим быстрым отходом. Хотя уже было

известно, что крейсера ушли на запад, а корабли адмирала Товея находятся довольно далеко — в 450 милях от конвоя, в штабе подсчитали, что, если операция против конвоя продлится до часу ночи 6 июля, немецкие корабли могут быть атакованы авиацией с «Победного».

Немецкая эскадра вышла в море в 17.00 и, пройдя 30 миль в северном направлении, повернула на восток. Здесь ее атаковала русская субмарина «К-21». Хотя на весь мир было заявлено о двух попаданиях в «Тирпиц», на самом деле линкор не пострадал. Через час эскадру обнаружил самолет-разведчик, а примерно в 20.30 ее заметили с британской субмарины «Трезубец», шедшей в район патрулирования. Подводники доложили о ней, но не сумели вывести лодку на атакующую позицию. К этому времени до немецкого командования дошли вести о необыкновенно успешной атаке на рассеявшийся конвой авиации и подводных лодок, поэтому в 21.30 из штаба ВМФ поступил приказ (к немалому разочарованию адмирала Шнивинда) о прекращении операции. В ночь с 5 на 6 июля адмиралтейство трижды информировало Товея о том, что «Тирпиц», вероятнее всего, не пойдет к конвою, если будет отмечено продвижение флота метрополии на восток. Ведь там его вполне можно торпедировать или атаковать самолетами с «Победного». В 6.45 6 июля адмирал Товея повернул свой флот на восток, тем более что неподалеку был замечен самолет-разведчик немцев. Однако, несмотря на все попытки привлечь к себе внимание, немец так и не обнаружил эскадру адмирала Товея. В 10.30 того же дня к основным силам флота метрополии присоединились крейсера контр-адмирала Гамильтона. В 12.30 погода окончательно испортилась и не оставила надежд на разведку с воздуха. Товея приказал кораблям снова лечь на юго-западный курс, и 8 июля все корабли благополучно

вернулись в гавань. Последняя информация о немецкой эскадре была получена от британского самолета, базировавшегося на севере СССР, который видел ее возвращающейся в Нарвик 7 июля. Попытка перехвата немецкой эскадры субмаринами окончилась неудачей, и корабли благополучно встали на якорной стоянке.

Когда стали очевидными масштабы катастрофы, реакция на происшедшее по обеим сторонам Атлантики оказалась весьма бурной. Поскольку публичных заявлений не последовало, немецкая пропагандистская машина постаралась извлечь из случившегося максимум выгоды. Несколько позже, когда были приданы гласности рассказы военнопленных и уцелевших моряков с погибших кораблей, против командования королевского ВМФ были выдвинуты обоснованные обвинения в некомпетентности, неумелых и абсурдных действиях, которые не были аргументированно опровергнуты. Было сказано, что военные корабли бросили своих подопечных в критический момент на произвол судьбы. Кроме того, весьма красноречивым явился тот факт, что ни один военный корабль не пострадал, а 23 торговых судна затонули. При этом следует сказать, что два корабля ПВО, корветы, минные тральщики и траулеры, оставшиеся с конвоем, показали себя с самой лучшей стороны. Их экипажи действовали с беспримерным мужеством, защищая торговые суда, спасая людей, помогая уцелевшим судам добраться до порта назначения. Что касается остального, следует внимательно изучить факты и потом делать выводы.

Следует помнить, что немцы разработали подробные планы нападения своих кораблей на конвой, которые с этим намерением вышли в море. Корабли были отозваны, когда стало ясно, что с рассеявшимся конвоем лучше справятся самолеты и подводные лодки.

Единственная цель рассеивания конвоя — снизить потери, которые будут очень велики при атаке конвоя

крупными кораблями. Что касается защиты от авиации и подводных лодок, нет гарантии, что сомкнутое построение послужит эффективной защитой. В случае, когда угроза конвою идет одновременно с трех сторон, как было с PQ-17, необходимо очень точно рассчитать время, чтобы принять правильное решение. Рассеять конвой слишком рано, как показали последовавшие события, значит навлечь на него беду, слишком поздно — эффект будет тот же. Кроме того, такое решение должен принимать непосредственный участник событий. Не приходится сомневаться, что, если бы решение доверили командующему флотом метрополии, он тоже приказал бы крейсерам уходить (в этом он был согласен с адмиралтейством), поэтому предоставил командеру Бруму право действовать по своему усмотрению, когда (и если) начнется атака на конвой. Адмирал Товей давно придерживался мнения, что немецкое командование вряд ли позволит «Тирпицу» атаковать конвой, пока его сопровождают эсминцы, несущие угрозу торпедной атаки, — с этой точкой зрения адмиралтейство было категорически не согласно. Именно поэтому Товей считал приказ рассеять конвой преждевременным. Что могло бы произойти, останься конвой в походном ордере с эсминцами, предсказать невозможно. Все зависело бы от поведения немцев. Адмирал Редер предупредил адмирала Шнивинда, что поражение в сложившейся ситуации было бы крайне нежелательно. Этот факт, а также бережное, даже трепетное отношение Гитлера к своим военным кораблям заставляют предположить, что немцы вряд ли были склонны демонстрировать мужество и самоотверженность, от которых чаще всего зависит успех. Но следует отдать должное адмиралтейству: на слабость в немецком руководстве, даже если бы о ней было достоверно известно, англичане не рассчитывали. Мощь вооруженных сил,

переброшенных немцами на север Норвегии, позволяла им вполне обоснованно надеяться на полный успех.

Комментируя вывод крейсеров, Черчилль заявил: «Адмирал Паунд, скорее всего, не отдал бы столь темпераментный приказ, если бы речь шла только о британских крейсерах». Далее он предположил, что присутствие в группе контр-адмирала Гамильтона двух американских крейсеров, которые тоже подвергались риску уничтожения, вероятно, «лишило этого человека обычной выдержки и самообладания, с которыми он всегда принимал решения». Но еще до выхода конвоя адмирал Паунд договорился с адмиралом Товеем, что крейсера не пойдут дальше острова Медвежий, если конвой не будет подвергаться угрозе, с которой эти корабли могут справиться («Тирпиц» сюда не входил). Поэтому представляется маловероятным, что присутствие двух американских кораблей оказало влияние на поведение первого морского лорда.

Командующий флотом метрополии придерживался мнения, что контр-адмирал Гамильтон должен был отправить эсминцы к рассеянному конвою, когда стало ясно, что «Тирпица» нигде не видно. Они могли оказаться бесценными в организации противолодочной защиты. Нет оснований сомневаться, что командер Брум имел желание вернуться, но Гамильтон, наделивший немецкое военно-морское командование большей инициативой, чем оно имело в действительности, с минуты на минуту ожидал атаки «Тирпица».

Он считал, что теперь, когда конвой рассеялся, корабли адмирала Шнивинда пойдут назад и встретятся с флотом метрополии. В этих обстоятельствах, из-за отсутствия дополнительной информации, он решил, что эсминцы станут полезными для организации подвижной обороны на пути немецких кораблей к силам Товея. К тому же сейчас, когда танкер «Алдерсдейл» потерялся



среди остальных судов конвоя, представлялось маловероятным, что эсминцы, если отправятся обратно, сумеют разыскать танкер, и у них очень быстро закончится топливо. На самом деле танкер к тому времени уже был потоплен.

Несчастье, постигшее конвой PQ-17, поселило смятение в умы многих командиров флагманских кораблей, не привыкших получать странные и безапелляционные приказы адмиралтейства без объяснения причин. Это привело к преждевременному рассеиванию конвоя, но не обязательно к увеличению числа погибших судов. Гибель судов по большей части зависела от действий противника. Конечно, адмиралтейство располагало большим объемом разведывательной информации о противнике, чем офицеры в море, но на месте было виднее, как лучше поступить в каждый конкретный момент. Никто лучше стоящих на мостике офицеров не видел погодные условия в районе операции, не знал состояние дел с топливом и боеприпасами, других конкретных фактов, о которых адмиралтейство не имело и не могло иметь точного представления. Как доказали американские военные моряки, проводившие много успешных операций против японцев на Тихом океане, предпочтительнее всего сообщать командующему эскадрой максимальный объем информации и наделять его полномочиями проводить операцию по своему усмотрению.

Сейчас, когда стали известны все факты, совершенно ясно, что первичной причиной катастрофы стало решение правительства провести операцию несмотря на то, что она с самого начала имела немного шансов на успех. Как писал в «Истории британского военно-морского флота» профессор Майкл Льюис, «в свете накопленного стратегического опыта можно утверждать, что мы выполняли невыполнимую задачу продвижения конвоев вдоль сотен миль территории,

занятой немцами, при этом в воздушном пространстве наблюдалось безусловное господство люфтваффе, а море кишмя кишело немецкими подводными лодками: Гитлер согнал сюда все, которые сумел найти. Да и крупные военные корабли тоже были здесь». Успешное движение конвоев было бы возможным при наличии эскорта, способного справиться с любой из трех угроз, чего не было при организации русских конвоев. Тот факт, что адмиралтейство не было готово рисковать своим флотом к востоку от Медвежьего, явилось безмолвным признанием превосходства немецкой авиации в этом районе, с которой англичане пока не могли конкурировать. Наполеон как-то заметил: «Каждый командующий, выполняющий план, который считает плохим или разрушительным, виновен. Он обязан возражать, предлагать альтернативу и даже, если необходимо, уйти в отставку, но не становиться средством поражения доверенных ему сил». Но для любого военачальника такого уровня, как адмирал Паунд, отставка во время войны была равносильна дезертирству и не отвечала его представлениям о долге. Он был воспитан в убеждении, что пытаться сделать невозможное — это прерогатива королевского военно-морского флота.

Нельзя не остановиться на трагических событиях, связанных с караваном QP-13. Этот конвой состоял из 35 судов и следовал под командованием коммодора Гейла с эскортом из 5 эсминцев, 4 корветов, 2 минных тральщиков и 2 траулеров. Конвой был обнаружен с воздуха 2 июля, но сумел избежать неприятностей частично из-за входа в полосу густого тумана, а главным образом из-за того, что противник концентрировал свои силы для атаки на PQ-17. Прибыв к северо-восточной оконечности Исландии, конвой разделился. 16 судов, включая судно коммодора, с частью эскорта направились в Лох-Ю, остальные — в

Рейкьявик. Командиром оставшейся части конвоя стал капитан Хисс с «Американ Робин». Первые два дня погода была облачной и не было возможности определить свое местоположение. Поэтому точное положение конвоя было неизвестно. Радары, имевшиеся на некоторых судах, в то время еще не были надежными, а когда исландская часть конвоя подошла к берегу, погода совершенно испортилась. С северо-востока подул сильный, порывистый ветер, полил дождь, и видимость снизилась до мили. В 20.00 командер Кубисон, старший офицер эскорта, следовавший на тральщике «Найгер», решил выйти вперед, чтобы увидеть землю. Через два часа он заметил айсберг, который ошибочно принял за северную оконечность Исландии, поэтому приказал конвою ложиться на западный курс, который привел суда прямо на британское минное поле, о котором капитан Хисс даже не подозревал. Он узнал о его существовании только после получения сообщения от старшего офицера эскорта, в котором конвою предписывалось перестроиться в две колонны, чтобы пройти между минным полем и берегом. В 10.40 «Найгер» налетел на мину. Командер Кубисон поздно понял, что завел суда слишком далеко на север, и спешно передал приказ Хиссу срочно менять курс. Суда повернули на юго-восток, а «Найгер» затонул, унеся с собой немало человеческих жизней. Среди жертв был и командер Кубисон. В течение короткого промежутка времени еще 4 судна подорвались на минах и затонули, а 2 получили серьезные повреждения. Одним из погибших судов стал советский пароход «Родина», на котором среди пассажиров находились жены и дети советских дипломатов, работавших в Лондоне. На помощь пришел французский корвет «Розелис» под командованием лейтенанта Бержере, траулеры «Леди Мадлен» и «Святой Элстен».

В течение шести с половиной часов, рискуя каждую минуту взлететь на воздух, отважные моряки ходили по минному полю и подбирали пострадавших, среди которых было несколько моряков с крейсера «Эдинбург». Всего на борт было поднято 211 человек, но некоторые из них позже умерли от переохлаждения. Вот уж воистину «пришла беда — отворяй ворота».

## Глава 8

# Боевой эскорт эсминцев

*При обороне лучше считать,  
Что мощь врага больше, чем кажется,  
Тогда оборона будет надежной.*

*Шекспир*

После несчастья, постигшего конвой PQ-17, адмиралтейство потребовало от правительства согласия отложить отправку конвоев на север СССР до окончания полярного дня. К этому времени кромка льдов сместится на север, что позволит конвоям идти в большем удалении от берега. Первым желанием британского премьера было принять брошенный врагом вызов и поднять на бой всю мощь королевского военно-морского флота. Но здравый смысл победил. Пришлось Черчиллю довести эту информацию до Сталина (хотя он не сомневался, что реакция будет негативной), что он сделал в телеграмме от 17 июля 1942 года. «Наша задача заключается в том, — писал он, — чтобы сделать Баренцево море таким же опасным для немецких кораблей, каким они сделали его для нашего флота. Вот к чему мы должны стремиться, объединив для этого все доступные ресурсы». Но Сталин видел проблему в ином свете. В ответном послании он объявил присутствие тяжелых немецких кораблей и мощных сил авиации «совершенно неубедительными причинами» для прекращения отправки конвоев. Такую точку зрения советского руководителя понять несложно. Начатое немцами наступление на Дон на фронте протяженностью 200 миль развивалось довольно успешно, несмотря на отчаянные усилия Красной армии

и огромные потери. Что такое 23 судна и гибель нескольких сотен моряков по сравнению со многими тысячами ежедневно гибнущих советских людей? Победы японцев на Дальнем Востоке, стран оси Рим—Берлин в Северной Африке и немецких подводных лодок в Атлантике отступали на второй план, когда речь заходила об удавке, которая неуклонно сжималась на горле его страны.

Но даже если бы превысившие все разумные пределы потери каравана PQ-17 не вынудили адмиралтейство приостановить отправку конвоев, это бы сделала срочная необходимость укрепить оборону острова Мальта, поскольку это бремя легло на плечи флота метрополии. Кстати, его мощь ослаблялась начавшимся выводом приданных ему американских кораблей, которые требовались на Тихом океане. Момент был важен для переосмысления ситуации и составления планов на будущее отправку конвоев следует возобновить, когда для этого сложатся более благоприятные условия.

Немецкое командование было очень довольно успехом операции против конвоя PQ-17, который приписывался «отлично налаженному сотрудничеству между авиацией и подводным флотом». Ее результаты были сочтены соразмерными тем, что ожидалось от действия военных кораблей. При этом немцы упустили тот факт, что ожидание «Тирпица» и других крупных кораблей заставило адмиралтейство рассеять конвой, упростив таким образом задачу для авиации и подводных лодок. В результате этого неверного заключения и ограничений, наложенных Гитлером на действия своих больших кораблей, было принято решение в будущем не использовать их для атаки на груженные конвои PQ, поручив эту задачу люфтваффе и подводному флоту. Линкоры и крейсера должны были использоваться для нападения на обратные конвои QP в

Баренцевом море, что могло быть сделано без особого риска. Для упрощения таких операций было решено производить постоянное минирование водных пространств в районе Земли Франца-Иосифа, Новой Земли и побережья севера СССР.

21 июля немцы предприняли первые шаги для перехвата конвоя PQ-18, выход в море которого ожидался в конце месяца. Для этого на север Медвежьего были отправлены на патрулирование 5 подводных лодок. Остальные находились на базах, но пребывали в полной боевой готовности. Немцы так стремились повторить свой предыдущий успех, что информацию о любом передвижении британских кораблей в этом районе воспринимали как сигнал тревоги. Когда 22 июля к юго-западу от Шпицбергена было замечено 4 эсминца, которые везли в Архангельск боеприпасы взамен потерянных с караваном PQ-17, немцы немедленно сделали вывод, что острова будут использоваться в качестве бункеровочной базы для следующего конвоя. Затем 6 августа «U-405», патрулирующая в Датском проливе, доложила об обнаружении небольшого конвоя. Адмирал Клубер, только что сменивший на посту командующего ВМФ Северной Норвегии, немедленно выслал 10 подводных лодок на перехват предполагаемого русского конвоя. Погода стояла пасмурная и туманная, совершенно не подходящая для воздушной разведки. Когда спустя шесть дней прояснилось, в воздух на поиски конвоя поднялось 140 (!) самолетов. Только после того, как разведчики вернулись ни с чем, немцы поняли, что все это время шли по ложному следу.

Командующий береговой авиацией генерал-лейтенант Филип Джуберт, первое предложение которого перевести часть самолетов на север СССР было отвергнуто в адмиралтействе, снова вернулся к этой идее. Он указал, что, если бы во время

прохождения каравана PQ-17 на севере Советского Союза оказались торпедоносцы, вполне вероятно, адмиралтейству не пришлось бы отдавать злосчастный приказ. В конце концов было достигнуто соглашение о подготовке к временному переводу определенного числа самолетов на советские аэродромы на период прохождения очередного конвоя. Для перелета в СССР были отобраны следующие силы: 4 разведывательных «спитфайера», 210-я эскадрилья «каталин», 144-я и 255-я эскадрильи бомбардировщиков-торпедоносцев под командованием полковника авиации Хоппса. В то же время два офицера штаба бомбардировочной авиации ожидали встречи с адмиралом Товеем, чтобы обсудить возможность атаки тяжелыми бомбардировщиками немецких кораблей в Нарвике. Поскольку этот район находился за пределами радиуса полетов бомбардировщиков, имевшихся на вооружении в то время, возникал вопрос о приземлении на севере СССР и заправке горючим перед возвращением. Адмирал Товей предложил отправить наземный персонал и необходимые запасы морем, но не было получено согласие советского командования на использование одного из аэродромов для этих целей, и вопрос опять не был решен.

13 августа американский крейсер «Тускалуза», один из двух, оставшихся у адмирала Товей, покинул Клайд, имея на борту 300 тонн запасов и 167 рабочих из наземных служб для технического обслуживания двух эскадрилий «хэмпденов». Его сопровождали эсминцы «Родмен», «Эммонс» и «Натиск», на каждый из которых было погружено по 40 тонн боеприпасов. Наземный персонал и запасы для эскадрильи «каталин» должны были отправиться позже, поскольку на эти самолеты был такой высокий спрос, что им предстояло летать до последнего дня перелета на новый аэродром. На «Тускалузе» также находились медицинское



оборудование и медикаменты, которые должны были несколько облегчить условия в российских госпиталях, информация о которых достигла даже адмирала Товея. По его мнению, было неправильно подвергать британских моряков, получивших ранения во время транспортировки грузов в СССР, средневековым методам лечения. Вице-адмирал Ян Кэмпбелл, командовавший 3-й флотилией эсминцев, так описал увиденное им лично: «Условия в госпиталях Полярного, Мурманска и Архангельска, где лечились наши больные и раненые моряки, были воистину ужасны. Когда увеличивалась активность боевых действий на фронте Петсамо или когда в очередном конвое тонуло много судов, жесткие, неудобные кровати, покрытые сомнительной чистоты бельем, сдвигались в палатах почти вплотную. Медицинский персонал был одет в грязные халаты и пренебрегал использованием перчаток.

В душных, тесных палатах с заколоченными досками окнами (в качестве затемнения) стояла постоянная вонь, которую не могли перебить другие, более приятные запахи. С 7.00 и до 23.00 беспрерывно орало радио. Медикаментов не хватало, а к боли, испытываемой пациентами, врачи относились с восточным спокойствием и безразличием. Отвратительная и всегда одинаковая еда также не могла скрасить жизнь людям, не имевшим возможности позаботиться о себе. Британские хирурги старались, как могли, но из-за профессиональной зависти к операциям не допускались. Их профессиональные советы игнорировались».

Когда «Тускалуза» прибыла в порт, поступил запрет из Москвы на выгрузку медицинского оборудования, но от прочих запасов местные власти не отказались. Протесты адмирала Товея и главы британской военной миссии в Москве были оставлены без внимания. Только

на самом высоком уровне Черчилль—Сталин удалось решить вопрос о приеме медицинских грузов.

26 августа, после перерыва в два с половиной месяца, Гитлер снова встретился с Редером, чтобы обсудить операцию с конвоем PQ-17. Гросс-адмирал предположил, что «практически полное уничтожение конвоя, должно быть, вынудило противника временно отказаться от перевозок по этому маршруту или даже фундаментально изменить всю систему снабжения». Он также подчеркнул, что поставки в северные порты СССР являются решающими для хода войны, ведомой англосаксами. В то же время Редер был достаточно разумен, чтобы не закрывать глаза на угрозу оккупации англосаксами при помощи Франции Северной Африки. Он считал ее «величайшей угрозой для немецкой военной машины». Не было сделано попытки оценить относительную важность операций с русскими конвоями и на Средиземноморье; хотя существует запись о том, что Гитлер согласился с точкой зрения Редера по поводу положения на Средиземноморье, но упрямо продолжал считать Норвегию слабым звеном и настаивал, чтобы там оставались крупные силы флота. Его критиковали адмиралы Дениц и Риге, но это ничего не изменило. Возможно, повлияло то, что Германия считала Россию более важным союзником Британии, чем США. Вклад Красной армии в полную и окончательную победу над фашизмом был огромен и явился решающим, но американцы сделали для победы тоже много.

В конце августа Черчилль вернулся из Москвы, куда он отправился сразу после гибели каравана PQ-17. Этот визит, по его собственному заявлению, «вдохнул в него решимость любой ценой оказывать помощь России». Сталин произвел на британского премьера неизгладимое впечатление своей непоколебимой уверенностью в том, что война будет выиграна, и

Черчилль с удвоенной энергией принялся разрабатывать новые планы помощи Красной армии. 6 сентября он отправил Сталину длинное послание, в котором обрисовал шаги, предпринятые для защиты конвоя PQ-18, подготовка к отправке которого шла полным ходом. В начале сентября авиационные подразделения полковника Хоппса начали перебазироваться на север России. Эта задача была далеко не легкой, особенно для «хэмпденов», чья ограниченная дальность полета и плохое навигационное оборудование усложнили ее. Им предстояло проделать путь протяженностью 1500 миль, значительная часть которого пролегла над морем и оккупированной врагом территорией. Из 32 самолетов, взлетевших с британских аэродромов, только 23 добрались до места назначения. Шесть самолетов разбились в Норвегии и Швеции, причем гибель одного из них, как мы увидим позже, имела крайне неприятные последствия, у двух закончилось топливо, и они совершили вынужденную посадку на территории СССР, один был сбит советским истребителем, потому что летел над запретной территорией. Долетевшие благополучно получили заслуженные награды от премьер-министра. «Спитфайеры» и «каталины» прибыли в полном составе. «Спитфайеры» и «хэмпдены» должны были базироваться в Ваенге, «каталины» — в Красной. Оба аэродрома располагались на берегу Кольского залива

Специалисты адмиралтейства пришли к выводу, конвою PQ-18 со стороны немцев угрожают те же силы, что и его предшественнику. К сожалению, теперь в составе флота метрополии не было авианосца, после завершения операции по освобождению Мальты «Победный» отправился в док. Это накладывало существенные ограничения на боеспособность кораблей адмирала Товея. Он решил, что в диспозицию сил

защиты конвоя следует внести некоторые изменения. Он не сомневался, что атаки со стороны и авиации и подводных лодок будут отбиты, но с большими потерями; если же немцы отправят в море большие военные корабли, риск повторения несчастья, случившегося с PQ-17, многократно возрастет. Тем не менее он придерживался твердого убеждения, что в условиях «переменной видимости, преобладающей в этих широтах, присутствие мощных сил эсминцев будет серьезной угрозой, с которой противник, несмотря на наличие дальнобойных орудий, может не захотеть встретиться». Если же атака начнется, такой эскорт будет достаточно силен, чтобы нанести поражение врагу. Включив в состав эскорта эсминцы с большим запасом топлива, которые обычно используются для создания противолодочного экрана боевого флота, адмирал Товой собирался обеспечить конвой боевым эскортом из 12–16 кораблей. Конечно, возникали серьезные неудобства из-за необходимости использования эсминцев с малым запасом топлива для охраны военных кораблей, но с ними приходилось смириться. Было желательно, чтобы боевой эскорт остался с конвоем во время перехода по Баренцеву морю, где атака вражеских кораблей наиболее вероятна, поэтому предстояло изменить установившуюся практику одновременного выхода в плавание конвоев PQ и QR. Отправку конвоя QR следовало отложить до появления конвоя PQ на завершающем участке маршрута. Это означало, что длительность операции значительно увеличится, во-первых, по указанной причине, а во-вторых — из-за перемещения маршрута на север (к этому времени граница льдов находилась на максимальном удалении от норвежского побережья). Но даже при этом не было возможности на протяжении всего маршрута оставаться за пределами дальности полета немецкой

авиации. Из-за удлинения маршрута следовало принять дополнительные меры к обеспечению топливом. Потребовалось четыре танкера, чтобы обеспечить эту многочисленную флотилию на переходе. Было решено послать два из них под отдельной охраной в Лоу-Саунд на Шпицбергене; остальные два пойдут вместе с конвоем. Конвой PQ-18 должен был стать самым защищенным из всех, поскольку в состав эскорта был впервые включен авианосец «Мститель» с 12 «харрикейнами» и 3 «свордфишами». Такие корабли, заказанные в США по ленд-лизу годом раньше, только начинали вводиться в эксплуатацию. Их появление внесло решающий вклад в Дело защиты арктических конвоев. Адмирал Товея решил не выходить в море с силами прикрытия, как прежде, а руководить операцией с «Короля Георга V» из Скапа-Флоу, где он имел прямую телефонную связь с адмиралтейством. Его заместитель — вице-адмирал Брюс Фрейзер, поднявший свой флаг на корабле «Энсон», а также «Герцог Йоркский» и крейсер «Ямайка» на время операции перебазировались в Акурейри в Исландии. Оттуда они могли совершать краткие выходы в море на северо-запад от острова Ян-Майен. Ближнее прикрытие осуществляли три крейсера с 8-дюймовыми орудиями под командованием контр-адмирала Бонэм-Картера, оперировавшие к западу от Шпицбергена. Проводимая операция дала возможность укрепить норвежский гарнизон в Баренцбурге и доставить туда кое-какие грузы. Эту задачу выполняли два крейсера и эсминец.

Немецкие самолеты-разведчики вели постоянное наблюдение за портами Исландии, откуда выходили все предыдущие конвои. Чтобы отдалить обнаружение конвоя противником, было решено отправить его из Лох-Ю (северо-запад Шотландии) с отдельным эскортом из кораблей Западной группы. У восточного берега Исландии его должен был сменить океанский эскорт

Наконец настал день, когда тщательно разработанный план предстояло проверить практикой. 2 сентября конвой PQ-18 под командованием контр-адмирала Боддэм-Ветама, состоящий из 40 судов, вышел в море и лег на северный курс к проливам Минч. С ним шли 2 танкера — «Грей Рейнджер» и «Блэк Рейнджер», 4 минных тральщика и спасательное судно «Копленд». Как только караван вышел из-под защиты внешних Гебрид, на него обрушился яростный атлантический шторм такой силы, что движение вперед практически остановилось, и встреча с океанским эскортом состоялась с опозданием на тридцать шесть часов. Этот эскорт состоял из 2 кораблей ПВО «Алстер Квин» и «Элинбэнк», 3 эсминцев, 4 корветов и 4 траулеров. Встреча состоялась 7 сентября. 9 сентября контр-адмирал Бурнетт, командир боевого эскорта, поднявший свой флаг на крейсере «Сцилла», присоединился к конвою. Он привел авианосец «Мститель» и 10 из 18 предназначенных для участия в операции эсминцев. Бурнетт, которому теперь предстояло сыграть выдающуюся роль в истории русских конвоев, принадлежал к группе офицеров королевского ВМФ, называемых прыгунами или спрингерами. Эти люди особое внимание уделяли своей физической подготовке. Еще в юности он перепробовал занятия всеми доступными видами спорта и не отказался от своих увлечений в зрелом возрасте. Служба этого человека проходила главным образом на небольших кораблях, в итоге он стал контр-адмиралом и был назначен командовать эсминцами флота метрополии. К сожалению, занимаемая им должность была административная и не предполагала частые выходы в море. Решение о формировании боевого эскорта дало Бурнетту шанс, которого он долго ждал. Другие 8 эсминцев из его группы ушли вперед, чтобы получить топливо с танкеров «Олигарх» и «Блу

Рейнджер», которые были заранее отправлены к Шпицбергену. В эскорт также входили 3 минных тральщика и 2 субмарины. Еще 4 подлодки патрулировали в районе Лофотенских островов и 3 — вдоль северного побережья Норвегии. Всего в операции участвовал 51 корабль, в том числе 25 эсминцев. Таким образом, PQ-18 был самым защищенным конвоем из всех, ранее отправленных в Россию.

Уже 5 сентября врагу удалось получить весьма ценную информацию о конвое благодаря одному из шести «хэмпденов», которые потерпели аварию над Скандинавией. Этот самолет был сбит немецким патрульным кораблем и упал в районе Варде. Секретные документы, найденные на борту, содержали данные об организации радиосвязи в период прохождения двух конвоев. Благодаря этому, а также расшифровав перехваченный приказ советского командования 95-му военно-морскому авиационному полку, враг получил точную картину маршрута, время начала разных стадий операции и т. д. Все это оказало противнику неоценимую помощь в разработке планов атаки конвоев. Однако полученная информация не изменила решение немецкого командования использовать для нападения на конвой, идущий в Россию, только авиацию и подводные лодки, оставив надводные корабли для уничтожения обратного конвоя. Немецкая авиация, в которой количество бомбардировщиков-торпедоносцев достигло 92 единиц, пребывала в полной боевой готовности.

PQ-18 был обнаружен немецким самолетом-разведчиком поздно вечером 8 сентября. Однако из-за низкой облачности пилот очень скоро потерял его из виду. Вновь конвой был замечен только 12 сентября в 1.20. Подводные лодки немцев постоянно наблюдали за конвоем, но не могли приблизиться из-за находившихся на «Мстителе» самолетов противолодочной обороны,

которые уже совершили несколько атак и помогали кораблям эскорта держать вражеские лодки на расстоянии. В 21.00 12-го эсминец «Фолкнор» атаковал и потопил «U-88», но утром следующего дня сразу два судна на правом траверзе конвоя «Сталинград» и «Оливер Элсворт» — были торпедированы и потоплены лодками — «U-408» и «U-589», отомстившими за потерю товарища. Вокруг конвоя рыскало не меньше 8 вражеских лодок, и экипажам эсминцев было некогда скучать. Вечером того же дня первая группа эсминцев, возглавляемая Бурнеттом на «Сцилле», вернулась после получения топлива на Шпицбергене. Боевой эскорт теперь был в полном составе. Конвой находился в 150 милях северо-западнее Медвежьего и должен был пройти в 90 милях к северу от него. Дальше начинался самый опасный участок пути — Баренцево море.

Тем временем крейсера, курсировавшие на северо-западе от острова Ян-Майен, и танкеры в Лоу-Саунд были обнаружены немецкой воздушной разведкой. Таким образом, косвенно подтверждалось присутствие в составе эскорта авианосца. Немедленно появился приказ, в котором авианосец был объявлен первоочередной целью для атаки как с воздуха, так и со стороны подводных лодок. Немцы следили за конвоем удивительно настойчиво, иногда используя для этой цели группы из 8 самолетов. Причем их невозможно было отогнать, поскольку «харрикейны» на «Мстителе» были одной из первых конструкций и имели вооружение, значительно уступающее противнику. Горькая ирония заключалась в том, что на палубах судов конвоя находились «харрикейны» последней модели, но они были соответствующим образом упакованы и предназначены для Красной армии. Адмирал Тovej неоднократно на всех уровнях указывал на нелогичность таких решений и в конце концов добился оснащения авианосцев новыми самолетами.



Первая воздушная атака началась в 3.00 13 сентября, когда конвой находился в 450 милях от аэродрома Банак. В ней участвовали полдюжины «Ju-88», которые сбрасывали бомбы через разрывы в низких облаках с высоты примерно 4 тысячи футов. Атака закончилась без потерь с обеих сторон. Но это, как говорится, были только цветочки. Спустя полчаса 30 «Ju-88» и 55 торпедоносцев «He-111» провели массированную атаку. Торпедоносцы использовали тактический прием, известный под названием «золотая расческа». Они приблизились правильным строем на расстоянии 100-150 ярдов друг от друга на высоте около 35 футов над уровнем моря. Каждый самолет нес две торпеды, все были сброшены в воду одновременно, то есть на суда конвоя двинулись 110 (!) торпед сразу. Их следы сверху казались бесконечными зубьями гигантской расчески. Зрелище было незабываемым и требовало принятия немедленных мер. Коммодор приказал изменить курс на 45 градусов вправо, чтобы суда оказались на курсе, параллельном движущимся торпедам. Однако переданный сигнал был не замечен или неправильно понят судами, следовавшими в двух правых колоннах конвоя, и в 6 из 7 судов попали торпеды, причем одно из них скрылось в гигантском облаке взрыва. Пострадали еще 2 судна в середине конвоя, которые в итоге затонули. Удар был нанесен весьма болезненный и обещал быть не последним. Через сорок пять минут была проведена еще одна торпедная атака, не причинившая ущерба, а в 20.35, когда уже стемнело, следующая. Все они были встречены огненным барражем, в котором принимали участия и корабли сопровождения, и суда конвоя. Во время первой большой торпедной атаки крейсер «Сцилла» вырвался вперед, чтобы открыть огонь из своих скорострельных 4,5-дюймовых орудий. Ему удалось сбить несколько вражеских самолетов. В трех

атаках немцы потеряли 8 самолетов, все они были сбиты артиллерийским огнем с кораблей. Истребители «Мстителя», долго и безуспешно старавшиеся отогнать преследователей, оказались не готовы к отражению атаки. Это навело капитана авианосца командера Колтхерста на мысль изменить тактику и в дальнейшем не использовать истребители для бесплодных попыток справиться с преследователями. Они окажутся намного полезнее, если сумеют нарушить строй и расстроить атаку крупных воздушных подразделений, угрожающих конвою. Кроме того, он понял, что следует вести постоянное патрулирование в небе над конвоем. Самолеты будут по очереди садиться, получать горючее, боеприпасы и взлетать снова.

В 3.30 14 сентября конвой потерял еще одно судно — танкер «Ателтемплер», атакованное подводной лодкой «U-457». Поскольку вокруг конвоя рыскали стаи подводных лодок, было бесполезно пытаться взять его на буксир, поэтому танкер пришлось затопить. Судно находилось в конце средней колонны конвоя, поэтому нельзя не отдать должное капитану немецкой лодки, выполнившей эту атаку. Семь с половиной часов спустя один из «свордфишей» с «Мстителя» при помощи эсминца «Онслоу» потопил подлодку «U-589». Охота длилась полтора часа.

Адмиралтейство не знало о решении немцев не использовать крупные военные корабли против конвоев PQ, поэтому «каталины», вылетающие как из Великобритании, так и из СССР, вели постоянное наблюдение за этими кораблями. «Карманный» линкор «Шеер» вместе с крейсерами «Хиппер» и «Кельн» 10 сентября вышли из Нарвика в Альтенфьорд. Об этом передвижении доложили патрулирующие у берега субмарины, одна из которых, «Тигрис», провела неудачную атаку на «Шеер». Вплоть до 14 сентября «Тирпиц» оставался на своей якорной стоянке возле

Тронхейма. В тот день с одной из британских «каталин» поступило сообщение, что линкора на месте нет, и в адмиралтействе началась паника, особенно когда выяснилось, что он не присоединился к другим кораблям в Альтенфьорде. Торпедоносцы из Ваенги были срочно отправлены на поиски, но ничего не обнаружили и вернулись на базу. Но 18 сентября «Тирпиц» снова оказался на своей якорной стоянке. Вероятно, он проводил испытания в Вестфьорде.

Воздушный бой над PQ-18 возобновился 14 сентября в 12.35. Именно в это время на правом траверзе конвоя были замечены 20 торпедоносцев. Они шли достаточно низко, поэтому не были обнаружены радаром. На подходе к конвою они разделились на две группы: одна устремилась к «Мстителю», другая — к «Сцилле» и эсминцам. Судя по изменению тактики, противнику пришлось не по нраву присутствие в эскорте истребителей с авианосца, как и возросшая огневая мощь эскорта. На этот раз «Мститель» был готов к атаке. В сопровождении двух эсминцев, которые повторяли каждое движение авианосца (как рыба-лоцман, плывущая рядом с акулой), авианосец на большой скорости вырвался вперед, чтобы обеспечить себе пространство для маневра, а затем с его палубы поднялись 6 истребителей и ринулись навстречу врагу. Корабль ПВО «Алстер Квин» также покинул походный ордер, чтобы оказать помощь авианосцу своими 4-дюймовыми орудиями. «Зрелище не могло не радовать глаз, — позже вспоминал Бурнетт. — «Мститель» летел перед конвоем, а с его палубы один за другим взмывали в небо истребители, затем корабль развернулся и, преследуемый торпедоносцами, снова направился в сторону конвоя». Атака стоила немцам 11 самолетов. В конвое потерь не было. Еще не успели уцелевшие торпедоносцы скрыться за горизонтом, как в небе появились 12 «Ju-88» и начали пикировать на конвой.

Бомбы рвались очень близко к кораблям, одна из них едва не угодила в «Мститель», но ущерб нанесен не был, а противник потерял еще один самолет. Когда бомбометание закончилось, снова появились торпедоносцы. Они, как и ранее, разделились на две группы, одна из которых пошла на «Мститель». Однако в небе над ним находилось 10 истребителей. Эта атака стоила немцам еще 9 самолетов. Правда, на этот раз не обошлось без потерь в конвое. Судно «Мери Люкенбэк», находившееся в правой колонне конвоя, было торпедировано и взлетело на воздух. Взрыв был такой силы, что волной накрыло соседний пароход «Натаниель Грин». Обломками повредило упаковку палубного груза. Многие суда конвоя везли по 2–3 тысячи тонн тринитротолуола, и для экипажей не была тайной вероятность при попадании торпеды взлететь на воздух. Во время операции были сбиты три «харрикейна», но летчиков удалось спасти. Последняя в тот день атака началась в 2.30, когда сзади подошли 20 бомбардировщиков и начали бросать бомбы через разрывы в облаках. Несмотря на тяжелые условия — цели можно было заметить лишь мельком, — был сбит еще один вражеский самолет. Затем небо плотно затянуло облаками, и защитники конвоя получили благословенную возможность перевести дух. Воздушный налет длился три часа. На следующий день облачность оставалась низкой, но в промежутке между 12.45 и 15.35 в небе появилось около 50 самолетов, искавших разрывы в облаках. Всякий раз, когда их удавалось увидеть, артиллерийские расчеты открывали яростный огонь. Противник потерял три самолета, в конвое потерь не было. Теперь PQ-18 находился в 400 милях от ближайшего немецкого аэродрома, но, учитывая погодные условия, летчики были вынуждены прекратить атаки. Асы Геринга потопили 9 судов, при

этом потеряв 34 самолета. Такой баланс рейхсмаршал не мог считать удовлетворительным.

Но несчастья конвоя PQ-18 еще не закончились. В непосредственной близости от него находились 3 немецкие подводные лодки, еще 12 рыскали неподалеку. Две субмарины выдали свое присутствие на поверхности благодаря тонким струйкам дыма из газовыхлопных шахт. Их отогнал эсминiec «Благоприятный». В три часа ночи 16 сентября одна из лодок была успешно атакована эсминцем «Движущий», когда она пыталась поднырнуть под экран на левом траверзе конвоя. Впоследствии выяснилось, что это была «U-457», торпедировавшая «Ателтемплер». В тот же день «Благоприятный» и «Оффа» неудачно атаковали еще одну замеченную на поверхности вражескую подводную лодку. После этого на все немецкие субмарины, находящиеся вблизи PQ-18, поступил приказ группы «Север» следовать к конвою QR-14, который вышел из Архангельска 13 сентября и должен был появиться из горла Белого моря. Его история будет рассказана в следующей главе.

Вечером Бурнетт начал перемещать свои силы от PQ-18 к QR-14. Операция проводилась в три этапа, чтобы сделать ее менее заметной для врага. Кроме «Мстителя» и боевого эскорта, он взял с собой корабль ПВО «Элинбэнк», танкеры «Грей Рейнджер» и «Блу Рейнджер» и две субмарины. С караваном PQ-18 остались: корабль ПВО «Алстер Квин», а также эскорт из 3 эсминцев, 3 минных тральщиков, 4 корветов и 4 траулеров. На следующее утро к нему подошли два больших советских эсминца; еще два размером поменьше пришли днем позже. На больших эсминцах имелись четыре 5-дюймовых орудия с углом подъема 45 градусов, а также два 3-дюймовых орудия. Они оказались очень полезными, когда конвой в 8.20 18 сентября в районе мыса Канин Нос снова подвергся

атаке с воздуха. 12 торпедоносцев «He-111» приблизились с правой стороны и сбросили свои торпеды с расстояния 3–4 тысячи ярдов. По мнению коммодора, у судов были все шансы уклониться от несущихся к ним торпед, но пароход «Кентукки» получил пробоину. Аналогичная атака часом позже была для немцев неудачной, но на этот раз к торпедоносцам присоединились бомбардировщики «Ju-88». Одна из бомб угодила в злосчастный «Кентукки», решив его судьбу. В конвое было судно с катапультной «Эмпайр Морн» и, конечно, истребитель «харрикейн». Его пилот до сих пор оставался пассивным наблюдателем происходящих вокруг трагических событий, но дождался своего часа. В результате его умелых действий было сбито еще 3 немецких бомбардировщика. Выполнив свою миссию, пилот «харрикейна» полетел к берегу и благополучно приземлился на одном из советских аэродромов, имея в баках всего лишь 4 галлона <sup>[11]</sup> горючего. Конвой прибыл в устье Двины 19 сентября, но, прежде чем суда успели пришвартоваться у причалов, налетел сильный порывистый ветер, вынудивший их искать более защищенные якорные стоянки. В это время появилось еще 12 «юнкерсов», которые в течение часа сбрасывали бомбы, к счастью не причинившие вреда 21 сентября в гавань вошли три судна, ранее севшие на мель и оставшиеся под охраной «Алстер Квин». Их бомбили все время, пока они ждали прихода буксиров. Очевидно, немцы хотели компенсировать свои потери.

Из 40 судов, покинувших Лох-Ю 2 сентября, 13 были потеряны, несмотря на значительно более сильный, чем обычно, эскорт, которым был обеспечен конвой. Но ни один из предыдущих конвоев не подвергался таким упорным воздушным атакам, в которых участвовали, по самым скромным подсчетам, более 100 торпедоносцев и

чуть меньшее количество бомбардировщиков. Что было более важным, противник лишился уверенности в своей способности рассеять конвой, угрожая только атакой с воздуха. Враг убедился, что истребители с авианосца не дают приблизиться к конвою, чтобы атаковать, а надежный экран, образуемый военными кораблями вокруг конвоя, делает торпедирование судов во внутренних колоннах конвоя делом, имеющим мало шансов на успех. Бурнетт сомневался, считать операцию успешной или неудачной, но если бы он мог узнать мнение немцев, то решил бы: боевой эскорт себя оправдал.

## Глава 9

### Конец начала

*Это еще не конец. Это даже не начало конца. Вероятно, это конец начала.*

*У.С. Черчилль, 10 ноября 1942 года*

Теперь мы должны проследить за приключениями каравана QP-14 при его движении на запад и участием в них контр-адмирала Бурнетта, умного человека и способного моряка, отдававшего всего себя борьбе с обстоятельствами.

В QP-14 входили главным образом уцелевшие суда из конвоя PQ-17, поэтому он был небольшим — всего 15 судов. Его вел неукротимый коммодор Даудинг, поднявший свой брейд-вымпел на «Гласе океана», который был коммодорским судном в конвое PQ-16 и едва не угодил под бомбы. В эскорт вошли корабли ПВО «Паломарс» и «Позарика», 2 эсминца, 4 корвета, 3 минных тральщика и 3 траулера. Командовал эскртом капитан Дж. Кромби, старший офицер флотилии минных тральщиков. Его вклад в обеспечение безопасности конвоя трудно переоценить.

Читатель, без сомнения, вспомнит, что согласно приказу немецкой группы «Север» тяжелые корабли теперь должны были использоваться для атаки на обратные конвои при прохождении ими Баренцева моря. Для этой цели в Альтенфьорде находились крейсера «Хиппер» и «Кельн», «карманный» линкор «Шеер» и 4 эсминца. Но 13 сентября (в день, когда QP-14 вышел из Архангельска) Гитлер позвонил адмиралу Редеру и предостерег его от излишнего риска: потери



могут быть, но только с соответствующими результатами. Гросс-адмирал знал о существовании боевого эскорта эсминцев, не было для него тайной и пребывание в водах у Северной Норвегии британских субмарин, обнаруживших свое присутствие при неудачной атаке на «Шеер». Он не должен был забывать о перебазировавшихся на север СССР воздушных эскадрильях, присутствии в море британского флота и о постоянном наблюдении за его кораблями с воздуха. Оценив указанные факторы, гросс-адмирал пришел к разумному выводу, что риск слишком велик, и отменил намеченную операцию. Интересно, что адмирал Паунд как-то заметил премьер-министру, что если бы Редер командовал всем флотом, включая подводный, и Военно-воздушными силами Германии, то смог бы гарантировать прекращение движения русских конвоев в обоих направлениях. Если бы Гитлер не был столь невежественен во флотоводческой деятельности и не накладывал уродливые ограничения на действия своего командующего флотом, история могла совершить другой виток.

Погода благоприятствовала прохождению конвоя. На пути постоянно встречались полосы густого тумана, изредка налетали снежные шквалы, затруднявшие действия авиации. Было очень холодно, из-за обледенения самолеты с «Мстителя» не могли вести постоянное патрулирование в небе над конвоем. В этом им здорово помогали «каталины», вылетающие из Кольского залива. Противник не был осведомлен о точном маршруте конвоя, поэтому первоначальная диспозиция субмарин оказалась неудачной. Им были даны инструкции патрулировать вдоль 200-мильной линии между южной оконечностью Шпицбергена и Медвежьим. Но когда лодки заняли указанные позиции, конвой уже успел пройти этот участок и находился

намного западнее. Когда это стало известно из сообщения самолета-разведчика, обнаружившего конвой утром 18 сентября, подводные лодки на полной скорости устремились в погоню. Вскоре три субмарины были замечены на северо-востоке от конвоя, они даже атаковали одно судно, к счастью неудачно.

Танкеры «Грей Рейнджер» и «Блэк Рейнджер», отдавшие кораблям эскорта на переходе 5600 тонн топлива, истощили свои запасы. Адмирал Бурнетт, не желавший ослаблять боевой эскорт в критический момент, отправил два эсминца в Лоу-Саунд за танкером «Олигарх». Ненастная погода, казалось, представляет отличную возможность сбить со следа вражеские субмарины и самолеты. Бурнетт решил, что утром 19 сентября, когда конвой минует южную оконечность Шпицбергена, он изменит курс и направится вдоль западного побережья Шпицбергена, увеличив расстояние до немецких аэродромов на севере Норвегии. К тому же они пойдут навстречу приближающемуся танкеру. Чтобы быть уверенным, что вражеские субмарины, преследующие конвой, не смогут заметить изменение курса, за час до этого он приказал эсминцам занять места в конце колонны и следовать первоначальным курсом еще 6 миль после того, как конвой повернет на северо-запад, затем на максимальной скорости идти на соединение с конвоем. Он также приказал осуществлять постоянное патрулирование воздушного пространства над замыкающей частью колонны, чтобы подводные лодки (если они преследуют конвой) оставались во время изменения курса под водой. Эта предосторожность была не излишней: три вражеские субмарины, спешившие за конвоем, были вынуждены уйти под воду. Все было бы хорошо, не пояись в самый неподходящий момент вражеский самолет-разведчик. В 8.20 конвой изменил курс, но оставалось неясным, заметили этот

маневр с самолета или нет. Преследовавшие конвой подводные лодки появились снова двенадцать часов спустя.

После выхода из Белого моря от конвоя отбилось 2 судна. Одно из них внезапно появилось из тумана неподалеку от конвоя, причем с того направления, откуда ожидалась атака вражеских кораблей, заставив Бурнетта пережить несколько неприятных минут. Второе судно было найдено тем же вечером, но оно не могло поддерживать скорость конвоя, и его отправили в Лоу-Саунд к «Блу Рейнджеру», с которым оно впоследствии вернулось в Великобританию.

За десять дней, в течение которых немецкие подводные лодки преследовали оба конвоя, им удалось потопить только три судна. Но неожиданно удача улыбнулась им, и в течение следующих трех дней они сумели отправить на дно два корабля эскорта, три торговых судна и один танкер. Их первой жертвой стал тральщик «Леда», шедший замыкающим в конвое. В 17.20 20 сентября его торпедировала и потопила «U-435», посчитав его эсминцем. 14 членов экипажа тральщика погибли. По приблизительной оценке, вокруг конвоя находилось не менее пяти вражеских субмарин, поэтому самолеты и эсминцы вели постоянный поиск, правда безуспешно. В 15.20 «Р-614», одна из двух британских субмарин, находившихся в составе эскорта, заметила «U-408» и начала преследование. К сожалению, атака оказалась неудачной, и торпеды прошли мимо. Вечером того же дня «U-255» выпустила три торпеды по американскому судну «Серебряный меч», одному из тех счастливицов из PQ-17, которым удалось избежать уничтожения благодаря мужеству лейтенанта Грэдуэлла — командира траулера «Айршир». Все торпеды попали в цель. Судно, которому пришлось пройти через столько опасностей, погибло уже на подходе к дому. В этом эпизоде следует отдать

должное умелым действиям командира немецкой подводной лодки, хотя немалую роль сыграли неблагоприятные условия для гидролокационного поиска, вызванные летним таянием льдов, — фактором, которому в те времена не давали должную оценку.

Поскольку конвой уже находился за пределами дальности полета немецких бомбардировщиков, Бурнетт решил отправить авианосец «Мститель» и крейсер «Сцилла» на базу. Предварительно он запросил помощь береговой авиации в осуществлении противолодочного патрулирования над конвоем, дав передышку пилотам с «харрикейнов» «Мстителя», которые в течение десяти дней почти не выходили из боя. Кроме того, он считал возможной атаку со стороны вражеских подводных лодок и не хотел подвергать дорогостоящие корабли риску без острой необходимости. К сожалению, все силы береговой авиации были брошены в бои, которые развернулись над конвоями в Северной Атлантике. Адмирал об этом не знал. Поэтому он перенес свой флаг на эсминец «Милн» (командир — капитан Кэмпбелл), и оба корабля отделились от флотилии и ушли на базу. Они еще не успели скрыться за горизонтом, когда «U-703» торпедировала эсминец «Сомали» (класс «Трибальд») под командованием лейтенанта-коммандера К. Мауда. Погода была тихой, и имелись неплохие шансы спасти корабль. Поэтому поврежденный эсминец был взят на буксир таким же эсминцем «Ашанти» (капитан Р. Онслоу), а еще три эсминца и траулер «Лорд Мидлтон» были выделены для охраны. Таким образом, конвой остался с 12 эсминцами и ближним эскортом из 9 кораблей. На следующее утро появившаяся в небе «каталина» вселила в души моряков надежду, что просьба адмирала о помощи будет выполнена. К несчастью, уже через несколько часов самолет был сбит

подводной лодкой, которую он атаковал, и никакой замены не последовало.

Днем 22 сентября, убедившись, что буксировка идет нормально, Бурнетт передал командование капитану Скотт-Монкрифу на эсминце «Фолкнор» и взял курс на Скапа-Флоу. Ровно через час подводная лодка «U-435» проникла сквозь экран эскорта и с промежутками в пять минут торпедировала три судна: танкер «Грей Рейнджер», «Беллингем» (еще одно уцелевшее судно из RQ-17) и «Глас океана» коммодора. Снова коммодор Даудинг оказался в ледяной воде, ожидая помощи. К счастью, спасательные суда находились поблизости, и он, как и большинство офицеров и членов экипажа погибших судов, был поднят на борт. Это была последняя атака, вскоре вражеские лодки были отозваны. Но теперь конвой столкнулся с другим противником — налетевшим с севера штормом. Он обрушил всю свою ярость на идущие в балласте, то есть высоко сидящие в воде суда, словно стремясь довершить то, что не удалось врагу. Люди вздохнули с облегчением, когда суда вошли в защищенные воды проливов Минч. Уцелевшие суда конвоя RQ-14 пришвартовались у причалов Лох-Ю 26 сентября.

Но что случилось с поврежденным эсминцем «Сомали», медленно шедшим на буксире в южном направлении? Торпеда попала в машинное отделение — одно из самых больших помещений на судне. Оно оказалось затопленным, как и прилегающее котельное отделение. Корабль принял несколько сотен тонн воды и теперь сидел в воде очень низко. Буксирный состав медленно продвигался вперед со скоростью не более 5 узлов. Оба капитана отлично понимали, что судьба подбитого корабля напрямую зависит от того, как долго продержится хорошая погода. Несмотря на все усилия ограничить зону затопления, вода просачивалась в другие помещения, и корабль продолжал держаться на

плаву благодаря постоянно работающим насосам. Когда вышел из строя дизель-генератор, снабжавший энергией насосы, проблему удалось разрешить, протянув силовую кабель с «Ашанти», что было сделано с немалым трудом. Экипаж «Сомали» старался облегчить судно, переправив многое на траулер «Лорд Мидлтон» и выбросив за борт все, что не являлось предметами первой необходимости. Благодаря этому за следующие два дня удалось значительно продвинуться вперед. Утром 22 сентября на пути кораблей встретился танкер «Блу Рейнджер», причем это произошло в тот момент, когда капитан Онслоу стал проявлять серьезное беспокойство из-за стремительно снижающихся запасов топлива. Продемонстрировав большое мастерство, он сумел подойти на нужное расстояние к корме танкера, продолжая тянуть за собой потерявший ход корабль. Позже он говорил, что зрелище трех идущих друг за другом кораблей, связанных между собой, вероятно, было очень необычным. Вечером следующего дня падающий барометр и появившиеся в небе грозовые облака предупредили о надвигающемся шторме. Все, кроме двух офицеров, одним из которых был лейтенант-коммандер Мауд, и 80 матросов, были сняты с «Сомали». К тому времени было сделано все возможное для обеспечения живучести корабля, но ветер ежеминутно крепчал, волны вздымались к небу гигантскими валами, и многотонные массы воды обрушивались на наполовину затопленный корабль. После того как оборвался буксирный конец, стало ясно, что катастрофы не избежать. Капитаны двух кораблей вели постоянные переговоры по телефону. Лейтенант-коммандер Мауд приказал всем собраться на палубе, и как оказалось, удивительно вовремя. Несчастье, хотя его и ожидали, произошло неожиданно. Рано утром 24 сентября к оглушительному реву ветра и яростным

ударам волн, заливающих корму, прибавился резкий скрежет ломающегося металла. Корабль переломился пополам. Две половинки словно нехотя разошлись и затонули. Только 35 человек из 80, оставшихся на борту, удалось спасти. Среди них был и лейтенант-коммандер Мауд, находившийся, когда его вытащили из воды, без сознания. Забытие позволило ему не испытать ужас в ожидании жуткой смерти в ледяной купели.

В результате двух конвойных операций из 55 судов 16 затонули. К ним присоединились эсминец, минный тральщик и танкер. Кроме того, Погибло 4 самолета (пилоты трех из них были спасены). Проанализировав результаты, адмирал Товей не счел потери чрезмерными, принимая во внимание число и продолжительность произведенных на конвои атак. Немцы потеряли 33 торпедоносца, 6 пикирующих бомбардировщиков «Ju-88» и 2 самолета-разведчика — всего 41 самолет. Кроме того, 3 подводные лодки затонули, а 5 получили повреждения. Одна лодка была потоплена «Каталиной» у берегов Исландии, когда она, находясь на поверхности, ожидала подхода каравана QR-14. На конвои было сброшено более 250 торпед, потопивших 10 судов. Результаты операций глубоко разочаровали немцев. Командование ВМФ приписывало неудачу подводных лодок в действиях против PQ-18 из-за наличия противолодочных самолетов на «Мстителе» и плотному экрану, созданному эсминцами вокруг конвоя. Командование ВВС считало основной причиной своих потерь значительно лучшее вооружение эсминцев боевого эскорта в сравнении с обычными эсминцами сопровождения, усовершенствованные методы радарного наблюдения, более сильное артиллерийское вооружение на торговых судах. Отказавшись от использования своих военных кораблей, противник снизил свои шансы на достижение успеха. Остается непонятным, почему немцы не сделали попытку

атаковать танкеры в Лоу-Саунд, которые, находясь за пределами зоны действия береговой авиации, были уязвимы для подводных лодок. Потеря этих судов могла поставить под угрозу срыва всю операцию, потому что многое зависело от возможности вовремя пополнить запасы топлива эсминцев.

Нельзя не упомянуть о беспримерном мужестве экипажей эсминцев, которые были вынуждены в течение восемнадцати дней выносить огромное физическое напряжение непрерывающихся боев в суровых погодных условиях. Люди практически все время были на ногах. Как писал в своем рапорте адмирал Бурнетт, «когда прекращались атаки с воздуха, начиналась охота за подводными лодками, бесчисленные патрули, перемещения в строю и многое другое. Если же наступали редкие передышки, они заполнялись заботами о пополнении запасов топлива или заботой об уцелевших моряках с других судов». Тяжелое бремя легло на командиров, которые должны были круглосуточно контролировать ситуацию и мгновенно принимать верное решение. Многие из них сутками не покидали мостик, здесь ели и при возможности дремали на жесткой деревянной скамье.

Как упоминалось ранее, по возвращении из Москвы Черчилль предпринял шаги, гарантирующие помощи для СССР зеленую улицу во всех областях. В своем послании комитету начальников штабов от 16 сентября он указывает на важность поддержания постоянного потока грузов для снабжения Красной армии на фронтах, поражения которой нельзя допустить, поскольку в этом случае «вся мощь немецкой военной машины обратится против нас». Но снова операции на других театрах военных действий оказались более важными; на этот раз они могли явиться переломными в ходе войны со странами оси Рим—Берлин. Началось выполнение плана высадки в Северной Африке,



известного под названием «Факел», и для его выполнения потребовалось участие значительной части флота метрополии. Операция должна была производиться в конце октября — начале ноября. Черчилль намекнул Сталину, что ее проведение отразится на русских конвоях, но не уточнил, что в их отправке неизбежен перерыв. Он надеялся, что найдется возможность продолжить работу. Сталин всегда очень болезненно реагировал на любое изменение в цикле конвоев, и Черчиллю не хотелось нарушать хорошие отношения с советским лидером, которые ему с трудом удалось наладить. Как следует из посланий, которыми он регулярно обменивался с Рузвельтом, американский президент придерживался той же позиции. Черчилль искренне желал помочь советскому народу, который вел тяжелую борьбу с фашизмом. Он не переставал восхищаться отвагой советских людей и решимостью любой ценой победить, поэтому вернулся к своей идее, которая ранее не нашла поддержки у начальников штабов: выбить немцев из Северной Норвегии, высадив десант. Планируемую операцию он окрестил «Юпитер». «Если мы примем во внимание потери, сопутствующие каждому конвою, — писал он 16 сентября, обращаясь к начальникам штабов, — учтем, что они будут повторяться по три раза каждые два месяца, то нас ждут печальные последствия, и скорее всего нам придется объявить о невозможности отправки конвоев. Поэтому «Юпитер», несмотря на дополнительные расходы и риск, является самым дешевым решением».

План был, несомненно, смелым и говорил о живом воображении его составителя, но встретил упорное сопротивление британской военной верхушки. Американцы, ведущие войну одновременно на двух океанах, тоже не проявили энтузиазма к реализации этой идеи: каковы бы ни были военные достоинства идеи, претворить ее в жизнь не удалось бы из-за

нехватки судов. Все суда, кроме тех, которые использовались для завоза грузов в Великобританию, были заняты на перевозке припасов и подкрепления для армий на Среднем Востоке и для подготовки к высадке в Северной Африке. С большой неохотой премьер-министр был вынужден отказаться от своего плана, который ему очень нравился.

Две последние недели сентября и первую неделю октября Черчилль обменивался телеграммами с Рузвельтом. Высшие руководители двух стран обсуждали, как сообщить Сталину новость о временном прекращении отправки конвоев. Президента Соединенных Штатов также не прельщала эта перспектива, и он предложил новую организацию движения судов по опасному маршруту, при которой основными приемами стали бы уклонение от встреч с противником и рассеивание. При этом у Сталина не возник бы повод жаловаться. Предложение президента было принято в несколько измененной форме. В начале ноября на 76 градусе северной широты солнце уже не стоит круглосуточно над горизонтом. Учитывая этот факт, а также благоприятные ледовые условия и пасмурную погоду, у следующих поодиночке судов имелись неплохие шансы проскочить незамеченными. Вдоль маршрута были высланы траулеры, а на север Медвежьего отправлены 2 субмарины. Все они при возникновении необходимости должны были заниматься спасением людей. Но даже после стольких приготовлений оказалось нелегко отыскать добровольцев для участия в опасном мероприятии. Не помогла даже премия в 100 фунтов стерлингов, выплачиваемая каждому волонтеру. Из 13 вышедших в плавание судов 3 вернулись, одно потерпело аварию у Шпицбергена и потом было разбомблено, 2 были потоплены подводными лодками, 2 — самолетами и только 5 благополучно прибыли в порт назначения. Из 8

судов, отправившихся в обратный путь из России, было потеряно одно. В обратный путь британские и американские суда выходили попеременно, а поскольку американские были более быстроходными, они иногда догоняли друг друга.

Ожидая согласия президента с проектом телеграммы Сталину, в котором приводились причины невыхода в море конвоя PQ-19, британский премьер занялся обсуждением с Молотовым вопроса об отказе советской стороны принять госпитальное оборудование, о чем говорилось в предыдущей главе. Молотов прислал ответ, который Черчилль назвал «примером того, как официальным жаргоном можно уничтожить любые попытки наладить человеческие отношения», но разрешение было получено, и оборудование отправили на крейсере «Аргонавт», вышедшем в море в сопровождении двух эсминцев 13 октября. На обратном пути он должен был доставить домой экипажи двух эскадрилий «хэмпденов», переданных советским ВВС. 21 октября корабли благополучно вошли в Кольский залив.

В британскую разведку начала поступать информация о значительном сокращении военно-воздушных сил Германии на севере Норвегии. В это время 8-я армия генерала Монтгомери развивала наступление, преследуя разбитый африканский корпус генерала Роммеля, и «величайшая опасность для немецкой военной машины», которую предвидел адмирал Редер, стала реальностью. Еще одной причиной перевода люфтваффе стало наступление зимы, делавшей условия эксплуатации самолетов на севере Норвегии очень сложными. Поскольку в портах Белого моря скопилось большое количество судов, которым пришлось бы остаться на зимовку, если их не вывести до середины декабря, в адмиралтействе было принято решение об организации специального конвоя.

Адмирал Товей неоднократно повторял, что число судов в конвое не должно превышать 20 единиц, но из-за острой нехватки тоннажа ему пришлось согласиться на 30. Когда дошло до дела, одно судно не смогло выйти в море, другое оказалось выброшенным на берег, и в назначенную дату 17 ноября в плавание отправились 28 судов под началом коммодора В. Микса. При прохождении конвоем Баренцева моря его эскорт был усилен 5 эсминцами. К западу от Медвежьего им на смену ожидалось другие. Прикрытие от возможной атаки вражеских кораблей осуществляли 2 крейсера и 3 эсминца под командованием контр-адмирала Гамильтона. Одна советская и 3 британские субмарины заняли позиции у входа в Альтенфьорд, где находились крейсер «Хиппер» и 3 эсминца. Ориентировочно 15 ноября противнику удалось перехватить и расшифровать радиосообщение, из которого он узнал о дате выхода конвоя, поэтому корабли были приведены в боевую готовность и стояли «под парами», а 8 немецких подводных лодок заняли позиции вдоль 240-мильной линии к востоку от острова Медвежий на перехват. Однако начавшиеся штормы нарушили планы и немцев и союзников. Учитывая отсутствие воздушной разведки, «Хиппер» так и не вышел в море, а суда конвоя так разбросало штормом, что их не могли обнаружить ни свои, ни чужие. Ни один из двух эскротов не сумел найти конвой, который прошел к югу от острова Медвежий, чтобы обойти район предполагаемого скопления подводных лодок. Два судна стали жертвами подводных лодок, остальные благополучно прибыли в исландские воды, где их встретил конвой и провел до Лох-Ю.

Через два дня после выхода конвоя QR-15 Гитлер провел очередное совещание с гросс-адмиралом Редером, которому было нечем порадовать фюрера. Повсеместно возникающие, как грибы, британские

минные поля требовали привлечения к работе всех минных тральщиков. Военные корабли по большей части стояли из-за нехватки топлива, на «Тирпице» возникли проблемы с двигателями, которым требовался ремонт, вывод подразделений люфтваффе из Норвегии обнажил все слабые места береговой обороны, которых оказалось немало. Командующий военно-морским флотом Германии снова высказал мнение о том, что операции против русских конвоев следует проводить только тогда, когда цель оправдывает средства. В частности, достойными целями он считал конвои QR, которые, по его соображениям, «не будут очень хорошо охранять, поэтому могут быть достигнуты более впечатляющие результаты». Забавно, но, вероятно, уничтожение подвозимых в Россию военных грузов Редер не считал целью, достойной внимания! Гросс-адмирал доложил, что оборудованный 8-дюймовыми орудиями крейсер «Принц Эйген» (корабль того же класса, что и «Хиппер»), а также «карманный» линкор «Лютцов» готовы к переходу с Балтики в Норвегию. Однако из-за недостатка топлива Гитлер решил отправить туда только дизельный «Лютцов». Фюрер снова проявил обеспокоенность вероятным, по его мнению, захватом Норвегии союзниками во время полярной ночи, поэтому распорядился укрепить наземные силы в регионе. Он акцентировал внимание на том, что число действующих в северных водах субмарин не должно быть меньше 23 единиц. Еще не отдавая себе отчета в том, что перелом в ходе войны уже наступил, он приказал своим подчиненным разработать план захвата Исландии с использованием транспортных субмарин, которые следовало построить для этой цели.

Медленно, но верно инициатива, которую немцы не выпускали из рук в течение трех долгих лет, переходила к союзникам. В это время было принято

решение об изменении буквенных обозначений конвоев. Отныне они должны были обозначаться другими литерами: не PQ-QP, а JW-RA. Официально это было сделано по соображениям безопасности, но, как мы убедимся позже, тем самым было положено начало новой серии блестящих операций королевского ВМФ по защите конвоев.

## **Глава 10**

### **Под звуки орудий**

*С Новым годом, с новым счастьем!*

*Русское пожелание*

Переход конвоев в Россию зимой проходил совсем не так, как летом. Полярная ночь, господствующая над северными широтами с середины ноября по середину января, делала невозможной воздушную разведку. А если еще учесть яростные штормы, которые в это время года являются в северных широтах обычным явлением, число судов в конвое (по мнению адмирала Товея) должно быть ограничено тем количеством, которые можно удержать вместе. Он считал, что зимой представляется возможность избежать атак военных кораблей и подводных лодок и, может быть, даже совершить весь переход тайком от противника. Но адмиралтейство отклонило предложение адмирала об отправке маленьких конвоев из 6 судов под охраной 3 траулеров. В это время шел конвой QR-15, и специалисты внимательно следили за суетой вражеских подводных лодок вокруг него. Контрпредложение адмиралтейства подождать до 22 декабря и отправить конвой из 31 судна с усиленным эскортом, аналогичным сопровождавшему PQ-18, не устраивало адмирала Товея по двум причинам. Во-первых, при существующих зимой погодных условиях большому конвою почти невозможно удержаться в походном порядке. Скорее всего, суда окажутся разделенными на небольшие группы, которые будут разбросаны на большом водном пространстве. Так будут созданы благоприятные условия для действия вражеских подводных лодок и надводных кораблей. Во-

вторых, если ждать до 22 декабря, будет упущена половина наиболее удобного для следования конвоев темного времени — полярной ночи. После длительных и бурных обсуждений Товей получил приказ отправить конвой двумя частями по 16 судов, каждая из которых будет охраняться 7 эсминцами, траулерами и тральщиками. Чтобы на самом опасном участке пути в Баренцевом море конвой могли прикрывать крейсера, флот метрополии получил пополнение в виде 2 крейсеров, оснащенных 6-дюймовыми орудиями. Вопреки мнению адмирала Товей, адмиралтейство настояло, чтобы крейсера шли вместе с конвоем до Кольского залива, а не повернули обратно, достигнув долготы Нордкапа. Как стало ясно после потери «Эдинбурга», крейсера, сопровождавшие тихоходные конвои, подвергались повышенному риску атаки со стороны подводных лодок. Но в данном случае, как впоследствии признал адмирал Товей, риск был оправданным.

Первая часть конвоя, следовавшая под литерами JW-51A, состояла из 15 судов и танкера. Она вышла в море 15 декабря с эскортом из 7 эсминцев и 4 кораблей меньших размеров. Ближнее прикрытие обеспечивали крейсера «Шеффилд» и «Ямайка» с двумя эсминцами (под командованием контр-адмирала Бурнетта, поднявшего свой флаг на «Шеффилде»). Командующий флотом метрополии на «Короле Георге V» обеспечивал дальнейшее прикрытие. В его распоряжении был крейсер «Бервик» с 8-дюймовыми орудиями и 3 эсминца. Выход из Альтенфьорда, где находились «Хиппер» и «Кельн», охраняли 4 субмарины. «Карманный» линкор «Шеер» ушел на ремонт в Германию. Ему на смену 18 декабря прибыл «Лютцов». Об этой замене в адмиралтействе узнали далеко не сразу. Конвой проделал весь путь без происшествий, и адмирал Бурнетт, который имел приказ не приближаться к конвою, если он не



подвергнется нападению, прибыл в Кольский залив 24 декабря, на день раньше конвоя, от которого отделилось 5 судов, чтобы пройти в Белое море в Молотовск.

Вторая часть конвоя JW-51B, состоящая из 14 судов, вышла в море 22 декабря. В эскорт вошли 6 эсминцев: «Онслоу» (командир — Р. Шербрук, старший офицер эскорта), «Послушный», «Орвелл», «Ожесточенный», «Ориби» и «Акатс», корветы «Рододендрон» и «Хайдерабад», тральщик «Брамбл», траулеры «Визалма» и «Жемчужина Севера». Дальнее прикрытие осуществлял линкор «Энсон» под флагом контр-адмирала Брюса Фрейзера, крейсер «Кумберленд» с 8-дюймовыми орудиями и 3 эсминца, которые вышли из Исландии 26 декабря. Первые шесть дней пути прошли без происшествий. А 27 декабря на «Ориби» вышел из строя гирокомпас, корабль потерял контакт с конвоем и не сумел его восстановить. В Кольский залив эсминец прибыл самостоятельно. Ночью, когда конвой находился на полпути между островами Ян-Майен и Медвежий, налетел сильнейший шторм. В результате 5 судов отстали от конвоя, как и траулер «Визалма». На следующий день минный тральщик «Брамбл» был отправлен на поиски потерявшихся торговых судов (к тому времени 3 судна из 5 уже вернулись в конвой). Тральщик отыскал четвертое судно — «Честер Велли», и дальше они пошли вместе. Пятое судно добралось до Кольского залива самостоятельно.

К утру 31 декабря погода начала улучшаться. Ветер стих, море успокоилось, небо прояснилось, Лишь изредка налетали снежные шквалы. Термометр показывал 16 градусов мороза: мачты, такелаж, верхние палубы и надстройки покрылись коркой льда. Видимость в полумраке составляла около 7 миль в северном направлении и 10 миль — в южном. О присутствии где-то рядом противника говорили

временами поступавшие от акустиков сообщения об обнаружении подводных лодок в стороне от конвоя. Капитан Шербрук не знал, что днем раньше об обнаружении конвоя доложила «U-354». По ее сообщению, «6-10 судов шли на восток под слабой охраной». Некоторое время немцы не получали информацию о действиях союзников в Арктике, поэтому значительная часть авиации была переведена во Францию и Северную Африку. Было принято решение отправить в Арктику «карманный» линкор «Лютцов». Благодаря установленному на нем современному радиооборудованию он мог перехватить радиопереговоры противника и больше узнать о намерениях англичан. Подготовка к его выходу в рейс заканчивалась, когда поступило сообщение от «U-354». Редер считал это хорошим знаком: представлялась возможность сравнительно легко добиться успеха. На «Лютцов», «Хиппер» (под флагом вице-адмирала Кумметца) и еще 6 эсминцев были отправлены приказы как можно быстрее выйти в море и атаковать конвой.

Оперативное управление было поручено командующему флотом северного региона в Нарвике адмиралу Клуберу. Тактическое руководство осуществлял вице-адмирал Кумметц. Ему было предписано: уничтожить конвой, не вступая в бой с превосходящими силами противника, не терять время на спасение экипажей вражеских судов и не дать врагу спастись своим, взять в плен нескольких (или хотя бы одного) капитанов для допроса. Вице-адмиралу сообщили место, где конвой был замечен в ночь с 30 на 31 декабря, и то, что его преследуют «U-354» и «U-626». Как оказалось, подводные лодки не могли оказать помощь в обнаружении конвоя. От адмирала не скрыли, что вероятно присутствие вблизи двух британских крейсеров и дополнительных сил эскорта, которые вышли из Кольского залива 27 декабря, а также

нескольких британских субмарин. Если сравнить боевую мощь охранявших конвой британских кораблей и вышедшей им навстречу немецкой эскадры, станет ясно, что вражеская была намного сильнее. В ней было в общей сложности шесть 11-дюймовых, восемь 8-дюймовых, двадцать три 5,9-дюймовых, пятнадцать 5-дюймовых и двенадцать 4-дюймовых орудий. В то же время у англичан имелось двадцать четыре 6-дюймовых, шесть 4,7-дюймовых и тридцать шесть 4-дюймовых орудий. Более того, все немецкие корабли были крупными боевыми единицами, а эсминец «Акатс», тральщик «Брамбл», корветы и траулеры такими не являлись.

Немецкие корабли вышли из Альтенфьорда 30 декабря в 6.00. Первоначально они взяли курс на северо-запад, поэтому благополучно обошли ожидавшие их британские субмарины. Некоторое время никто не знал, что они покинули якорную стоянку. Они не успели удалиться от берега, когда Кумметц получил радиogramму от Клюбера, содержание которой вряд ли могло воодушевить адмирала, командовавшего боевой операцией. «Во изменение полученных вами ранее инструкций, соблюдайте особую осторожность даже при контакте с противником равной силы. Крайне нежелательно подвергать крейсера серьезному риску». Отсюда ясно, как далеко распространялась ограничительная политика Гитлера, как мало влияния имел Редер. Но Кумметц разработал план, который, будучи реализован с дерзостью и настойчивостью, мог принести ему внушительный успех. В предполуденных сумерках видимость обычно была достаточной, чтобы различать силуэты судов, находящихся на расстоянии до 10 миль. Именно в это время он рассчитывал атаковать конвой. Адмирал стремился избежать ночных действий, чтобы снизить риск торпедной атаки на свои драгоценные корабли со стороны вражеских эсминцев.

А в сумерках не придется слишком стараться, чтобы обнаружить суда. Точное местонахождение конвоя не было известно, поэтому Кумметц планировал подойти к конвою сзади, постараться, чтобы это произошло на рассвете, затем отклониться на восток и, расставив эсминцы вдоль 15-мильной линии, перехватить караван судов, если он окажется дальше, чем ожидалось. Также он решил разделить свои силы и атаковать конвой с двух направлений в надежде, что силы эскорта окажутся отвлеченными той частью, которая начнет атаку первой, освободив поле деятельности для второй. Ночью Кумметц приказал «Хипперу» и «Лютцову» изменить курс так, чтобы к рассвету две группы немецких кораблей разделяло 75 миль. Эсминцы пока остались с «Хиппером»: адмирал планировал рассредоточить их на следующий день около восьми часов утра, чтобы затем к каждому кораблю присоединилось по три эсминца.

Тем временем адмирал Бурнетт, безрадостно отпраздновав Рождество в Кольском заливе, 27 декабря вышел в море. Его корабли взяли курс на запад навстречу приближающемуся конвою. В десять часов утра 29 декабря он вышел в точку, которая, по его расчетам, должна была располагаться в 20 милях к западу от конвоя, хотя самого конвоя он не видел. Отправив 2 эсминца в Исландию, он приказал остальным кораблям повернуть на юго-восток, а позже на восток, держась южнее маршрута конвоя. В 18.00 30 декабря он снова оказался на севере Кольского залива, откуда только что вышел обратный конвой RA-51 из 13 судов. Тогда он повернул корабли на северо-запад, рассчитывая пройти со стороны кормы конвоя, поскольку предполагал, что теперь атака вражеских кораблей наиболее вероятна сзади. Он также решил, что если будет находиться с севера от противника, то получит преимущество в части освещения. Тот факт,

что он не будет находиться между судами конвоя и кораблями противника, нельзя было сбрасывать со счетов, но преимущества новой позиции были очевидны. Теперь корабли Бурнетта находились на северном фланге между Альтенфьордом и конвоем, откуда он мог легко отсечь противника. К несчастью, в результате шторма конвой находился в 30 милях к югу и в 60 милях к западу от расчетной позиции, поэтому Бурнетт находился не за кормой конвоя, а в 30 милях к северу от него. Эта ошибка в расчетах оказала большое влияние на решения адмирала в последующих событиях.

В 7.15 «Хиппер», следовавший на высокой скорости в северо-восточном направлении, прошел в 20 милях за конвоем. Через несколько минут Кумметц приказал капитану эсминца «Экхольдт», старшему офицеру флотилии, выяснить, какие два силуэта только что замечены с мостика флагманского корабля. «Хиппер» развернулся так, чтобы его силуэт стал менее заметным, и потекли минуты ожидания. В 7.42 информация от капитана «Экхольдта» еще не поступила, и немецкий адмирал приказал командиру флагманского корабля пройти дальше на восток и снизить скорость до 10 узлов, было еще слишком темно, чтобы начинать претворение его планов в жизнь. Вскоре после этого над линией горизонта показались силуэты других кораблей, и Кумметц уверовал в то, что обнаружил конвой, для уничтожения которого его послали. Он еще раз приказал изменить курс и потерял контакт со своими эсминцами. «Экхольдт», посланный на разведку, ушел далеко на юго-восток, остальные эсминцы, как оказалось, пошли следом. Эти корабли были разделены на два дивизиона: в первый входили «Экхольдт», «Байтцен» и «Z-29» — они должны были действовать с «Хиппером», во второй входили «Ридель», «Z-30» и «Z-31» — они должны были

атаковать с «Лютцовом», но приказ об этом еще не поступал. Тем не менее группа «Риделя» направилась к линкору, а группа «Экхольдта» начала преследовать конвой без приказа.

В 8.30 утра в канун Нового года сложилась следующая ситуация: конвой JW-51B, временно уменьшившийся до 12 судов и сопровождаемый 5 эсминцами, 2 корветами и траулером, находился в 330 милях к северо-западу от Кольского залива и двигался восточным курсом со скоростью 8 узлов. В 30 милях к северу находились крейсера Бурнетта. Еще на 15 миль севернее находился траулер «Визалма», сопровождавший «Честер Велли». В 15 милях к северо-западу от конвоя находился тральщик «Брамбл», занятый поисками отставших торговых судов. Эти четыре группы кораблей находились вне пределов непосредственной видимости друг друга. Положение каждой оставалось неизвестным для остальных. Где-то на левом траверзе конвоя затаился «Хиппер», а справа приближался «Лютцов».

Примерно в это время с эсминца «Ожесточенный» заметили показавшиеся на западе немецкие эсминцы: сначала два, чуть позже — третий. Корабли повернули на северо-запад и через несколько минут скрылись из виду. После получения сообщения с «Ожесточенного» капитан Шербрук приказал отправиться на разведку, но в следующий раз немецкие корабли были замечены только в 9.30 утра. Они находились на расстоянии 4 мили и открыли огонь. Затем они снова скрылись из вида. Заметив вспышки взрывов, капитан Шербрук направил туда свой корабль и приказал остальным эсминцам присоединиться.

Кумметц решил, что пришло время начать атаку, и в 9.33 отдал приказ эсминцам присоединиться к «Хипперу» и «Шееру», причем скоро пожалел об этом. Быстро светало, и суда конвоя, как и корабли эскорта,

стали лучше видны. Стало видно, что в эскорте много эсминцев, которые внешне мало отличались от немецких. Как отличить друга от врага? Командир флагманского корабля Хартман предложил запросить опознавательные знаки у ближайшего корабля. Ответа не последовало, но, поскольку сохранялась вероятность, что перед ним все-таки находился немецкий эсминец, на котором просто не заметили свет сигнальной лампы, он не рискнул открыть огонь. Вскоре было получено сообщение с «Экхольдта» о том, что он вместе со своим дивизионом обошел конвой, и еще одно с «Лютцова». В нем сообщалось, что корабль идет на северо-восток со скоростью 26 узлов. Внезапно на горизонте замелькали желтые вспышки разрывов: это «Ожесточенный» вступил в краткую перестрелку с немецкими эсминцами. На фоне светлеющего неба стали появляться темные силуэты торговых судов. Правда, радующая глаз немцев картина оставалась доступной для обозрения недолго. Их окутал черный шлейф дыма, поднимающегося из трубы британского эсминца. Это сделал «Акатс» единственный оставшийся с конвоем эсминец. Теперь у капитана Хартмана не оставалось сомнений, что перед ним вражеский корабль, и он попросил разрешение открыть огонь. Крейсер повернул влево, привел в готовность все четыре 8-дюймовых орудия, и в 9.42 прозвучали первые выстрелы. Однако он не сумел попасть в маленькую и верткую мишень.

Когда капитан Шербрук повел свой корабль на запад на помощь «Ожесточенному», он заметил справа по борту силуэт большого корабля. К этому времени к нему присоединился только «Орвелл», «Послушный» еще находился довольно далеко.

Шербруку не потребовалось много времени, чтобы идентифицировать цель. И он немедленно открыл огонь с расстояния 5,5 мили. В тот же момент на «Хиппере»

заметили эсминцы, и крейсер, переложив руль налево, начал уходить на север, чтобы избежать торпедной атаки. В течение следующих тридцати минут британские эсминцы вели огонь по показаниям радара, а с «Хиппера» отвечали кормовые орудия. Резкий поворот и проявленное немцами стремление как можно скорее уйти подтвердили мнение капитана Шербрука, что угроза торпедной атаки является очень серьезной для вражеского крейсера, поэтому он будет иметь преимущество над более сильным противником до тех пор, пока сможет ее поддерживать. Если бы у Шербрука была уверенность, что торпеды попадут в цель, он провел бы атаку. Однако крейсер двигался на высокой скорости, имел неограниченные возможности для маневра, поэтому являлся непростой мишенью. А Шербрук не мог позволить себе промахнуться, поскольку сразу лишился бы своего временного преимущества и стал практически беззащитным перед более мощным артиллерийским вооружением крейсера. В 9.55 подошел «Послушный», сразу за ним — «Ожесточенный». Но никто не знал, куда отправились немецкие эсминцы, они могли полным ходом идти к конвою. Поэтому Шербрук приказал «Послушному» и «Ожесточенному» возвращаться к конвою, а сам остался, чтобы «Онслоу» и «Орвелл» держали на расстоянии «Хиппер». В 10.08 «Хиппер», которому не удалось приблизиться к конвою благодаря агрессивной тактике капитана Шербрука, вышел из боя и удалился на север. Судя по всему, Кумметц принял такое решение, потому что не мог увидеть, что творилось за дымовой завесой, и решил выполнить свой план увести от конвоя силы эскорта, чтобы освободить дорогу «Лютцову». Должно быть, спустя несколько минут он передумал, потому что передал на свои корабли не слишком определенный сигнал: ««Хиппер» к северу от конвоя. Между нами и конвоем четыре вражеских



эсминца». Он приказал капитану Хартману снова повернуть на юго-восток и попытаться отделаться от преследования. После нескольких неточных залпов артиллеристы «Хиппера» определили расстояние, разделяющее крейсер и эсминцы и следующие четыре снаряда попали в «Онслоу», вызвав значительные разрушения. Два носовых орудия были выведены из строя, в надстройке и на жилых палубах возник пожар, были полностью уничтожены главные антенны и обе радарные установки. Один из снарядов взорвался в машинном отделении. Среди офицеров и матросов было много убитых и раненых, был ранен и капитан Шербрук, которому осколками изрезало лицо, в результате чего он ослеп. Но, несмотря на тяжелое ранение, он продолжал командовать флотилией до тех пор, пока не получил подтверждение, что командование принял командер Д. Кинлох на «Послушном». Получив ранение, Шербрук приказал своему штурману переложить руль направо, поставить дымовую завесу и снизить скорость до 15 узлов. Его корабль сделал все, что мог; теперь следовало направить все силы на борьбу с пожаром. К счастью, в это время налетел очередной снежный заряд, видимость снизилась до 2 миль, и «Хиппер» исчез в метели. Первый этап сражения завершился.

Теперь нам следует вернуться к Бурнетту и его крейсерам, находившимся к северу от конвоя. Примерно в девять часов утра радары «Шеффилда» обнаружили потенциальную цель в 7 милях к северу и немедленно последовали к ней. Из последующих наблюдений стало очевидно, что два судна — большое и маленькое — следуют в восточном направлении со скоростью около 10 узлов. Адмирал не знал, что это были «Визалма» и «Честер Велли». Затем в 9.30 южная часть горизонта озарилась вспышками орудийных выстрелов. Бурнетт был твердо уверен, что конвой находится впереди,

поэтому сразу не сумел объяснить оба явления. Было высказано предположение, что кто-то отстреливается от авиационного налета. Когда вспышки стали более отчетливыми (в дело вступили тяжелые орудия), он понял, что происходит что-то серьезное. И тут он получил сообщение капитана Шербрука об обнаружении вражеских эсминцев, посланное до появления «Хиппера». Бурнетт теперь точно знал, что немецкие корабли находятся вблизи конвоя, но не мог понять, что за таинственные суда наблюдаются на севере. Обсудив ситуацию со своим штабом, он решил, что конвой находится значительно южнее, чем было рассчитано, а суда на севере, должно быть, отстали от конвоя. Поэтому он повернул крейсера на юг и, увеличив скорость до 25 узлов, направился на вспышки выстрелов, выполнив проверенное временем правило войны: если не знаешь, куда идти, иди на звуки выстрелов. Возможно, он был обязан принять это решение на двадцать минут раньше, когда впервые заметил на юге вспышки. Его главной задачей являлось обеспечение безопасного и своевременного прибытия конвоя, о местонахождении которого он точно не знал и считал, что тот находится на востоке, то есть впереди него. Нельзя было отрицать вероятность отвлекающего маневра противника, направленного на то, чтобы увести крейсера подальше от конвоя. Поэтому Бурнетту следовало проявить особую осторожность, чтобы не угодить в ловушку. Вспышки от разрывов тяжелых снарядов положили конец сомнениям. После этого контр-адмирал больше не терял время и отправился на помощь эсминцам. Он приказал увеличить скорость до 31 узла, и носы крейсеров врезались в воду, поднимая тучи брызг, которые обрушивались на надстройки, орудия и палубы и немедленно замерзали, покрывая их белой коркой льда. Одетые в белый панцирь крейсера, несущиеся вперед в арктических сумерках, казались

кораблями-призраками. В 10.30 радары «Шеффилда» обнаружили два судна: одно прямо по курсу, другое слева по борту на расстоянии 12 и 15 миль соответственно, сражение между «Онслоу» и «Хиппером» подходило к концу, грохот и вспышки выстрелов вскоре прекратились, но в дыму, повисшем над огромной территорией, не было возможности отличить свой корабль от чужого. И Бурнетт повернул свою эскадру на восток. Корабли еще не успели завершить маневр, когда справа по борту снова стали видны вспышки. Это с «Хиппера» вели огонь по несчастному «Брамблу», который был единственным эсминцем, оставшимся с конвоем. Находящийся неподалеку тральщик успел передать сообщение о нападении врага, которое приняли на «Хайдерабаде», но не смогли передать дальше. В 10.45 офицеры на мостике «Шеффилда» заметили «корабль размерами больше эсминца». Это был «Хиппер». Через несколько минут стало ясно, что цель изменила курс, и Бурнетт немедленно ринулся в погоню. Британские крейсеры не обладали преимуществом в скорости, и противников продолжали разделять 10 миль.

А тем временем конвой изменил курс на южный. Никто не предполагал, что, уходя от одного противника, суда направляются к другому, еще более опасному. Коммандер Кинлох, ставший старшим офицером эскорта, находился на «Послушном». Оба эсминца — «Послушный» и «Ожесточенный» — находились в 3 милях к северу от конвоя и шли на сближение с ним. Кинлох старался держать свои корабли между конвоем и предполагаемым местоположением «Хиппера». «Орвелл», сначала оставшийся с поврежденным «Онслоу», был в 5 милях северо-восточнее двух эсминцев и направлялся к ним. «Акатс» был занят установкой дымовой завесы к западу от конвоя. «Онслоу» медленно шел своим ходом. На

эсминцах не было известно, где находятся британские крейсера. Неожиданно с корвета «Рододендрон», находившегося на левом траверзе конвоя, поступило сообщение о замеченном на юго-востоке дыме. Через две минуты с него доложили о большом корабле, следовавшем северо-восточным курсом и находившемся в 2 милях. На корвете «Хайдерабад» тоже заметили корабль и два эсминца, но, к несчастью, не сообщили об этом. Иначе командер Кинлох отнесся бы с большим доверием к сообщению с «Рододендрона». Пока конвой продолжал следовать курсом на юг. Замеченный корабль был линкором «Лютцов», который с сопровождавшими его эсминцами в соответствии с планом Кумметца шел атаковать конвой. Его командир капитан Штенге тоже видел вспышки разрывов, сопутствующие схватке «Хиппера» с эсминцами, получил об этом сообщение с «Хиппера», но, приблизившись к месту действия, испытал ту же трудность, что и остальные участники этого сумбурного боя: как отличить своих от чужих? Вдобавок к плотной дымовой завесе постоянно налетающие снежные швалы делали вероятность ошибки слишком высокой. В 10.50 с «Хиппера» заметили по левому борту неустановленный корабль (скорее всего, это был корвет «Рододендрон»), но по указанной выше причине не стали атаковать. Корвет ушел вперед конвоя, который недавно лег на юго-восточный курс, и теперь находился в 5 милях от него.

Выведя из строя «Брамбл», «Хиппер» оставил эсминец «Экхольдт», чтобы покончить с жертвой, и направился на юг. В 11.15 с крейсера заметили «Акатс», на котором только что получили приказ командера Кинлоха присоединиться к «Онслоу», идущему перед конвоем. Эсминец очень не вовремя появился из созданной им же дымовой завесы и оказался на виду у корабля противника. Несколько точных выстрелов с

«Хиппера» нанесли ему тяжелейшие повреждения. Капитан лейтенант-коммандер А. Джонс и 40 членов экипажа погибли. Заместитель командира лейтенант Пейтон Джонс оперативно принял командование. Он отвел эсминец под прикрытие дымовой завесы и продолжил заниматься тем, что делал до сих пор: поддерживать дымовую завесу вокруг конвоя. Когда бой подошел к концу, искалеченное судно затонуло. Уцелевшие члены экипажа (81 человек) были спасены траулером «Северный узор». Действия обоих капитанов, погибшего и принявшего командование, получили высокую оценку адмирала Товея.

Тем временем «Хиппер» повернул на северо-запад и перенес огонь на «Послушный» и два других эсминца, которые заняли позицию между конвоем и вражеским крейсером. Расстояние между кораблями составляло около 4 миль, и они, скорее всего, были бы потоплены, но немецкого адмирала снова посетила мысль об угрозе торпедной атаки. Поэтому после нескольких залпов, оставивших «Послушный» без радиосвязи, «Хиппер» развернулся и стал уходить на север... под стволы орудий приближавшихся британских крейсеров.

Только после того, как с «Шеффилда», а через несколько секунд и с «Ямайки» открыли огонь, на «Хиппере» заметили противника. Было сделано четыре залпа, когда с немецкого крейсера открыли ответный огонь. Но к тому времени на «Хиппере» уже отметили три попадания, причем один из снарядов взорвался в котельном отделении, моментально снизив скорость крейсера до 23 узлов. Описав почти полную циркуляцию вправо — маневр, не способствующий точной стрельбе, «Хиппер» внезапно прекратил огонь. Немецкий крейсер окутало облако дыма. Британские крейсеры старались не упустить противника, но лишь один раз, когда завеса слегка рассеялась, противоборствующим сторонам удалось увидеть друг друга. В 11.43, когда обе группы

шли на юг, слева от «Шеффилда» неожиданно появились немецкие эсминцы. Их позиция казалась удивительно благоприятной для торпедной атаки. Британский капитан среагировал быстро и направил крейсер на ведущий корабль, выказав намерение идти на таран. Это был «Экхольдт». Его капитан в дыму принял британские крейсера за «Хиппер» и «Лютцов» и собирался занять позицию рядом с ними. Сократив расстояние, с «Шеффилда» открыли яростный огонь по вражескому эсминцу, за несколько минут разнеся его на части. Таранить уже было нечего. А в это время «Ямайка» начала преследовать «Байтцен», который скрылся за дымовой завесой. Все это позволило «Хипперу» благополучно удалиться на запад. В 11.37 Кумметц передал на все свои корабли приказ выйти из боя и уходить на запад. За ходом сражения следили с немецкой подводной лодки «U-354», которая подошла к конвою, услышав сообщение о его обнаружении. Судя по всему, ее капитан не потрудился разобраться, что происходит, и в 11.45 отправил сообщение в штаб: «По нашим наблюдениям бой достиг кульминации. Все вокруг красное». Трудно сказать, на какое впечатление были рассчитаны последние три слова, но в ставке Гитлера сделали вывод, что операция идет по плану.

Мы покинули капитана Штенге на «Лютцове», когда линкор шел к востоку от конвоя. За десять минут до того, как адмирал Кумметц принял решение о прекращении операции, Штенге решил присоединиться к командиру, и линкор лег на северо-восточный курс. Вскоре он заметил несколько судов из конвоя и открыл огонь, победивший судно «Колобр». Коммандер Кинлох сразу повернул свои корабли на восток и приказал установить дымовую завесу. «Лютцов» перенес огонь на эсминцы. Несколько снарядов взорвались рядом с бортом «Ожесточенного», нанеся эсминцу небольшие

повреждения. В это время немецкий корабль получил приказ об отходе.

После стычки с немецкими эсминцами Бурнетт снова повернул корабли на запад, чтобы преследовать «Хиппер», который успел оторваться на 12 миль. В 12.23 англичане заметили в 4 милях к югу эсминцы «Байтцен» и «Z-29» и повернули им навстречу. Но схватка между английскими крейсерами и немецкими эсминцами не состоялась, потому что вблизи появился «Лютцов», британские крейсера открыли огонь по линкору, который не остался безответным; и «Хиппер», до которого оставалось только 7 миль, подоспел довольно быстро. Причем оттуда вели значительно более точный огонь, чем с линкора. Чтобы не попасть между двух огней, Бурнетт повернул на север. В 12.36 огонь прекратился. Бурнетт долго продолжал преследовать противников. К двум часам ночи стало совсем темно. Не приходилось сомневаться, что вражеские корабли уходят на базу. Поэтому Бурнетт, который не хотел уходить слишком далеко от конвоя, снова повернул корабли на восток. В течение двух суток он прикрывал конвой RA-51, после чего вернулся в Исландию. Ему на смену были посланы другие крейсера. А конвой JW-51B достиг пункта назначения невредимым.

Кумметц решил, что Бурнетт вернется к конвою, поэтому не станет преследовать его слишком упорно и не помешает вернуться в Альтенфьорд. В этом он был прав, но британские субмарины, которые он благополучно миновал при выходе на операцию, оставались на своих местах. На подводной лодке «Граф» (бывшей «U-570», захваченной в августе 1941-го), занимавшей самую западную позицию, заметили «Хиппер» 1 января в час ночи. К сожалению, крейсер находился слишком далеко, чтобы атаковать. Но капитан субмарины знал, что рядом должны находиться другие корабли противника, поэтому двинулся на запад

и через три часа неудачно атаковал два эсминца — один на буксире у второго. Больше противника не видели.

Результаты операции были подведены в рапорте адмирала Товея адмиралтейству: «Тот факт, что силы противника, состоявшие из одного «карманного» линкора, одного тяжелого крейсера и шести эсминцев, имевшие все мыслимые преимущества, в течение четырех часов сдерживались пятью эсминцами и были изгнаны с поля боя двумя крейсерами с 6-дюймовками, при этом конвой не понес потерь, можно считать заслуженным успехом».

За проявленную смелость и отвагу при защите конвоя капитан Шербрук был удостоен ордена крест Виктории.

Англичане потеряли эсминец и минный тральщик, немцы — эсминец. Крейсер «Хиппер» получил серьезные повреждения и после ремонта в боевых действиях не участвовал.

Успех англичан объясняется успешно применяемой ими тактикой «лучшая защита — это нападение». Немцы, даже осуществляя наступательную операцию, были стеснены оборонительными ограничениями. Если действия англичан были подчинены главной задаче — защите конвоя (капитан Шербрук во время сражения с «Хиппером» отправил два эсминца к конвою, сдерживая нападение немецкого крейсера двумя эсминцами), немцы, имея задачу уничтожить конвой, были больше озабочены другой проблемой — не допустить повреждения своих кораблей. Шесть отлично вооруженных эсминцев использовались неэффективно. «События развивались так, — писал Кумметц в своем рапорте, — что у меня не было возможности собрать мои эсминцы вокруг «Хиппера» до наступления темноты, и крейсер остался без должной защиты в весьма напряженный период». Он также сказал



Клюберу, что было неправильно отослать эсминцы. Капитан Штенге был с ним согласен, хотя не сомневался, что решительная атака на конвои с участием трех приданных линкору эсминцев дала бы хорошие результаты.

Понемногу немецкое военно-морское командование начинало осознавать, что, пока выходящие в море командиры будут связаны многочисленными ограничениями, успех останется недостижимым. Но сражение в Баренцевом море имело и другие последствия, более серьезные, чем мог себе представить адмирал Кумметц.

# Глава 11

## Череда важных событий

*События иногда являются лучшим календарем.*

*Лорд Бейкенсфилд*

Пока адмирал Кумметц вел свои корабли обратно в Альтенфьорд, напряжение в ставке Гитлера возрастало. После сообщения с «U-354», которое было сочтено обнадеживающим, наступила подозрительная тишина. Был получен лишь сигнал о возвращении кораблей на базу. Вечером по радио было передано сообщение агентства Рейтер со ссылкой на британские источники, в котором говорилось о повреждении немецкого крейсера и о том, что один из эсминцев был оставлен тонущим. Гитлер пожелал узнать, почему до сих пор молчит Кумметц. Ему объяснили, что радиомолчание является обязательным для всех находящихся в море судов. Редер, когда ему доложили о растущем нетерпении Гитлера, наотрез отказался разрешить нарушить это правило. Только 1 января в 4.10, когда «Хиппер» благополучно вошел в Альтенфьорд, Кумметц отправил короткое сообщение, в котором ничего не говорилось о конвое, а отчет о сражении излагался весьма тенденциозно. Гитлер, который хотел объявить первый день нового года днем великой победы, не был удовлетворен полученной информацией и потребовал более подробный отчет. Он добавил, что считает позорным оставлять его, Верховного главнокомандующего вооруженными силами Германии, в неведении, когда англичане объявили по радио о своих успехах накануне. Извинение Кумметца было

очень простым — ему нечего было докладывать. К тому же он не знал о напрасных надеждах, вызванных сообщением с «U-354». Тем не менее в полдень, получив рапорт капитана Штенге о действиях «Лютцова», он отправил общий отчет об операции. Когда ему были представлены рапорта командиров эсминцев, Кумметц послал в Берлин еще одно сообщение, содержащее детали. Оно получилось достаточно длинным, поэтому его оставили для передачи по телетайпу, в то время как первые два были переданы по радио. Из-за выхода из строя мотора на шлюпке, перевозившей сообщение на берег, смены шифров и поломки на телетайпной линии, Редер в Берлине получил эту информацию только в семь часов вечера. Он немедленно передал содержание сообщения в ставку Гитлера, но к тому времени фюрер уже потерял над собой контроль. Захлебываясь от ярости, он заявил, что все тяжелые корабли должны быть незамедлительно выведены из эксплуатации, и поручил Редеру лично проследить и доложить об исполнении этого «окончательного и бесповоротного решения». Это не поддающееся разумному объяснению решение явилось кульминацией постоянно растущего чувства недовольства фюрера своим военно-морским флотом, которое явилось следствием политики Геринга, при удобном случае напоминавшего о числе истребителей, занятых защитой крупных кораблей, и, разумеется, о слабых успехах надводного флота.

Редер не спешил исполнять приказ Гитлера, надеясь, что со временем он остынет и обретет способность рассуждать более здраво. Историческая встреча состоялась 6 января. Гросс-адмирал подробно описал ее в своих мемуарах «Битва за море». После «злобного и необъективного нападения на военно-морской флот» Гитлер передал ему перечень вопросов для рассмотрения, которые исходили из одной предпосылки: все линкоры и крейсера должны быть

поставлены на прикол, а команды — списаны на берег. Спустя девять дней Редер представил фюреру свой ответ вместе с обширным меморандумом о морской мощи страны. «Если Германия уничтожит свои военные корабли, — писал он, — Британия, полностью зависимая от функционирования морских путей и прилагающая максимум усилий для укрепления своего господства на море, может считать войну выигранной». Но Гитлер не пожелал ничего слушать. Тогда в тот же день Редер подал в отставку, которая была принята. Гросс-адмиралу не удалось заставить Гитлера понять значение сильного военно-морского флота для обеспечения военной мощи страны. Уже 30 января его место занял адмирал Дениц, до этого командовавший подводным флотом.

Дениц стал командующим военно-морским флотом Германии в возрасте 51 года. Он был не только моложе своего предшественника, это был человек другой формации. Он был совершенно безжалостен, этого качества был лишен Редер, но оно необыкновенно импонировало Гитлеру. Очень скоро Дениц сумел стать у фюрера своим человеком, и даже всесильный Геринг был вынужден обращаться с ним уважительно. Теперь мы оставим на время Деница, позволив ему входить в курс своих новых обязанностей, и вернемся к русским конвоям, которым очень скоро предстояло почувствовать руку нового немецкого командующего.

Хотя в Великобритании делалось абсолютно все для своевременной отправки конвоев, советская сторона не была удовлетворена. Она указывала, что было обещано отправить в СССР по 30 судов в январе и феврале, а для следующего конвоя, который должен был отправиться 17 января, было собрано только 17 судов. Получив официальную ноту советского посла М. Майского, премьер-министр сказал министру иностранных дел Идену: «Никакого терпения не хватит с постоянными

претензиями русских». Как уже говорилось, советских руководителей не интересовало, что происходит в мире вокруг них; они продолжали настойчиво повторять свои требования. А в это время операции на Средиземноморье были в полном разгаре, битва за Атлантику также достигла высшей точки; иными словами, союзникам было чем заниматься. Но, несмотря на это, как отметил адмирал Товея, делалось все возможное, чтобы наиболее продуктивно использовать благоприятный период полярной ночи.

В адмиралтействе не было известно об отставке Редера, поэтому, учитывая неудачную операцию немцев против конвоя JW-51 В, было сделано предположение, что против следующего конвоя будут использованы более мощные силы, в том числе «Тирпиц». Также считали, что строительство авианосца «Граф Цеппелин» близится к завершению, хотя на деле это было не так. Тем не менее эти догадки получили подтверждение, когда 10 января разведывательные самолеты засекли у Ско корабли «Шарнхорст» и «Принц Эйген», идущие на запад. Были предприняты меры для их перехвата, но немцы поняли, что обнаружены, изменили курс, и судна вернулись на Балтику. Любопытно, что Гитлер не запретил этот переход, который санкционировал еще 22 декабря.

В британском флоте метрополии теперь не было авианосцев, зато в нем числились 3 линкора класса «Король Георг V», 8 крейсеров и более 20 эсминцев — достаточно, чтобы обеспечить прикрытие следующего конвоя. И конвой JW-52, состоящий из 14 судов, 17 января вышел в море из Лох-Ю. Погода была прекрасная, и, поскольку коммодор вернул единственное тихоходное судно обратно в Исландию, продвижение вперед шло быстро. Воздушная разведка обнаружила конвой 23 января, когда он находился к западу от Медвежьего. Вражеские подводные лодки

также сновали неподалеку, но благодаря возросшему числу кораблей сопровождения, оборудованных высокочастотной поисковой аппаратурой, позволявшей засечь любую вышедшую в эфир подводную лодку, ни одной из них не удалось приблизиться для атаки. Офицеры немецких подводных лодок часто вели переговоры друг с другом и регулярно сообщали свои координаты командиру флагманского корабля, поэтому старший офицер эскорта имел возможность заблаговременно изменить курс конвоя, чтобы обойти опасные районы. Но все это осталось неизвестным командиру крейсерских сил прикрытия, которые обычно находились на фланге конвоя на расстоянии 40-50 миль. Поэтому он был неприятно удивлен, когда случайно выяснил, что крейсеры обогнали охраняемый конвой. Комментируя этот факт, адмирал Товея подчеркнул необходимость для действующих в море кораблей непременно сообщать друг другу свои координаты, когда они обнаружены противником, и соблюдать радиомолчание не имеет смысла. Это позволило бы избежать многих неприятностей. Но плавание в условиях полярной ночи было сопряжено с множеством навигационных трудностей. В течение длительных периодов не наблюдались небесные светила, приходилось идти по счислению, что неизбежно вело к появлению ошибок, и расчетные координаты грешили неточностями.

Конвою JW-52 до самого конца перехода светила счастливая звезда. Атака 4 торпедоносцев «He-115» была легко отбита, причем двое нападавших рухнули в море. 27 января конвой вошел в Кольский залив. Два дня спустя в море вышел обратный конвой RA-52. Из-за задержек с выгрузкой к рейсу оказались готовы только 11 судов, поэтому эскорт получился более многочисленным, чем сам конвой. На этот раз вражеским субмаринам удалось потопить одно судно —

американский пароход «Грейлок», к счастью, обошлось без человеческих жертв. Оставшиеся 10 судов благополучно прибыли в Лох-Ю.

Следующий конвой JW-53 планировался на 11 февраля, но из-за задержки с погрузкой вышел в море только 15-го, да и то в него вошло 28 судов из первоначально намеченных 30. Полярная ночь подошла к концу: в последние дни месяца продолжительность светлого времени суток увеличилась до семи часов. Поэтому было решено обеспечить конвой сильным эскортом — таким, какой сопровождал PQ-18. К сожалению, первые четыре дня пути конвой сопровождала штормовая погода, изрядно потрепавшая торговые суда и корабли сопровождения. Повреждения получил авианосец «Дэшер», а на «Шеффилде» сорвало крышу носовой орудийной башни. Авианосцу пришлось вернуться на базу, причем заменить его не представилось возможным, а на смену «Шеффилду» в состав эскорта был направлен другой крейсер. Также были повреждены несколько эсминцев и торговых судов. Один из них вернулся в Скапа-Флоу, еще пять — в Лох-Ю. Суда конвоя оказались разбросанными по большой площади. Проходивший неподалеку линкор «Король Георг V» с помощью своего радара определил местонахождение большинства судов. Эта информация поступила старшему офицеру эскорта капитану Кэмпбеллу, который собрал суда в походный ордер. Вокруг конвоя появлялись подводные лодки противника, но принятые контрмеры оказались эффективными, и они не сумели провести ни единой атаки. 28 февраля конвой атаковали 14 «Ju-88». Однако входивший в состав эскорта крейсер ПВО «Сцилла» оказал вражеским самолетам такой «горячий» прием, что им пришлось сбросить бомбы далеко от целей. На следующий день воздушная атака немцев также оказалась неэффективной, и конвой прибыл к месту

назначения благополучно: 15 судов отправились в Мурманск, 7 — в порты Белого моря.

После короткой передышки, длившейся всего сорок восемь часов, корабли эскорта, сопровождавшие конвой JW-53, снова вышли в море, на этот раз с обратным конвоем RA-53, состоявшим из 30 судов. Он был очень скоро обнаружен вражескими подводными лодками, которые 5 марта потопили одно судно — «Порто Рикан» и серьезно повредили другое — «Ричард Бланд». Воздушная атака в тот же день была успешно отбита, а на следующий день конвой попал в шторм. Когда все силы моряков направлены на борьбу с непогодой, у подводных лодок появляется дополнительный шанс, которым они не преминули воспользоваться и потопили 2 судна. Потребовала свою жертву и непогода. Американское судно типа «Либерти» — «Дж. Л. М. Кэрри» переломилось пополам и затонуло, а на другом — «Дж. Х. Лэтроб» открылась течь. Правда, оно благополучно достигло порта назначения на буксире у эсминца «Благоприятный». При такой погоде вопрос о получении топлива в море даже не поднимался, поэтому капитан Кэмпбелл, которого очень беспокоило количество топлива в цистернах эсминцев, был вынужден отослать половину своих кораблей для бункеровки в Исландию. Вражеские субмарины не отставали от конвоя уже у самых берегов Исландии, выпустили еще одну торпеду по поврежденному пароходу «Ричард Бланд», решив его судьбу. К счастью, большую часть экипажа удалось спасти.

У адмиралтейства имелись все основания испытывать удовлетворение от успешно проведенных операций с конвоями в январе и феврале. Потери были относительно небольшими, и вызваны они были не столько действиями противника, сколько непогодой. Но продолжительность светлого времени суток за полярным кругом быстро увеличивалась, что вызвало



необходимость пересмотреть политику отправки русских конвоев. В начале марта немцы предприняли весьма серьезный шаг.

8 февраля Дениц представил Гитлеру план действий в отношении крупных кораблей. На прошедшем совещании не поднимался вопрос об ограничениях, наложенных Гитлером на действия командиров кораблей в море, что явилось причиной их неудач в борьбе с русскими конвоями. Дениц дал поручение своему представителю в ставке Гитлера вице-адмиралу Кранке выяснить позицию фюрера по вопросу дальнейшего использования тяжелых кораблей, поскольку был преисполнен решимости не допустить повторение фиаско в Баренцевом море. Он хотел быть уверенным, что имеет полномочия выслать тяжелые корабли в море, как только представится шанс на успех операции. Выйдя в море, командир корабля должен иметь возможность действовать сообразно сложившейся ситуации, а не ждать решение из Берлина. Дениц честно предупредил, что в таком случае тяжелые потери неизбежны. Гитлер в очередной раз продемонстрировал переменчивость и непредсказуемость своей натуры, выразив «полное и определенное одобрение этой позиции». Принятое решение оказалось очень важным для последующих событий.

Будучи командующим подводным флотом, Дениц неоднократно выражал свое мнение о том, что война на море может быть выиграна одними подводными лодками. Когда же он узнал о планах взбешенного Гитлера «разделаться» с тяжелыми кораблями, то занял позицию своего предшественника. Во время своей следующей встречи с фюрером 26 февраля он храбро вернулся к этому вопросу, заявив, что архангельские конвои могут явиться отличной целью для этих кораблей. Принимая во внимание тяжелые бои на

Восточном фронте, он считал своим долгом максимально использовать представившиеся возможности. Поэтому он предложил отправить «Шарнхорст», которому так и не удалось покинуть Балтийское море, на помощь «Тирпицу» и «Лютцову», которые вместе с эсминцами образуют ударную группу, несущую серьезную угрозу русским конвоям. Реакция Гитлера на это предложение сначала была отрицательной, но затем он неохотно согласился. На вопрос Гитлера, сколько может пройти времени, прежде чем будет найдена подходящая цель, Дениц ответил: три месяца, после чего пророчески добавил: «Даже если на это уйдет шесть месяцев, вы убедитесь, что я был прав».

«Шарнхорст» вышел из Гдыни 8 марта и, укрываясь в снежных шквалах и густых туманах, 14-го добрался до Нарвика, где стояли «Тирпиц», «Лютцов» и «Нюрнберг». Через восемь дней «Нюрнберг» отправился на ремонт в Германию. Три других корабля, дождавшись тумана, вышли в Альтенфьорд, причем во время перехода два из них едва избежали столкновения.

Когда новости достигли адмирала Товея, у него появился еще один аргумент прекратить отправку арктических конвоев на период полярного лета. Он доложил адмиралтейству, что единственный способ обеспечить безопасность конвоев в таких условиях — обеспечить их сопровождение в Баренцевом море боевым флотом, а такое предприятие будет авантюрой в случае отсутствия в его составе авианосцев. Вопрос, возможно, дискутировался бы долго, но его решение ускорили события развернувшейся битвы на Атлантике. Дениц предпринял отчаянную попытку обеспечить себе решающее преимущество и бросил в бой колоссальные силы своего подводного флота. В январе наблюдалось некоторое уменьшение количества потопленных судов, в феврале и марте потери возросли, хотя сопровождалась потерями со стороны противника — в

марте было уничтожено 12 вражеских подводных лодок. Приближался решающий момент, и это понимали обе воюющие стороны. Адмиралтейство посчитало своим долгом бросить все имеющиеся силы, чтобы не проиграть сражение, и русские конвои отступили на второй план. В телеграмме, которую Черчилль отправил Сталину 30 марта, в качестве главной причины задержки мартовского конвоя указал концентрацию кораблей противника в Северной Норвегии, а также уведомил его, что операции на Средиземноморье в мае также потребуют привлечения всех наличных эскортных сил. Как и следовало ожидать, Сталин воспринял новость в штыки, разразившись длинным посланием о «катастрофическом положении со снабжением армии и нехватке сырья для военной промышленности». Тогда 6 апреля британский премьер отправил телеграмму, в которой подробно изложил меры, намеченные союзниками для оказания давления на Германию на суше и в воздухе, немного умиротворившую Сталина.

К этому времени Дениц решил удалить одно звено из громоздкой цепи командования военно-морскими силами в Северной Норвегии, которая была установлена после оккупации страны. Свое решение он мотивировал следующими соображениями: «При ситуации, которая сложилась на море в начале 1943 года, не предполагается проведение крупномасштабных операций, управление которыми потребовало бы наличия такой разветвленной организации». Как уже упоминалось, пост командующего флотом северного региона был отдан группе «Север», и его занимал адмирал Шнивинд, получивший звание командующего Северной группой (со штабом в Киле).

Долгие светлые дни экипажи немецких кораблей проводили в скучном безделье. Достойные Цели для них не находились, и корабли в море не выходили. Но факт

их присутствия на якорной стоянке в Альтенфьорде приносил значительное облегчение немецким войскам, сражавшимся на Восточном фронте. Из-за недостатка топлива Корабли не могли даже выйти на боевые стрельбы. Но к концу августа топлива было завезено достаточно, чтобы провести не слишком масштабную операцию у побережья Шпицбергена, которое 8 сентября было обстреляно «Тирпицем» и «Шарнхорстом». Новость о вылазке немецких кораблей достигла Лондона в то же утро, и, хотя флот метрополии был отправлен в море немедленно, надежды на перехват немецких кораблей почти не было. 22 сентября «каталина» доставила в гарнизон новое радиооборудование и припасы.

Шпицбергенская вылазка свела с трудом накопленные запасы топлива к нулю. Однако капитан Хоффмайер с «Шарнхорста» не был удовлетворен действиями своих артиллерийских расчетов во время операции и запросил разрешение адмирала Кумметца на проведение стрельб. Оно было получено, и 21 сентября «Шарнхорст» вышел в море. На ночь он бросил якорь неподалеку от острова Аарой, чтобы продолжить учения на следующий день. Поэтому он был немало удивлен, когда наутро заказанная им воздушная мишень-конус не появилась, а около одиннадцати часов он получил приказ дожидаться прибытия двух эсминцев, которые будут сопровождать его на стоянку, где он должен занять причал, недавно освобожденный линкором «Лютцов». Когда корабль благополучно пришвартовался и был окружен завесой противолодочных сетей, командир узнал о происшедших событиях.

Утром 10 сентября самолет-разведчик, специально направленный на север СССР, обнаружил, что «Тирпиц» находится на своей обычной стоянке у причала Каафьорда — одного из рукавов Альтенфьорда. Эту

информацию с большим нетерпением ожидал командующий подводным флотом контр-адмирал К. Бэрри. Было принято решение организовать атаку на тяжелые немецкие корабли, угрожающие русским конвоям, с использованием сверхмалых субмарин-подлодок «Х». Эти плавсредства были длиной 50 футов и диаметром по миделю 5,5 фута. Они имели форму сигары, сужающейся к концам. В центре такой субмарины человек мог стоять в полный рост, в остальных местах передвигаться можно было согнувшись или ползком. Экипаж состоял из двух офицеров и двух матросов. Субмарины были оборудованы дизельными двигателями, с помощью которых на поверхности можно было развить скорость до 6,5 узла, и электромоторами, позволявшими им двигаться под водой со скоростью 4 узла. Каждая из них несла два заряда, содержащие 2 тонны взрывчатки, которые можно было сбросить, когда субмарина проходит под целью, установив таймер на нужное время взрыва. Дальность плавания таких субмарин ограничивалась запасом топлива и возможностями экипажа — в таких условиях люди долго не выдерживали. Один член экипажа обязательно был обученным ныряльщиком. Он должен был уметь освободить маленькую субмарину от сетей, если она в них попадет, используя для этой цели специальные кусачки. Это была непростая работа и выполнялась в случае крайней необходимости. Первая сверхмалая субмарина была спущена на воду 15 марта; при выборе времени для атаки следовало учесть много факторов: продолжительность темного времени суток, фазу луны, стадию приливов и отливов и т. д. После анализа всех факторов атака была назначена на 22 сентября. Поскольку сверхмалая субмарина не могла добраться до Северной Норвегии самостоятельно, было принято решение о буксировке 6 таких субмарин 6 обычными,

специально оборудованными для этой цели. Это были: «Морская лисица», буксирующая «Х-5», «Свирепый» — с «Х-6», «Упорный» — с «Х-7», «Морская нимфа» — с «Х-8», «Зыбучий песок» — с «Х-9» и «Скипетр» — с «Х-10». Они вышли в море с небольшими интервалами в ночь с 11 на 12 сентября, когда данные аэрофотосъемки еще не были получены. Их пришлось отправлять специальным рейсом «каталины». Когда снимки были изучены, адмирал Бэрри передал условный сигнал на субмарины, подтверждающий, что план атаки «Х-5», «Х-6» и «Х-7» на «Тирпиц», «Х-9» и «Х-10» — на «Шарихорст», а «Х-8» на «Лютцов» у причалов Альтенфьорда вступает в действие. («Лютцов» отошел от причала до начала атаки, а «Шарнхорст» в это время проводил стрельбы.) Первые три дня море было спокойным, но потом налетел порывистый ветер, поверхность моря начала бурлить и пениться. Рано утром 15 сентября «Морская нимфа» потеряла буксируемый объект, но заметили это два часа спустя, когда субмарина всплыла на поверхность. Субмарина «Х-8» осталась в море почти без шансов на спасение, но, к счастью, через восемь часов ее увидели с подлодки «Упорный», буксирующей «Х-7». «Х-8» оставалась с ними до темноты, после чего снова потерялась, неверно истолковав переданный ей сигнал. На следующее утро с «Упорного» была передана соответствующая информация на «Морскую нимфу», но «Х-8» удалось обнаружить только ближе к вечеру. На этом неприятности сверхмалой субмарины не закончились. Из-за механических повреждений один из ее зарядов был преждевременно сброшен. В результате субмарина стала бесполезной для дальнейшего использования и была затоплена. Рано утром 16 сентября на «Зыбучем песке» обнаружили, что тоже потеряли буксируемый объект. Начатые поиски результата не дали. Очевидно, после обрыва

буксирного троса маленькая субмарина потеряла управление и резко погрузилась на большую глубину, где ее корпус был раздавлен многотонными массами воды. Таким образом, для участия в операции остались только 4 подлодки «Х». На переходе в них находились одни экипажи, в атаке должны были участвовать другие. Но вклад транспортирующих экипажей в успех предприятия нельзя было недооценить. «Действия экипажей, приведших к Альтенфьорду, — отметил адмирал Бэрри, заслуживают самой высокой оценки. Они провели несколько суток в тяжелейших условиях, но передали субмарины оперативным экипажам в превосходном состоянии». Передача происходила вечером 19 сентября недалеко от берега. Команде «Упорного» пришлось пережить несколько неприятных моментов, когда буксирный конец зацепил якорный канат плавучей мины, и смертоносный груз оказался на носу «Х-7», но благодаря умелым действиям капитана «Х-7» лейтенанта Б. Плейса несчастья удалось избежать. Вечером 20 сентября 4 сверхмалые субмарины отправились навстречу опасным приключениям. Капитаном «Х-5» был лейтенант Г. Генри-Крир, «Х-6» — лейтенант Д. Камерон, «Х-10» — лейтенант К. Хадспет. Первая опасность — минное поле на входе во фьорд (см. план) — была благополучно преодолена в ночь с 20 на 21 сентября. Весь следующий день «Х-5», «Х-6» и «Х-7» следовали вдоль фьорда. В это время «Х-10» вошла в узкий фьорд у острова Стьерной, где экипаж пытался справиться с механическими неисправностями. К сожалению, не удалось выполнить ремонт собственными силами, поэтому в дальнейшей операции «Х-10» участие не принимала. Ближе к вечеру на «Х-7» заметили «Шарнхорст», стоящий на якоре под прикрытием острова Аарой (корабль вернулся после первого дня стрельбы). Однако он не являлся ее целью, поэтому

субмарина вместе с «Х-6» проследовала дальше по фьорду. Часть ночи с 22 на 23 сентября они провели среди Браттхолмских островов всего лишь в 4 милях от стоянки «Тирпица». На «Х-6» возникли неполадки с перископом, но ей удалось достичь успеха, что является заслугой опытного и мужественного экипажа. После полуночи лейтенант Плейс направил «Х-7» в Каафьорд. Спустя час вслед за ним направился лейтенант Камерон на «Х-6». Они пробились сквозь противолодочные сети, преграждавшие вход в фьорд, но, уходя на глубину, чтобы спрятаться от патрульного катера, «Х-7» запуталась в свободном участке сети, раньше составлявшем ограждение вокруг «Лютцова». На освобождение потребовался час. В 7.05 «Х-6» прошла через вход для катеров в сетевых заграждениях вокруг «Тирпица», который открыли, чтобы пропустить катер, и закрыли через несколько минут после входа «Х-6». К сожалению, сразу после этого она села на грунт. Пытаясь освободиться, лодка на несколько секунд показалась над поверхностью воды, и ее заметил один из членов команды «Тирпица». Это был простой матрос, занимавшийся какими-то делами на палубе, поэтому прошло немало времени, прежде чем его сообщение дошло до командиров. А «Х-6» снова выскочила на поверхность, натолкнувшись на подводную скалу, а потом запуталась в сетях. Камерон решил, что ждать больше нечего, и сбросил оба заряда, установив таймер на взрыв через час. Было 7.15.

Понимая, что освободиться не удастся, он приказал затопить корабль, предварительно убедившись, что ценное оборудование уничтожено. Его вместе с остальными членами немногочисленного экипажа подобрал катер с «Тирпица», который стоял у борта, когда лодка в первый раз показалась на поверхности; его послали разобраться в ситуации.



«Х-7» повезло меньше. Сначала она намертво запуталась в сетях вокруг линкора. Когда лодку удалось освободить, лейтенант Плейс с удивлением понял, что они находятся внутри ограждения в 30 ярдах от «Тирпица». Он повел субмарину вперед и, когда она скользнула под киль линкора, сбросил один снаряд под носовыми орудиями, а другой — в 200 ярдах ближе к корме. Выполнив свою миссию, Плейс сделал попытку уйти, но лодка снова запуталась в сетях, затем высвободилась из них и попала в новую ловушку. Давление в лодке быстро падало, компас вышел из строя. Лейтенант Плейс продумывал свой следующий шаг, когда в 8.12 раздался оглушительный взрыв, волна от которого буквально выкинула его из сетей. Хотя видимых повреждений корпуса не было, лодка потеряла управление и не могла держать глубину, а при всплытии попадала под ураганный пулеметный огонь. Плейс подвел ее к борту учебной мишени и вскарабкался на нее, но остальные члены экипажа не успели последовать его примеру: лодка затонула. Спустя два с половиной часа старший помощник Плейса, младший лейтенант Эйткип всплыл на поверхность в спасательном костюме. Он потратил это время, пытаясь спасти остальных членов экипажа, но не сумел.

Прежде чем перейти к описанию последствий взрывов для «Тирпица», следует сказать несколько слов о сверхмалой субмарине «Х-5», которую мы оставили, когда она вместе с «Х-6» и «Х-7» шла по Альтенфьорду. Больше ее никто не видел, и, судя по всему, именно ее немцы затопили. Более точно о ее судьбе ничего неизвестно.

Представляется очевидным, что командование «Тирпица» не сразу оценило масштабы угрозы, нависшей над кораблем. Только спустя пятнадцать минут после обнаружения «Х-6» на корабле закрыли

водонепроницаемые двери. Но когда капитану Майеру, командиру «Тирпица», доложили о случившемся, он немедленно потребовал буксир и приказал поднять давление в котлах. Понимая, что это требует времени, он скомандовал повернуть корабль, выбирая якорный канат левого борта и вытравливая — правого. Это было сделано, когда раздался взрыв, и помогло минимизировать последствия. Все четыре заряда взорвались практически одновременно. Эффект от взрыва 8 тонн аматолы <sup>[12]</sup> под днищем корабля был весьма впечатляющим. Его приподняло на 5 или 6 футов, люди на палубе попадали с ног, погас свет, судно осело в воде, получив крен 5 градусов на левый борт. Осмотр выявил повреждение трех главных двигателей, поломку системы пожаротушения, электрического и радиооборудования. Также получили повреждения носовые орудия и руль левого борта. Впоследствии адмирал Бэрри назвал эту атаку «самой отчаянной, которая войдет в историю, как один из самых смелых подвигов всех времен». Лейтенанты Плейс и Камерон получили за участие в ней крест Виктории. Они, как и другие уцелевшие члены экипажей «Х-6» и «Х-7», закончили войну в лагере для военнопленных в Германии. Если действия офицеров и матросов в этой смелой атаке были достойны всяческих похвал, то оборудование сверхмалых субмарин оказалось не на высоте. Приходилось констатировать факт, что в этой сфере имеется множество недоработок. Однако лодки справились с поставленной задачей и надолго вывели из строя мощный военный корабль противника, роль которого в войне признавалась всеми. «Тирпиц» остался на плаву, но требовал серьезного ремонта; он перестал быть грозным боевым кораблем, и русские конвои получили небольшую передышку.

## **Глава 12**

### **Последний выход «Шарнхорста»**

*От него отвернулась фортуна.*

*Шекспир*

Нам следует ненадолго вернуться в начало лета 1943 года и посмотреть, что происходит во флоте метрополии. После двух с половиной лет успешного командования флотом адмирал Джон Товей передал этот пост адмиралу Брюсу Фрейзеру, своему заместителю. Новый командующий обладал богатым опытом и глубокими знаниями в самых разных областях. Однако кораблей в его распоряжении больше не стало. В особенности мешало отсутствие авианосцев. «Победный» оказывал содействие американцам в проведении операций на Тихом океане. В распоряжении командующего был только ветеран флота «Яростный», но и тот находился в ремонте. В августе американцы «одолжили» флоту метрополии свой авианосец «Рейнджер», слишком тихоходный, чтобы принимать участие в операциях на Тихом океане, а также крейсера «Августа» и «Тускалуза» и дивизион эсминцев. Тем не менее нехватка кораблей продолжала сказываться. В июне адмирал Фрейзер приступил к рассмотрению вопроса возобновления осенью движения русских конвоев. Для этого были две причины: во-первых, поставка грузов в Россию северным путем была важна для успешного продолжения войны; во-вторых, конвои могут заставить немецкие военные корабли снова действовать. Лично он считал, что немецкую эскадру не

удастся выманить из фьордов, разве только у нее появится возможность атаковать слабо охраняемый конвой, уничтожить поврежденный авианосец или линкор. Прежде чем адмиралтейство сумело сформулировать свою позицию по этому вопросу, произошли события, описанные в предыдущей главе, а также изменилась стратегическая ситуация на Дальнем Востоке. В конце августа адмирал Дадли Паунд оставил свой пост первого морского лорда по состоянию здоровья. Его преемником стал адмирал Эндрю Каннингем. Деловые качества и достижения адмирала Паунда, поддерживавшего традиции королевского военно-морского флота в течение четырех тяжелых лет, ценились по достоинству; и ему на смену пришел блестящий командир. Если у Черчилля и были какие-то сомнения относительно кандидатуры нового первого морского лорда, они быстро исчезли. Воспитанный в духе адмирала Нельсона, боец до мозга костей, адмирал Каннингем был тем человеком, который должен был возглавить королевский флот на наступательной стадии, в которую вступила война. 21 сентября министр иностранных дел Советского Союза Молотов встретился с послом Великобритании и поднял вопрос о срочном возобновлении русских конвоев. В это же время Черчилль отправил Сталину телеграмму, в которой заявил, что «решение продолжать отправку русских конвоев является не выполнением условия контракта или сделки, а проявлением наших серьезных и честных намерений». В ответном послании Сталин отверг эту формулировку и вновь указал на прямую связь между прибытием грузов северным путем и действиями советских армий на Восточном фронте. Весьма уместный вопрос об истинном значении арктических конвоев для России будет подробно проанализирован позже, а пока интересно отметить, что уже в то время в британских и американских

военных кругах начало складываться мнение, что утверждения Сталина на этот счет сделаны больше в целях пропаганды, чем исходя из действительной необходимости. В данном случае ответ Сталина был составлен в таких грубых выражениях, что Черчилль отказался его принять, что, как он впоследствии вспоминал, произвело впечатление на советское правительство. В качестве выражения своего неодобрения Черчилль временно приостановил отправку эсминцев, которые должны были обеспечить переход из России судов, необходимых для возобновления конвоев. Британский министр иностранных дел, находившийся тогда в Москве, обсудил этот вопрос с более сдержанным Молотовым, который поторопился заверить его, что арктические конвои высоко ценятся и правительством, и всем советским народом. Вскоре запрет был снят, и конвои снова отправились в плавание.

После получения разведывательных донесений о серьезном повреждении «Тирпица» сверхмалыми субмаринами в адмиралтействе более благосклонно отнеслись к вопросу возобновления русских конвоев. Хотя наиболее серьезная угроза со стороны вражеских кораблей на время была ликвидирована, следовало помнить, что в Альтенфьорде оставался линкор «Шарнхорст», который мог причинить слабо охраняемому конвою немало бед.

Черчилль сообщил Сталину о своем намерении отправить с ноября по февраль 4 конвоя по 35 судов в каждом. Чтобы учесть возможные случайности, министерство военных перевозок увеличило число судов до 40. Адмиралтейство было вынуждено принять эту цифру. Адмирал Фрейзер, как и его предшественник, был против отправки больших конвоев, учитывая специфику погодных условий в это время года в Арктике, поэтому в итоге было решено, что

конвои будут отправляться частями по 20 судов в каждой с интервалом в две недели. Такой график вынуждал использовать в качестве эскорта практически все немногочисленные силы флота метрополии, но лучшего решения в сложившихся условиях не было.

Первым делом следовало организовать возвращение 13 торговых судов, которые провели лето в Кольском заливе в ожидании обратного конвоя. За ними был послан эскорт из 9 эсминцев, 2 минных тральщиков и корвета. Командовал кораблями капитан Кэмпбелл. С эскортом вышли в море 5 советских эсминцев и 6 катеров. Капитан Кэмпбелл вспоминал, что по прибытии его флотилия впервые получила разрешение швартоваться у причалов военной базы в Полярном. Но все попытки его офицеров установить дружеские связи с советскими военно-морскими офицерами разбились о противодействие советских комиссаров, обладавших удивительной способностью погубить любое праздничное мероприятие. Конвой, получивший помер RA-54A, вышел 1 ноября и под покровом густого тумана благополучно достиг берегов Великобритании. Конвой JW-54A (в нем было 18 судов) вышел из Лох-Ю 15 ноября. Через неделю за ним последовала его вторая половина из 14 судов — JW-54B. Разгрузка в советских портах шла довольно медленно, поэтому для обратного конвоя было подготовлено всего 8 судов. Конвой RA-54B вышел в море 26 ноября. Все три конвоя сопровождались эскортом эсминцев, были обеспечены ближним и дальним прикрытием силами крейсеров и линкоров и достигли портов назначения без потерь и вмешательства со стороны противника. Погода, как правило, в это время года отличающаяся буйным нравом, проявила необычную благосклонность. В общем, все было слишком хорошо, чтобы продлиться долго. Когда вышел в море конвой JW-54A, вражеская разведка, несомненно, засекла, что движение на

арктическом маршруте снова началось. В район Медвежьего были отправлены дополнительные подводные лодки, а боевой группе кораблей в Альтенфьорде объявили трехчасовую готовность. До 27 ноября ничего подозрительного не было обнаружено, и все вернулось на круги своя. 12 декабря из Лох-Ю вышел конвой JW-55A, состоявший из 19 судов. Его эскортировали и прикрывали, как все предыдущие конвои 18 декабря поступила информация с «U-636» об обнаружении одного из кораблей эскорта. Вместе с данными радиоразведки это было основанием для немецкого командования предполагать, что в море находится очередной конвой. Три немецкие подводные лодки, готовые к выходу в Атлантику, были срочно переданы в подчинение командующего флотом. Но снова информация поступила слишком поздно, чтобы успеть предпринять эффективные действия. Конвой достиг Кольского залива и Архангельска без потерь. Адмирал Фрейзер на флагманском корабле «Герцог Йоркский» обеспечивал прикрытие конвоя. Узнав из данных радиоразведки, что противник был осведомлен о переходе, он пришел к выводу, что вполне возможной является вылазка боевой группы кораблей из Альтенфьорда. Тогда он решил, что «Герцог Йоркский» проследует с конвоем до Кольского залива, создав тем самым прецедент. Все знали, что адмиралтейство и его предшественник считали нежелательным подвергать тяжелые корабли риску, заходя восточнее мыса Нордкап. Но теперь обстоятельства изменились. Угроза со стороны немецкой авиации, ранее базировавшейся на аэродромах Северной Норвегии, значительно уменьшилась. К тому же в условиях полярной ночи воздушная разведка неэффективна. И «Тирпиц» выведен из строя надолго, а встречу с «Шарнхорстом» или другим судном можно только приветствовать. Риск подвергнуться нападению вражеских подводных лодок

можно было считать приемлемым, поскольку они обычно собирались в «волчьи стаи» вокруг конвоев. Итак, «Герцог Йоркский», крейсер «Ямайка» и 4 эсминца вошли в Кольский залив 16 декабря. 18 декабря они снова вышли в море, заняв очень удобную позицию, чтобы отразить любую атаку со стороны немецких военных кораблей на конвой. Во время своего короткого пребывания в СССР адмирал Фрейзер встретился с советским командующим флотом адмиралом Головко и ознакомил его с положением дел в регионе. Выйдя из Кольского залива, корабли зашли в Исландию и, пополнив запасы топлива, снова вышли в море, чтобы обеспечить прикрытие перехода двойного конвоя.

Пожалуй, стоит вспомнить, что после того, как он занял должность главнокомандующего Военно-морским флотом Германии, Дениц добился от Гитлера понимания и одобрения его стратегии операций с крупными военными кораблями. Но в тот момент ни одна из сторон не знала, что пройдет почти год, прежде чем об этом вспомнят. Однако Деница никогда не покидало желание доказать Гитлеру свою правоту. В течение весны он разработал основные принципы, в соответствии с которыми должны были осуществляться действия боевых кораблей против конвоев: «Условия для успешных операций крупных военных кораблей против судов в Арктике могут сложиться достаточно редко, поскольку противник (об этом можно судить исходя из прошлого опыта) будет использовать для защиты конвоев силы, многократно превосходящие наши. Тем не менее могут возникнуть ситуации, благоприятные для атаки неохранных или слабо охраняемых конвоев, а также небольших групп судов, следующих самостоятельно. Когда бы ни возникла такая возможность, ею следует незамедлительно



воспользоваться, придерживаясь определенных тактических принципов.

Иногда может возникнуть необходимость атаковать хорошо охраняемый конвой всеми имеющимися в наличии силами. Приказ на такую атаку может быть дан, если уничтожение конкретного конвоя оказывается необходимым любой ценой».

Услышав о возобновлении отправки конвоев, Дениц на очередной встрече с Гитлером 19-20 декабря проинформировал его о своем намерении отправить «Шарнхорст» и эсминцы боевой группы для атаки на следующий конвой, направляющийся из Англии в СССР. Конечно, если будут основания надеяться на успешный исход операции. Фюрер не выдвинул никаких возражений. Он потерял веру в успех своего военного флота, и даже информация об изменении ситуации на Восточном фронте не заставила его схватиться за это предложение как за соломинку. Дениц должен был учесть изменение условий плавания с наступлением зимы. Увеличение продолжительности темного времени суток давало преимущество эсминцам противника, которые могли атаковать корабли с использованием торпед. В то же время короткий период сравнительно светлых сумерек был вряд ли достаточным, чтобы организовать развернутую атаку на конвой, особенно если он охраняется сильным и агрессивно настроенным эскортом. Всему перечисленному сопутствовала погода, характеризующаяся свирепыми штормами, слепящими снежными шквалами, гигантскими волнами и жутким морозом. Все это затрудняло обнаружение конвоя и снижало эффективность воздушной разведки. Но важнее всего был факт, что Дениц не мог не знать о неоспоримом превосходстве англичан в части радарных установок, которое должно было стать решающим в ночной схватке.

22 декабря немецкий самолет-разведчик обнаружил конвой из 40 судов в районе Фарерских островов, который в действительности был частью «В» конвоя JW-55, куда входило 19 судов. Они вышли в море двумя днями раньше. Адмирал Шнивинд отправил в район Медвежьего 8 подводных лодок и объявил боевой группе кораблей трехчасовую готовность. Такова была обычная процедура, если становилось известно о появлении противника в его районе. Он предполагал, что конвой будут прикрывать крейсера и линкоры, которые пока не были обнаружены, и считал всю операцию ловушкой, чтобы выманить военные корабли Германии из укрытия для их уничтожения. Как показали последующие события, его опасения были обоснованными. А 23 декабря воздушная разведка сообщила уточненные сведения о конвое. На этот раз он состоял, как утверждалось, из 17 судов и находился в 300 милях к юго-востоку от острова Ян-Майен. Судя по докладу, полученному на следующий день, конвой находился уже в 220 милях к востоку от острова. Туда Шнивинд и выдвинул подводные лодки. В это время немцы не располагали авиацией, способной нанести бомбовый или торпедный удар по конвою; проблемы возникли даже с ведением постоянного наблюдения. Непрерывная разведка должна была вестись только при получении подтверждения о намерении использовать боевые корабли для нападения на конвой. И даже при этом поиск можно было вести только в радиусе одних суток плавания линкора (480 миль) от конвоя. Все перечисленное укрепило Шнивинда во мнении, что шансы на успех кораблей весьма невелики, а риск велик. Он позвонил в Берлин и выяснил, что гросс-адмирал в Париже и должен вернуться на следующий день. Было решено дожидаться его возвращения. Еще одним фактором, повлиявшим на дальнейшее развитие событий, стало отсутствие по болезни вице-адмирала

Кумметца. Его временно замещал командир группы эсминцев контр-адмирал Эрих Бей. В отличие от Кумметца он являлся специалистом по торпедам и неплохим тактиком, но был не слишком сильным и решительным командиром подразделения. Бей был хорошим командиром эсминца, но не более того. Он участвовал в сражении при Нарвике в апреле 1940 года. Свое мнение по вопросу действия военных кораблей он изложил Шнивинду через две недели после того, как занял место Кумметца. Он был согласен с позицией своего предшественника в том, что в зимние месяцы следует ограничиться нападением на конвой эсминцев. Однако он был оптимистом по натуре, поэтому завершил свой рапорт следующими словами: «Успех может зависеть от воли случая или от ошибки противника. Несмотря на то, что мы не слишком сильны, война нередко представляла нам благоприятные возможности для победы. Исходя из предыдущего опыта, у нас есть все основания надеяться на удачу». Рапорт Бея попал в Берлин незадолго до событий, которые будут описаны далее. Когда немецкое командование получило информацию о возобновлении движения конвоев, оно немедленно издало директиву, в которой была изменена предыдущая установка на прекращение в период полярной ночи выходов в море больших военных кораблей. В новой директиве было выдвинуто осторожное предположение о том, что такие операции могут иметь место, если «силы противника не превосходят наши» и может быть обеспечена воздушная разведка. Последнее условие не было выполнено. И в жизнерадостном рапорте Бея вряд ли имелась в виду отправка в море «Шарнхорста». Скорее всего, Бей, как и его непосредственный начальник, подразумевал нападение на конвой силами эсминцев.

Мы оставили адмирала Фрейзера, когда он на «Герцог Йоркском» вместе с крейсером «Ямайка» и 4

эсминцами направлялся на север для прикрытия конвоев JW-55B и RA-55A, которые состояли из 22 судов и вышли из Кольского залива 22 декабря. На следующий день вице-адмирал Бурнетт на крейсере «Белфаст» вместе с крейсерами «Норфолк» и «Шеффилд», которые прикрывали переход предыдущего конвоя в СССР, тоже покинул Кольский залив. Британские корабли должны были обеспечить защиту двух конвоев, уже находящихся в море, в самом опасном районе — к востоку от острова Медвежий. В полдень 24 декабря конвой JW-55B находился в 240 милях к востоку от острова Ян-Майен и в 400 милях к западу от Альтенфьорда. Кроме того, он на 400 миль опередил силы прикрытия адмирала Фрейзера, то есть был довольно уязвим. Командующий флотом был так обеспокоен нависшей над конвоем опасностью, что решил пойти на риск и нарушить радиомолчание, передав старшему офицеру эскорта приказ изменить курс и в течение трех часов следовать в обратном направлении, увеличив скорость движения своих кораблей с 15 до 19 узлов. Так удалось сократить разрыв до 100 миль. Именно расстояние между конвоем и силами прикрытия, образовавшееся из-за незапланированного захода этих сил в Кольский залив и ограниченной дальности плавания эсминцев, сыграло важную роль в событиях последующих двух дней.

Согласно планам адмирала Фрейзера его корабли должны были двигаться вперед на скорости 15 узлов и занять позицию между островами Ян-Майен и Медвежий, когда конвой будет находиться к востоку от Медвежьего. В этом районе адмирал намеревался провести тридцать часов. Но при высокой скорости движения эсминцы сжигают большое количество топлива, а это может привести к тому, что период пребывания сил прикрытия в опасном для конвоя районе придется сильно сократить. В Рождество, когда

корабли полным ходом шли на север, с юго-запада налетел штормовой ветер, в считанные минуты превратив поверхность моря в бурлящий котел. Он принес с собой снежные шквалы, которые сильно ухудшили и без того плохую видимость. Гигантские, увенчанные белыми гребнями пены волны подхватывали эсминцы и отбрасывали их далеко в сторону, превращая работу рулевых, пытавшихся удержать корабль на курсе, в ад. Даже значительно более тяжелый «Герцог Йоркский» (30 тысяч тонн!) взлетал на гребень волны, словно легкая скорлупка. Ветер продолжал усиливаться, шторм свирепствовал вовсю, и наступившую ночь адмирал Фрейзер впоследствии назвал «самой неприятной». Создавалось впечатление, ЧТО противник не обнаружил конвой RA-55A. Адмирал Фрейзер решил нарушить радиомолчание и передал адмиралу Бурнетту приказ повернуть дальше на север и перебросить 4 эсминца из его эскорта для охраны конвоя JW-55B. В результате эскорт последнего увеличился до 14 эсминцев. Этого было достаточно, чтобы дать достойный отпор кораблям противника в случае атаки.

Ранее радиоразведка немцев доказала свою высокую эффективность, но в данном случае не было оснований полагать, что противник перехватил какое-либо из двух радиосообщений адмирала Фрейзера. Впрочем, условия для приема и передачи сигналов радиосвязи в Арктике были весьма переменчивы. Когда рождественским утром, вернувшись из Парижа, Дениц взялся за анализ ситуации, она представилась ему следующей: «Конвой, перевозящий военные грузы в СССР, следует под защитой крейсеров, которые не могут составить конкуренцию нашим кораблям, проходя через район действия нашей боевой группы. Его положение, курс и скорость известны. Поскольку кромка льда находится вблизи острова Медвежий, он не

сможет уклониться от курса. А высокая скорость наших кораблей не позволит судам противника избежать нашей атаки».

Из этого следует, что Дениц был готов к встрече своих кораблей с британскими крейсерами. Тем не менее в его приказе говорилось: «Атака может быть прервана в любой момент по вашему усмотрению. В принципе вам следует выйти из боя при появлении превосходящих сил противника». Как мы имели возможность убедиться, воздушная разведка не могла быть проведена должным образом как по причине нехватки самолетов, так и ввиду тяжелых погодных условий и плохого освещения. Дениц предполагал, что если в море и находятся вражеские линкоры, они находятся далеко от конвоя. Поэтому он сделал вывод, что у «Шарнхорста» имеются все шансы на быстрый успех. К тому же он не мог не думать об ухудшившейся ситуации на Восточном фронте, на фоне которой был необходим яркий героический жест со стороны военноморского флота. Видимо, этот аргумент и перевесил чашу весов. Дениц принял решение вывести военные корабли в море. Впоследствии он утверждал, что его всемерно поддержали адмирал Шнивинд и руководство штаба ВМФ; но представляется очевидным, что Шнивинд испытывал значительно меньше энтузиазма, чем его непосредственный начальник.

Находясь в своем штабе в Киле, Шнивинд время от времени получал сообщения о продвижении конвоя. В девять часов утра о его прохождении доложила «U-601», часом позже его заметил возвращавшийся на базу самолет. В полдень из Берлина еще не было никаких указаний, но на всякий случай он объявил кораблям часовую готовность. И только в 2.15 Шнивинд получил по радио сообщение: «Восточный фронт, 1700». Это было подтверждение Деница на выход в море военных кораблей. Цифры означали время выхода группы. Позже

его изменили на семь часов вечера, чтобы адмирал Бей и его офицеры успели перейти с «Тирпица» на «Шарнхорст». Судя по тому, что он не сделал это раньше, можно предположить, что он не ожидал приказа на выход в море. В 2.20 снова поступило сообщение от «U-601» о скорости и курсе конвоя, содержащее также информацию о погоде: «Ветер южный силой 7 баллов (до 33 узлов), дождь, видимость 2 мили». По получении этой информации Шнивинд позвонил в Берлин и предложил отложить операцию, мотивируя это решение отсутствием воздушной разведки и неблагоприятной погодой. Он предложил атаковать конвой силами эсминцев, оставив «Шарнхорст» в качестве прикрытия, но Дениц и слушать не хотел об изменении своего плана. Несмотря на полученный отпор, Шнивинд дал Бей достаточно широкие полномочия: «1. Групповая атака на конвой будет произведена «Шарнхорстом» и 5 эсминцами на рассвете 26 декабря (примерно в 11.00). Согласованная атака будет произведена только при благоприятных обстоятельствах (погода, видимость, точная информация о противнике). Если условия будут неблагоприятными, эсминцы должны атаковать самостоятельно; «Шарнхорст» останется в стороне, а если будет сочтено целесообразным, то на выходе из фьорда».

У немцев не было самой важной составляющей успешной атаки — точной информации о противнике.

Немецкие корабли вышли в море в соответствии с приказом и взяли курс на север, поддерживая скорость 25 узлов. Тяжелый «Шарнхорст» шел хорошо, однако эсминцы трепало нещадно. Незадолго до полуночи Бей нарушил радиомолчание и доложил группе «Север», что вышел в район операции, но погодные условия ограничивают действия эсминцев, и он вынужден снизить скорость.

Шнивинд ответил, что, если эсминцы не могут действовать, Бей следует рассмотреть возможность линкорской акции «Шарнхорста». Термин «линкорская акция» обозначает тактические действия линкоров в океанской войне и вряд ли применим для нападения на хорошо защищенный конвой. Но право принять окончательное решение было предоставлено командиру группы. Примерно в это время Бей получил напутственное послание от Деница, в котором ему предлагалось «использовать сложившуюся ситуацию, проявив опыт и мужество, не позволить загнать себя в ловушку, суметь при необходимости вовремя выйти из боя, немедленно уходить при встрече с превосходящими силами противника». Представляется странным, что Дениц счел необходимым давать такие указания, учитывая, что он был совершенно уверен в Бее. (В своих мемуарах он называл Бея «превосходным офицером, обладающим значительным военным опытом, который прекрасно справлялся со своими обязанностями на всех занимаемых постах».) А приказ выходить из боя при встрече с превосходящими силами противника имел печальное сходство с тем, который связал по рукам и ногам Кумметца годом раньше.

Бей уже совершил первую ошибку, нарушив радиомолчание. Как было упомянуто ранее, он послал сообщение о прибытии в заданный район, которое, собственно говоря, ему ничего не дало. Зато его засекли англичане и сделали вывод, что «Шарнхорст» вышел в море. Эту информацию сразу же передали адмиралу Фрейзеру, который получил ее рано утром 26 декабря. По состоянию на 4.00 этого переломного дня в районе действия сложилась следующая ситуация:

а) конвой RA-55A находился в 220 милях к западу от острова Медвежий и двигался в западном направлении со скоростью 8 узлов. О его местонахождении противник не знал;



б) конвой JW-55B находился в 50 милях к югу от острова Медвежий и двигался в направлении восток-северо-восток со скоростью 8 узлов. За ним шла подводная лодка «U-601»;

в) крейсера вице-адмирала Бурнетта находились в 150 милях к востоку от конвоя JW-55B. Корабли шли на юго-восток со скоростью 18 узлов;

г) корабли прикрытия адмирала Фрейзера находились в 220 милях к юго-западу от конвоя JW-55B и шли на восток со скоростью, 24 узла. Скорость была увеличена немедленно после получения информации о «Шарнхорсте»;

д) в 100 милях к юго-востоку от конвоя находился «Шарнхорст» и эсминцы «Z-29, -30, -33, -34, и -38». Немецкие корабли шли в северном направлении со скоростью 25 узлов.

В 4.01 адмирал Фрейзер снова нарушил радиомолчание. Он передал приказ адмиралу Бурнетту и старшему офицеру эскорта конвоя JW-55B доложить о своем местоположении и сообщил им ориентировочные координаты своих кораблей. В условиях плохой видимости было исключительно важно, чтобы офицеры каждой группы кораблей знали, где находятся остальные. Конечно, при этом был риск выдать свое местонахождение противнику, но с ним приходилось мириться. Судя по всему, немцы не перехватили это сообщение. В 6.28 адмирал Фрейзер снова вышел в эфир. Он приказал конвою следовать северо-восточным курсом, чтобы затруднить «Шарнхорсту» процесс поиска, а крейсерам — идти на сближение с конвоем.

В течение ночи Бей получил несколько запоздавших донесений о перемещениях конвоя. Из одного из них, переданного накануне в 15.10, он узнал, что радарный поиск не обнаружил кораблей противника в радиусе 50 миль от конвоя. Из поступившей в его распоряжение информации Бей рассчитал, что к 6.30 его корабли

будут находиться примерно в 30 милях от цели. Поэтому в семь часов, полагаясь на собственные неверные расчеты или не точные сообщения с подводных лодок, он повернул корабли на юго-запад, после чего приказал эсминцам выдвинуться вперед на 10 миль, рассредоточиться и приступить к поискам конвоя. Поскольку шторм разошелся не на шутку, корабли снизили скорость до 10 узлов. Конвою повезло: немцы разыскивали его не там, где он находился в действительности.

В 8.40 радар флагманского корабля Бурнетта «Белфаст» засек «Шарнхорст» на расстоянии 17,5 мили. Он оказался между крейсерами и конвоем в 30 милях к востоку от конвоя. По неизвестной причине в 8.20 Бей внезапно повернул «Шарнхорст» на север, резко увеличив скорость. Командиров эсминцев он не поставил в известность о своих планах. Теперь «Шарнхорст» шел навстречу британским крейсерам, причем расстояние между ними быстро сокращалось. В 9.21 на «Шеффилде» увидели противника на расстоянии 6,5 мили, спустя три минуты было выпущено несколько осветительных снарядов, а в 9.29 корабли Бурнетта открыли огонь и пошли на сближение. При этом секторы обстрела двух ведущих кораблей оказались временно перекрыты, и на передовую выдвинулся «Норфолк». Его второй и третий залпы попали в цель, причем один из снарядов уничтожил носовую радарную установку. Нападение явилось для Бей полной неожиданностью, но уже через несколько секунд он начал принимать меры по спасению. «Шарнхорст» резко увеличил скорость и стал уходить на юго-восток. Оторвавшись от врага, линкор вернулся на северо-восточный, а потом на северный курс. Очевидно, Бей хотел обойти вражеские крейсера и снова вернуться к конвою. Это предвидел Бурнетт. Сперва он проследовал за противником на юго-восток,

но понял, что при таких погодных условиях тяжелый «Шарнхорст» имеет большое преимущество перед легкими британскими крейсерами, поэтому приказал прекратить преследование и возвращаться к конвою, рассчитав курс так, чтобы подойти к нему с юго-востока.

Дениц подверг действия Бей резкой критике по двум причинам: во-первых, если первый контакт с противником установлен рано утром, сражение должно быть доведено до конца. Во-вторых, он считал ошибкой, что Бей не приказал эсминцам присоединиться к «Шарнхорсту». Имеются основания усомниться в справедливости этой критики. Совершенно очевидно, что Бей не знал численности сил противника, но не мог забыть наставление Деница не вступать в бой с превосходящими силами. Но на «Шарнхорсте» имелось девять 11-дюймовых, двенадцать 5,9-дюймовых и четырнадцать 4,1-дюймовых орудий, а также два комплекта строенных торпедных труб. Наиболее уязвимые места корпуса были покрыты 12-дюймовой броней, а на постройку двух палуб была использована специально закаленная сталь толщиной 4,3 и 2,4 дюйма. Этот корабль мог доставить массу неприятностей, а нанести ему серьезные повреждения было достаточно трудно. Британские корабли намного уступали и в вооружении, и в прочности корпусов. На «Белфасте» и «Шеффилде» имелось по двенадцать 6-дюймовых орудий, а на «Норфолке» восемь 8-дюймовых. Если бы адмирал Бей догадался оставить при себе эсминцы, каждый из которых был вооружен пятью 5,9-дюймовыми орудиями, перевес был бы всецело на стороне немцев, а задача адмирала Бурнетта многократно усложнилась. В 10.09 Бей приказал старшему офицеру группы эсминцев капитану Йогансену на «Z-29» доложить обстановку. Он сообщил, что все идет по плану, эсминцы следуют на юго-восток

со скоростью 12 узлов, и дал свои координаты. Спустя восемнадцать минут он получил приказ идти на восток-северо-восток, увеличив скорость до 25 узлов.

В 9.30 адмирал Фрейзер отослал конвой на север, а старшему офицеру эскорта приказал выделить 4 эсминца для присоединения к группе адмирала Бурнетта. Все это было выполнено на удивление быстро, несмотря на отвратительную погоду. В 10.25 старший офицер отделившегося подразделения эсминцев командер Фишер уже доложил о прибытии адмиралу, а через двадцать пять минут перед крейсерами, которые заняли позицию в 10 милях впереди конвоя, уже был сформирован противолодочный экран. Командующий флотом понимал, что, если крейсера снова не перехватят «Шарнхорст», его не удастся заставить вступить в бой с «Герцогом Йоркским». Эта мысль ни на минуту не покидала обоих британских адмиралов, но во главу угла они ставили обеспечение безопасности конвоя. Такую стратегию можно считать оборонительной, не забывая о том, что нет более простого способа заставить противника вступить в бой, чем охранять конвой во время прохождения по участку, который враг считает своим. Бурнетт не сомневался, что «Шарнхорст» вернется к конвою; если сконцентрировать свои силы рядом с торговыми судами, имеются все шансы сначала отогнать его в сторону, а потом... Если же рассредоточить свои корабли для поиска противника, при встрече они не смогут оказать достойное сопротивление, не говоря уже о нападении. Если бы Бурнетт не вернулся к конвою, а попробовал засечь «Шарнхорст» радаром и ринуться в погоню, он мог очень быстро его потерять, поскольку противник обладал преимуществом в скорости, тем более при плохих погодных условиях. Оторвавшись от крейсеров, «Шарнхорст» легко мог вернуться к конвою и

уничтожить его. Поэтому правильность действий адмирала Бурнетта не подвергается сомнению.

В 10.12 немецкий разведывательный самолет передал сообщение об обнаружении нескольких кораблей, один из которых крупный, остальные меньших размеров. Возможность визуальной идентификации не представилась из-за темноты, но были указаны их координаты. В действительности корабли адмирала Фрейзера в это время находились в 49 милях к востоку-северо-востоку от указанной точки и в 107 милях от «Шарнхорста». Из-за сильного юго-западного ветра ошибка в определении координат вполне возможна, тем более для экипажа самолета, не получившего специальную подготовку для действий над морем. Неизвестно, получил это сообщение адмирал Бей на «Шарнхорсте» (все зависит от того, имелась ли на корабле приемная аппаратура для прослушивания информации на частотах, используемых авиацией) или продолжал сам искать конвой, однако представляется более вероятным первый вариант. Он подтверждается свидетельством Гедде, уцелевшего моряка с «Шарнхорста», который сообщил, что между 11.00 и 11.30 на «Шарнхорсте» стало известно о появлении в 150 милях к западу группы британских военных кораблей. Из других источников следует, что новость не разглашали до 15.00. Не исключено, что за обедом просто повторили уже ранее объявленное сообщение. В 11.58 Бей получил координаты от старшего офицера группы эсминцев, сообщил ему свои и приказал атаковать конвой, проследовав в район с координатами, полученными от подводной лодки два часа назад. К этому времени эсминцы находились далеко к западу от конвоя, поэтому им пришлось повернуть и снова вступить в схватку со стихией, идя против ветра и волн.

В полдень адмирал Фрейзер проанализировал ситуацию с наличием топлива у эсминцев и оказался перед необходимостью решения нелегкой задачи: куда идти за топливом — в Кольский залив или в Исландию. Существовала вероятность, что после короткой схватки с крейсерами вражеский корабль покинул район операции и вернулся в Альтенфьорд, в этом случае перехватить его почти не оставалось шансов, и не было смысла подвергать корабли риску в Баренцевом море. Проблема выбора была снята с повестки дня, когда вскоре после полудня поступило сообщение с «Белфаста» об обнаружении «Шарнхорста», который находился в 15 милях от британского крейсера на востоке-северо-востоке. Адмирал Фрейзер решил не упускать подвернувшийся шанс. Вражеский корабль шел со скоростью 20 узлов в западном направлении, крейсера двигались навстречу, и расстояние между ними быстро сокращалось. В 12.21 «Шарнхорст» заметили с «Шеффилда», и на расстоянии 5,5 мили все три крейсера открыли огонь. Вражеский корабль отреагировал на нападение, как в первый раз: развернулся и попытался уйти, но этому маневру помешали корабли адмирала Фрейзера, начавшие торпедную атаку. Перестрелка длилась двадцать минут. За это время было отмечено два попадания в «Норфолк», в результате которых орудие и все радарные установки, кроме одной, были выведены из строя. В 12.41 Бурнетт приказал прекратить огонь и начал преследование немецкого судна, который удалялся в юго-юго-восточном направлении со скоростью 28 узлов. Курс был выбран очень удачно для перехвата корабля «Герцогом Йоркским». Дениц снова посчитал, что Бей должен был принять бой с крейсерами, учитывая, что он мог воспользоваться преимуществом в освещении: силуэты британских кораблей были хорошо видны на фоне западного

горизонта. Но у Бея опять не было эсминцев, что являлось крупной проблемой. Если бы он сумел уйти от вражеских крейсеров, тогда он смог бы избежать весьма незавидной участи. В 13.06 в эфире прозвучало сообщение, которое уже упоминалось выше, но теперь в нем не говорилось о крупном корабле. Оно было получено на «Шарнхорсте», но мы не знаем, какое влияние оказало на решения адмирала. Если бы он понял, что речь идет о главных силах флота метрополии, и потрудился бы проложить курс от точки с координатами, полученными в 10.12, ему стало бы ясно, что, придерживаясь своего курса, он встретится в море с этими кораблями. Но, судя по всему, Бей не считал ситуацию опасной, потому что «Шарнхорст» остался на прежнем курсе и в 15.25 с него было отправлено сообщение об ожидаемом времени прибытия на базу.

В это время немецкие эсминцы двигались с севера на юг в поисках конвоя. Они были очень близки к цели: в 13.00 они прошли в 8 милях к югу от него, ничего не обнаружив. В 14.18 Бей приказал эсминцам прекратить операцию; к этому приказу капитан Йогансен отнесся с откровенным сомнением, но спустя две минуты ему снова приказали возвращаться на базу. На этом их участие в нашей истории заканчивается.

Всю вторую половину дня адмирал Бурнетт, соблюдая лучшие традиции крейсерской войны, преследовал противника, периодически информируя о его координатах адмирала Фрейзера, который готовился к выполнению давно задуманного плана. Он хотел позволить «Герцогу Йоркскому» скрытно приблизиться к врагу на расстояние 6 миль и тогда открыть огонь. С такого расстояния 14-дюймовые снаряды смогут пробить боковую броню немецкого линкора. В ночном сражении тот, кто сумеет нанести точный удар первым, получает значительное

преимущество. Фрейзер понимал, что «Шарнхорст», обладая преимуществом в скорости, непременно попытается уйти; если огонь будет открыт слишком рано, немецкий линкор сможет без особого труда удалиться на относительно безопасное расстояние. В то же время траектория полета снарядов при расстоянии 6 миль не даст им пробить бронированную палубу — самое уязвимое место корабля, что, безусловно, является недостатком. Однако он компенсируется более высокой вероятностью попадания в корпус при небольшом расстоянии.

В 16.17 «Шарнхорст» засекали поисковые радары «Герцога Йоркского». Создается впечатление, что в это время Бей впервые заподозрил, что его корабль является объектом преследования. Расстояние между противниками продолжало сокращаться, и капитан британского линкора с нетерпением ожидал возможности открыть огонь. В соответствии с приказом адмирала Фрейзера 4 эсминца увеличили скорость и вышли вперед. Теперь они находились чуть впереди линкора по два с каждой стороны в самом выигрышном положении для торпедной атаки на противника. В 16.32, судя по показаниям радара, расстояние между противниками составляло 14 миль. Через двенадцать минут линкор отвернул на 30 градусов вправо, и в сторону предполагаемого местонахождения противника с «Белфаста» и «Герцога Йоркского» полетели осветительные снаряды. Через несколько секунд стал ясно виден «Шарнхорст», торопившийся к берегам Норвегии. Ровно в 16.50 десять 14-дюймовых орудий «Герцога Йоркского» и двенадцать 6-дюймовок с «Ямайки» открыли ураганный огонь. Нападение явилось неожиданным для немцев, которые в первый момент опять сделали попытку уйти, но им помешал огонь с двух британских крейсеров («Шеффилд» к этому времени отстал из-за технической неисправности). Они



вынудили «Шарнхорст» лечь на восточный курс. «Герцог Йоркский» и «Ямайка» устремились в погоню. Оправившись после шока от неожиданности, капитан Хинтце начал действовать, в боевую готовность были приведены палубные орудия. Сначала стрельба с «Шарнхорста» велась неточно, но только в первые минуты. Затем огонь стал удручающе точен. Оба корабля применяли одинаковую тактику: поворот направо, чтобы взять под обстрел противника, бортовой залп, возврат на прежний курс для подготовки следующего залпа. Командиры 4 эсминцев получили приказ адмирала Фрейзера не расходовать свои торпеды до особого распоряжения. Как впоследствии объяснил главнокомандующий, он не хотел, чтобы торпеды были выпущены по кораблю, когда он без труда мог их избежать. Теперь 4 эсминца оказались вовлеченными в затяжное преследование противника, в 17.13 они получили приказ атаковать, но им было не так легко догнать свою цель. Расстояние между ними сохранилось одинаковым — 6 миль. Адмирал Фрейзер, наблюдая за их перемещением на экране радара, почувствовал, что, несмотря на превосходную координацию всех сил, действующих под его руководством, противник может ускользнуть. Крейсера Бурнетта через двадцать пять минут после начала боя были вынуждены прекратить огонь: расстояние стало слишком большим. В результате сражение фактически стало дуэлью между двумя мощными противниками, только вражеский корабль обладал серьезным преимуществом в скорости — в 4 узла. Несмотря на то что «Шарнхорст» представлял собой трудную мишень, стрельба с «Герцога Йоркского» велась на удивление точно, и попадания отмечались часто. Впрочем, противник отвечал тем же. Обе мачты британского корабля были сломаны попавшими снарядами, к счастью неразорвавшимися, но один из них повредил

антенну радара. К счастью, ее сумел отремонтировать лейтенант Бейтс, проявив при этом чудеса героизма. С увеличением расстояния между кораблями увеличились шансы каждого получить фатальную пробоину, потому что траектория движения снарядов становилась параболической, а угол падения при ударе позволял им пробить бронированную палубу. Неожиданно в 18.20 «Шарнхорст» прекратил огонь. Адмирал Фрейзер увидел, что эсминцы, от которых теперь так много зависело, медленно приближаются к своей цели. Считается, что в результате второго или третьего залпа «Герцога Йоркского» корабль противника получил пробоину в корме в районе ватерлинии, и поступившая в помещения забортная вода заставила судно снизить скорость. Эсминцы «Дикий» и «Сомарес» приблизились с северо-востока и приняли на себя всю мощь вспомогательной артиллерии противника. А в это время эсминцы «Скорпион» и «Сторд» подошли незамеченными со стороны правого борта на расстояние 3 тысяч ярдов. При этом вражеский корабль возвышался над ними, как великан над пигмеями. Неожиданно с «Шарнхорста» заметили подошедшие непозволительно близко эсминцы, и линкор резко изменил курс вправо, на что другие два эсминца отреагировали весьма оперативно и выпустили торпеды, как минимум, одна из них попала в цель. В результате поворота крейсера «Дикий» и «Сомарес» оказались у него на правом траверзе. Такую возможность нельзя было упустить, и по линкору выпустили 12 из 16 торпед. Из них, как минимум, три попали в цель. (На «Сомаресе» несколько труб было повреждено орудийным огнем.) Это решило судьбу «Шарнхорста».

Стало очевидно, что события складываются весьма благоприятно для британцев. Адмирал Фрейзер, обдумывавший возможность направить корабли к

норвежскому побережью, чтобы отрезать вражеский линкор от базы, приказал капитану Расселу взять курс на сближение с «Шарнхорстом». В 19.01 «Герцог Йоркский» и «Ямайка» вновь открыли огонь, только теперь с расстояния 3 миль, посылая один за другим снаряды в поврежденный корабль. Было видно, что на крейсере во многих местах вспыхнули пожары. Происходящее уже больше походило на бойню, чем на сражение. Но нельзя не отметить, что, когда все основное вооружение на «Шарнхорсте» было выведено из строя, линкор продолжал отстреливаться до конца, используя вспомогательную артиллерию. В 19.19 адмирал Фрейзер передал приказ на «Белфаст» и «Ямайку» потопить вражеский корабль торпедами. Их было выпущено 6. Через несколько минут свою лепту внесли эсминцы командера Фишера, а «Герцог Йоркский» прекратил огонь и отошел от тонущего корабля. Всего по «Шарнхорсту» было выпущено 55 торпед, из которых 11 попали в цель. В 19.45 линкор затонул. Из команды, численность которой составляла около 2 тысяч человек, удалось спасти лишь 36 старшин и матросов.

В это время конвой JW-55B следовал своим курсом и спустя трое суток достиг Кольского залива без потерь. Командующий флотом метрополии на «Герцог Йоркском» прибыл туда 27 декабря, причем весть о блестящей победе смягчила извечную русскую сдержанность.

## Глава 13

### Угроза устранена

*Пока орудийная платформа располагается горизонтально, корабль может остаться на плаву.*

*Гросс-адмирал фон Тирпиц*

В промежутке между 1 и 3 января 1944 года Дениц посетил ставку Гитлера. Ему предстояло дать объяснения по поводу гибели «Шарнхорста». Существуют свидетельства, что фюрер не только сожалел о потере корабля, но был крайне недоволен тем, что Бей не принял бой с британскими крейсерами, повстречавшись с ними накануне рокового дня. Он приписывал происшедшее тому, что «мы слишком много думаем о безопасности кораблей, как в случае с «Графом Шпее». Очевидно, фюрер слишком быстро забыл о своих наставлениях относительно возможных встреч с противником.

Учитывая, что «Шарнхорст» затонул, а «Тирпиц» еще не был готов к выходу в море, проблема русских конвоев стала заметно легче. Больше не было необходимости обеспечивать прикрытие линкорами, но вечный враг всех моряков, бороздящих северные моря, погода сохранила прежнюю силу, что в полной мере ощутил на себе первый конвой нового года — JW-56A. 20 судов вышли из Лох-Ю 12 января и через три дня угодили в полосу жесточайшего шторма. Суда оказались разбросанными по огромной территории, а многие из них получили такие серьезные повреждения, что коммодор принял решение о заходе в исландский порт Акурейри, чтобы произвести необходимый ремонт

и заново закрепить не смытый за борт палубный груз. Пассажир с одного из судов так выразил свои впечатления от перехода: «Сначала серые тротуары воды стали подниматься и с глухим ревом биться о борт судна; не прошло и часа, как все дороги, недавно спокойно бегущие в разных направлениях, вздыбились, перемешались и начали с грохотом обрушиваться на нас. Конвой рассредоточился. Причем никто не отдавал такого приказа. Его просто разметало ветром и волнами на отдельные части. Вздвигающиеся со всех сторон гигантские стены воды ограничили видимость сотней ярдов, а кипящая пена, венчающая каждый водяной вал, наполняла воздух влагой, повисающей в нем мокрым снегом. Шум ветра можно было сравнить разве что с пронзительным гудком паровоза, не замолкавшего в течение многих часов...»

После производства ремонта 21 января в море вышли 15 судов. Оставшиеся 5 получили повреждения, которые невозможно было устранить собственными силами, а серьезной ремонтной базы в Исландии не было. Эскорт состоял из 11 кораблей. Немцы узнали о выходе конвоя от своего агента, и на пути судов у острова Медвежий была устроена засада из подводных лодок. По этой причине, а также из-за отсутствия достаточного опыта у команд кораблей эскорта 3 судна было потоплено, а эсминец «Ожесточенный» получил серьезные повреждения. Тем временем вышел в море конвой JW-56B. Из-за повышенной активности вражеские подводные лодки адмирал Фрейзер задержал отправку конвоя RA-56B и приказал эсминцам из его эскорта отправиться навстречу конвою JW-56B, который входил в самую опасную зону. Также он отдал приказ конвою следовать самым северным маршрутом. Для атаки на конвой вокруг него собралось 15 подводных лодок. Капитан Кэмпбелл, командовавший кораблями эскорта, прослушивая радиопереговоры

противника, не сомневался, что переход предстоит нелегким. Поэтому подошедшее подкрепление оказалось более чем кстати. Появилась возможность создать вокруг конвоя внешнее кольцо эсминцев.

В сентябре 1943 года у немцев на вооружении появилась новая торпеда, получившая название «гнат». Она была оборудована акустическим прибором и двигалась на шум винтов корабля. Эти торпеды предназначались специально для атаки на корабли эскорта и, хотя уже применялись в Атлантике, в Арктику поступили значительно позже. Они были очень опасны для скромных трудяг эсминцев, шлюпов, корветов — и нанесли им серьезный урон.

Отклонившись к северу, конвою почти удалось обойти ожидавшую его засаду, но с занимавшей самое северное положение подлодки «U-956» все-таки заметили конвой. Это произошло 29 декабря в 9.34. «Волчья стая» стала собираться для атаки. Однако эсминцы действовали быстро и эффективно и отогнали вражеские субмарины. Конвой прибыл в порт назначения без потерь. Англичане потеряли эсминец «Стойкий», который пришлось затопить после попадания «гната» в корму.

Противник лишился «U-314», потопленной эсминцами «Уайтхолл» и «Метеор».

Уже 37 торговых судов ждали в Кольском заливе возвращения домой. Командующий приказал собрать все в конвой RA-56, который с эскортом из 26 эсминцев вышел в море 2 февраля и благополучно прибыл в порт назначения. В полдень 6 февраля его обнаружил самолет противника, пилот доложил, что суда идут восточным (а не западным) курсом, поэтому подводные лодки, спешно собранные для перехвата этого русского конвоя, ожидали его зря.

С наступлением весны вновь появилась необходимость обеспечить защиту от нападения с

воздуха. Адмирал Фрейзер решил вернуться к прежней тактике формирования одного большого конвоя с максимально сильным эскортом. Разделение конвоев на части больше подходило темным зимним месяцам. Поэтому в конвой JW-57, отправившийся в плавание 20 февраля, вошли 42 судна и танкер. В составе сил ближнего эскорта были крейсер «Черный принц» под флагом вице-адмирала Гленни, пришедшего на смену вице-адмиралу Бурнетту, эскортный авианосец «Морской охотник» и 17 эсминцев. Ближнее прикрытие осуществлялось 3 крейсерами под командованием вице-адмирала Паллизера, а самолеты береговой авиации обеспечивали противолодочное патрулирование до границы своей зоны вылета. Ожидалось, что противник предпримет серьезную попытку добиться успеха, тем более что это ему не удавалось уже довольно давно. Предположение оказалось верным. 23 февраля после получения разведывательной информации о скорости и курсе конвоя на его перехват устремилось 14 подводных лодок. Но снова умелые действия кораблей эскорта при поддержке самолетов с авианосца не позволили, ни одной из вражеских субмарин подойти достаточно близко, чтобы атаковать. Более того, при попытке приблизиться к торговым судам были потоплены «U-713» и «U-601». Ввиду невозможности пробиться к торговым судам, подводные лодки атаковали корабли эскорта. В ночь с 25 на 26 февраля «U-990» торпедировала эсминец «Махратта», который вскоре затонул с большими человеческими жертвами, несмотря на принятые меры по спасению. Только 17 человек из 200 удалось вытащить живыми из ледяной купели.

Адмирал Фрейзер обоснованно предположил, что, в очередной раз потерпев неудачу, противник постарается отыгаться на обратном конвое RA-57, который вышел в море 2 марта, имея в своем составе 31

судно. Хотя гибель судна в балласте приносила противнику меньше удовлетворения, чем когда оно было загружено военными грузами для СССР. Адмирал договорился с советским командованием об охране конвоя с воздуха в районе Кольского залива и приказал кораблям сделать большой крюк, первоначально отклонившись в восточном направлении. Эти меры предосторожности оказались даже более успешными, чем на это можно было рассчитывать. Ожидавшие конвой вражеские подводные лодки, число которых достигло 15, обнаружили суда только 4 марта, когда в 70 милях юго-восточнее Медвежьего потопили «Эмпайр Турист». К этому времени погода, ранее не позволявшая взлетать самолетам с авианосца, несколько улучшилась. Поднявшийся в воздух самолет противолодочной обороны нанес повреждения «U-472», которую вскоре потопил эсминец «Натиск». На следующий день «свордфиши» потопили «U-336», вслед за ней «U-973». 10 марта конвой прибыл в Лох-Ю.

С точки зрения противника потеря 4 подводных лодок в обмен на эсминец и торговое судно была возмутительным результатом. Военно-морской штаб потребовал срочно вернуть в Северную Норвегию разведывательные самолеты с большой дальностью полетов и бомбардировщики-торпедоносцы. Однако авиационное командование оставило это требование без внимания. Любопытно, что Дениц в это время был так поглощен другими делами, в частности угрозой вторжения, что этот вопрос даже не поднимался на совещаниях у фюрера. Впоследствии штабу ВМФ пришлось вернуться к тактике подводной войны против русских конвоев, слегка видоизменив ее. Присутствие в составе эскорта авианосца делало опасным пребывание субмарин на поверхности в светлое время суток, поэтому они получили приказ оставаться под водой в течение дня, а ночью атаковать и быстро уходить.



Противник не догадывался, что для таких нападений уже выработана контрмера — ночные полеты. К тому же постоянно увеличивающаяся продолжительность светового дня должна была добавить подлодкам трудностей.

Эскортные авианосцы появились исключительно вовремя и на практике доказали свою полезность. В эскорт следующей пары конвоев адмиралтейство включило два таких авианосца — «Активити» и «Трэкер». С палубы «Активити» могли взлететь 3 противолодочных «свордфиша» и 7 истребителей «уайлдкэт». На «Трэкере» находилось 12 противолодочных «эвенджеров» и 7 «уайлдкэтов». Следует отметить различие в возможностях этих кораблей. «Эвенджеры», хотя не имели реактивных снарядов, смертоносных для подводных лодок, имели преимущество в скорости и дальности полета, а также закрытую кабину, что делало их значительно более удобными, чем старенькие «свордфиши». Американские «уайлдкэты» были лучше приспособлены к операциям с палубы авианосца, чем переоборудованные для этой цели «харрикейны», применявшиеся на британских кораблях. В состав эскорта вошли две группы кораблей сопровождения из Западной группы, причем одной из них командовал один из самых удачливых и результативных морских охотников британского флота — капитан Ф. Уокер.

Конвой JW-58, состоящий из 49 судов, вышел в море 27 марта. Вместе с ним переход совершал американский крейсер «Милуоки», передаваемый СССР. В составе эскорта было 20 эсминцев, 5 шлюпов, 5 корветов и 2 эскортных авианосца, о которых уже говорилось. Им командовал вице-адмирал Ф. Далримпл-Гамильтон, поднявший свой флаг на крейсере «Диадема». Вражеская разведка обнаружила конвой 30 марта, после чего истребители с авианосцев сделали

задачу вражеских самолетов-преследователей не только сложной, но и очень опасной. Не менее 6 из них были сбиты. 16 вражеских подводных лодок образовали 300-мильную патрульную линию к юго-западу от Медвежьего. Они должны были атаковать конвой 31 марта. Действительность опередила планы противника. 29 марта капитан Уокер на шлюпе «Скворец» нанес первый удар, потопив подводную лодку «U-961». Через два дня самолет с «Трэкера» совместно с эсминцем «Бигль» отправили на дно «U-355», а 2 апреля эсминец «Кеппель» потопил «U-360». На следующий день «свордфиш» с «Активити» вместе с «Мстителем» потопили «U-288». Таким образом, приказ немецкого военно-морского командования о том, что конвой не должен пройти без потерь, не был выполнен. Вместо этого противник понес серьезные потери. Сообщения командиров немецких субмарин слишком часто бывали, мягко говоря, не точными. Вот и теперь они заявили об уничтожении нескольких эсминцев, поэтому односторонний характер сражения некоторое время оставался скрытым от немецкого командования. Тревожные новости поступили от командира «U-277». Это была первая информация о специальном генерирующем шум устройстве, названном «фоксер». Его буксируют вслед за кораблем для отвлечения на себя акустических торпед «гнат». Позже была доказана его высокая эффективность для отражения этих опасных атак.

Обратный конвой RA-58 из 36 судов вышел из Кольского залива 7 апреля в сопровождении того же эскорта, что и JW-58. Противнику стало известно об этом на следующий день, и 10 немецких лодок заняли позицию к югу от Медвежьего. Конвой прошел южнее патрульной линии незамеченным. Узнав об этом, адмирал Шнивинд приказал организовать преследование. Однако субмарины не сумели догнать

конвой, и он благополучно прибыл в Лох-Ю. Таким образом, зимой 1943/44 года обещание, данное Черчиллем Сталину, было выполнено. В Россию было доставлено 188 судов. Не приходилось сомневаться в укреплении военно-морской мощи Великобритании и сдаче позиций немцами. Но сражение за господство в Арктике еще не завершилось.

В конце марта, когда конвой JW-58 готовился к выходу в плавание, в адмиралтейство поступила информация о завершении ремонта «Тирпица», которая соответствовала действительности. Немцы «залатали» пробоины в корпусе, не ставя корабль в сухой док; однако скорость корабля теперь была ограничена 27 узлами. Этого было достаточно для использования «Тирпица» против конвоев. Тогда адмиралтейство приняло решение сделать еще одну попытку вывести из строя зловредный корабль. 3 апреля по нему был нанесен бомбовый удар с подошедших авианосцев. В корабль попало 14 бомб. Хотя они не пробили верхнюю палубу и не вывели из строя жизненно важное оборудование, серьезный ущерб был нанесен надстройкам и некоторым орудиям. 128 человек погибли, 300 получили ранения.

Постоянные отказы Геринга обеспечить защиту кораблей с воздуха дали свои плоды.

На летние месяцы подвоз грузов в СССР, наконец, переключили на Персидский залив, поэтому в портах Великобритании и Исландии пока не было груженных судов, ожидавших отправки. Но в советских портах еще оставались суда, которые следовало вернуть на родину. Этого перехода также с нетерпением ждал экипаж американского крейсера «Милуоки» и советская команда, готовившаяся принять линкор «Королевский соверен», передаваемый СССР вместо части итальянского флота. Эскорт, в который вошли 2 авианосца «Активити» и «Защитник» и 16 эсминцев,

возглавил контр-адмирал Р. Макгригор, поднявший свой флаг на крейсере «Диадема». Корабля прибыли в Кольский залив 23 апреля. Через пять дней в море вышел конвой RA-59, в который вошло 45 судов. Учитывая, что «Тирпиц» был выведен из строя, было решено обойтись без сил прикрытия. Эскорт был достаточно силен, чтобы отразить воздушные атаки и нападение подводных лодок. Уже в 90 милях от Кольского залива конвой был обнаружен разведкой противника, но плохая погода помешала наблюдению. А задача немцев была достаточно простой, для ее решения не требовалось обладать даром предвидения. Получив информацию о выходе конвоя в море, достаточно было послать в район Медвежьего подводные лодки на перехват. Именно так и поступили немцы, расположив 12 подводных лодок вдоль 120-мильной линии, которую должен был пересечь конвой. 30 апреля самолет-разведчик, который сильно потрепали истребители с авианосцев, все-таки успел передать весьма точные координаты конвоя, дав возможность подводным лодкам сконцентрироваться на сравнительно небольшом участке. Несмотря на сильное волнение, штормовой ветер и периодически налетавшие снежные заряды, самолеты продолжали взлетать с палуб авианосцев. Благодаря им немецкий подводный флот дорого заплатил за свою единственную жертву — американский пароход «Вильям С. Тейер», потопленный «U-307». В течение следующих двух дней «свордфиши» потопили «U-277», «U-674» и «U-959». Свидетелем этого блестящего успеха стал советский адмирал Левченко, который вместе со своей командой находился на борту «Защитника». Шансы на успех немецких подводных лодок, атакующих арктические конвои, стремительно уменьшались, причем за успех приходилось платить все более дорогой ценой.

После успешной атаки на «Тирпиц» в ставке Гитлера состоялось очередное совещание. Дениц высказал предложение отремонтировать линкор и оставить его в Северной Норвегии, поскольку факт его присутствия заставлял противника держать здесь значительные силы. В то же время он признавал, что у линкора вряд ли появится повод выйти в море, разве что произойдут глобальные политические катаклизмы. Он подчеркнул беспомощность линкора без прикрытия с воздуха и сделал вывод, что, если корабль вернется в Германию, он увеличит опасность воздушного налета на тот порт, в котором будет находиться. Эта позиция была одобрена Гитлером. Вернувшись к арктическим конвоям, Дениц обратил внимание Геринга, который присутствовал на совещании, на тактику, используемую британскими самолетами с эскадрных авианосцев, чтобы не подпускать немецкие подводные лодки к конвоям, и подчеркнул, что люфтваффе будет достаточно легко атаковать авианосцы. При поддержке фюрера Дениц сумел довести свою точку зрения до не проявившего энтузиазм рейхсмаршала, который пообещал время от времени перебрасывать свои авиационные подразделения в Северную Норвегию, причем делать это по первому требованию. В качестве подтверждения Дениц привел историю конвоя RA-59, указав, что только слабость присутствовавших в регионе военно-воздушных сил не позволила успешно атаковать авианосцы. Он также высказал мнение, что эскадрильи бомбардировщиков-торпедоносцев принесут в настоящее время больше пользы в районе Северного моря, чем на Средиземноморье. С этим Геринг был вынужден согласиться весьма неохотно, лишь потому, что фюрер выразил свое полное одобрение.

12 мая адмирал Моор предпринял еще одну попытку атаки на «Тирпиц», но ударная группа авиации не

смогла пробиться сквозь облака, нависшие над целью, поэтому операцию пришлось прекратить. Еще одной попытке, на этот раз силами только двух авианосцев — «Победного» и «Яростного», тоже помешала ужасная погода. При этом союзники старались создать впечатление начала захвата Норвегии, чтобы отвлечь внимание противника от подготавливаемой грандиозной операции — высадке своих войск во Франции.

14 июня, спустя восемь дней после вторжения союзных войск в Нормандию, адмирал Моор сменил адмирала Брюса Фрейзера на посту командующего флотом метрополии. За время пребывания Фрейзера в этой должности в значительной степени была уменьшена угроза арктическим конвоям со стороны крупных немецких кораблей: при нем был потоплен «Шарнхорст» и поврежден «Тирпиц». Правда, линкор уже снова был отремонтирован и весьма неплохо показал себя на ходовых испытаниях, проведенных 22 июня. Поэтому первая задача, которую пришлось решать новому командующему, была снова связана с пресловутым линкором. «Тирпиц» необходимо было, как минимум, обездвигить: его присутствие на Крайнем Севере представляло собой угрозу арктическим конвоям, отправка которых должна была возобновиться с приближением полярной ночи. «Тирпиц» может помешать усилиям адмиралтейства отправить часть флота на Дальний Восток, чтобы помочь американцам в борьбе с японцами. 14 июля адмирал Моор вышел в море из Скапа-Флоу, чтобы еще раз атаковать немецкий линкор, но и на этот раз успех не был достигнут. Отличная выучка, опыт и мужество летчиков военноморской авиации не могли компенсировать низкие технические характеристики самолетов, на которых они были вынуждены летать. Допотопные аэропланы не обладали ни высокой скоростью, ни навигационными

приборами, которые позволили бы им добраться до цели раньше, чем ее надежно скрыла дымовая завеса.

Представлялось очевидным, что на обратном пути вражеские подводные лодки будут ожидать не выполнившие своей исторической миссии авианосцы. Поэтому по предложению адмиралтейства береговая авиация организовала патрулирование, в результате которого три немецкие лодки были потоплены. Две «каталины» были повреждены артиллерийским огнем с вражеских подлодок, причем пилот одной из них старший лейтенант авиации Дж. Круикшэнк, несмотря на полученные ранения, сумел долететь до базы. За этот подвиг он получил крест Виктории. Но по мере замены эксплуатируемых на севере подводных лодок новыми, оборудованными шноркелями (а этот процесс шел довольно быстро), успешные атаки, наподобие упомянутых выше, становились более редкими. Во время этих патрулирований произошел весьма прискорбный инцидент. Одна из 4 британских субмарин, переданных СССР и с советским экипажем на борту, вышла из «безопасной» зоны, где воздушные атаки были запрещены, и была потоплена. После завершения ремонта «Тирпица» и прибытия в регион дополнительных подводных лодок (по официальным свидетельствам, их теперь было 32) оказалось, что практически все проблемы с арктическими конвоями возобновились. И хотя в июле 282 097 тонн военных грузов было доставлено в СССР через Персидский залив, правительство решило, что в августе отправка северных конвоев должна быть возобновлена. Ни для кого не являлось тайной, что полярный день продлится еще целый месяц, но слабость люфтваффе в регионе, укрепление сил эскорта, а также тот факт, что светлое время суток приносит максимум неудобств подводным лодкам, давали надежду на успех. Первый конвой новой серии JW-59, в который вошли 33 судна, отправился из

Лох-Ю 15 августа. В состав эскорта под командованием адмирала Ф. Далримпла-Гамильтона были включены: эскортные авианосцы «Виндекс» (флагманский корабль) и «Страйкер», крейсер «Ямайка» и 18 эсминцев. Решение адмирала, командующего соединением кораблей, поднять свой флаг на авианосце было новым, но быстро доказало свою эффективность. Так адмирал быстрее получал оперативную информацию из первых рук о состоянии дел вокруг конвоя и имел больше возможностей руководить авиационной составляющей, которая, как показал опыт, стала первой линией обороны конвоя. Конвой был обнаружен противником с воздуха 20 августа в 8.20; хотя «Люфтваффе V» было усилено вернувшейся эскадрильей «Blohm and Voss 138», но самолетов все еще не хватало, чтобы удовлетворить запросы военных моряков. После этого Геринг счел возможным забыть о требовании Деница вернуть в Норвегию бомбардировщики-торпедоносцы. На следующее утро в 6.00 «U-344» подошла к конвою и потопила шлюп «Воздушный змей». Из 200 членов команды только 9 человек удалось спасти. Уже на следующий день англичанам удалось отомстить. «Свордфиш» с «Виндекса» сумел атаковать и потопить вражескую подлодку. Через два дня после долгой охоты, растянувшейся на двенадцать часов, корабли 20-й эскортной группы потопили «U-354». Как станет ясно позже, здесь тоже сработал принцип «око за око». Кроме этого, еще удалось сбить вражеский самолет-преследователь. Больше во время перехода происшествий не было, и остальные торговые суда благополучно прибыли в порт назначения. В обратный конвой RA-59 вошло только 9 судов. Они вышли в море 28 августа и вернулись домой без потерь. Единственным происшествием на переходе было потопление совместными усилиями «свордфиша» и



кораблей 20-й эскадрной группы подводной лодки «U-394».

Пока упомянутые выше операции находились в самом разгаре, командующий флотом метрополии принял решение о новой атаке на «Тирпиц». На этот раз адмирал Моор располагал более крупными силами, чем ранее. Первый налет не был успешным, но в процессе второго 500-фунтовая бронебойная бомба попала на крышу носовой орудийной башни, но не пробила ее, а 1600-фунтовая бомба угодила прямо на капитанский мостик, пробила обе бронированные палубы и застряла возле распределительных щитов, не разорвавшись. Когда корабли возвращались в западном направлении для бункеровки, им встретилась подводная лодка «U-354», шедшая из Нарвика. Субмарина атаковала и потопила фрегат «Бикертон» и торпедировала авианосец «Набоб», который, к счастью, не затонул и был отбуксирован в порт. Однако, как уже упоминалось ранее, эта субмарина не ушла от возмездия. Третий налет на «Тирпиц», нанесенный несколькими днями позже, был не более успешным, чем первый. Как впоследствии справедливо заметил капитан Роскилл, «простая истина заключалась в следующем: пока мы не обладали скоростными самолетами, которые могли бы нести бомбы, способные нанести серьезные повреждения отлично охраняемой мишени, возможность потопить линкор атакой с воздуха оставалась призрачной». Военно-морская авиация сделала все, что могла. Теперь пришла очередь королевских ВВС показать себя. 15 сентября 28 «ланкастеров», каждый из которых нес 12 000-фунтовую бомбу, вылетели с расположенного на севере СССР аэродрома Ягодник и смогли записать на свой счет прямое попадание в полубак линкора. Бомба пробила борт и взорвалась уже в воде. Сила взрыва была такова, что верхняя палуба завернулась назад, как

крышка вскрытой банки сардин, открыв взору расположенные внизу продольные переборки. Корабль снова не затонул, но стал непригодным для выхода в море. Когда новость дошла до Деница, он приказал найти для линкора подходящий причал на мелководье, чтобы использовать его в качестве плавучей батареи для защиты норвежского побережья от возможной атаки союзников. После некоторых колебаний выбор пал на якорную стоянку к югу от острова Хаакой в 3 милях от порта Тромсе. В ночь с 15 на 16 октября на небольшой скорости, всего лишь 8 узлов, линкор отправился к месту своей последней стоянки. Как только корабль стал на мертвый якорь, его со стороны моря завалили камнями. Теперь если он затонет, то сядет на ровный киль.

А пока конвой JW-60, в состав которого вошли 30 судов, благополучно достиг порта назначения, не встретив на переходе противника. Обратному конвою RA-60, также состоящему из 30 судов, повезло значительно меньше. Атакованный подводной лодкой «U-310» 29 сентября, он потерял два судна, но остальные благополучно достигли Лох-Ю. Немецкий штаб ВМФ проявил законное недовольство результатами действий своих подводных лодок в Арктике: с появлением большего количества подлодок со шноркелями он начал введение новой тактики. Поскольку с воздушной разведкой оставались проблемы, было решено воспользоваться преимуществами новых субмарин и отправить их к входу в Кольский залив. Командующий флотом метрополии предполагал, что оборудованные шноркелями немецкие подводные лодки будут подходить ближе к берегу, тем более учитывая неблагоприятные для работы гидролокаторов погодные условия у мурманского побережья. Пришлось направить перед конвоем отдельную эскортную группу, задачей

которой явилось сдерживание немецких подводных лодок в то время, когда авианосцы и суда конвоя попадают в наиболее уязвимое положение: выстраиваются для входа в гавань. Эти контрмеры оказались эффективными для следующих двух конвоев — JW-61 и RA-61 из 29 и 30 судов соответственно, которые совершили переход в период между 29 октября и 9 ноября. Единственной потерей явился фрегат «Маунси», поврежденный торпедой «гнат», выпущенной с «U-295» 1 ноября. Теперь нам точно известно, что в ожидании этих конвоев в засаде находилось не менее 18 подводных лодок, поэтому действия эскорта заслуживают самой высокой оценки.

18 октября самолет-разведчик с авианосца «Непримиримый» обнаружил «Тирпиц» на его новой стоянке вблизи Тромсе. Теперь линкор оказался на 200 миль ближе к британским военно-воздушным базам, чем ранее, когда он стоял в Альтенфьорде, и стал более достижим для атаки. 29 октября с аэродрома Лосьемаут вылетело 38 «ланкастеров», специально подготовленных для длительного перелета. Они снова имели 12 000-фунтовые бронебойные бомбы. Над целью бомбардировщики попали в слой низкой облачности и не имели возможности точного прицеливания. Поэтому попаданий не было. Только одна разорвавшаяся возле борта бомба повредила корпус в районе кормы и вызвала затопление ряда помещений. Сразу после атаки Геринг все-таки принял меры по укреплению военно-воздушных сил в Северной Норвегии: именно на этом уже давно настаивал Дениц. Две эскадрильи торпедоносцев были переведены со средиземноморских баз на аэродромы Бардусфосс и Банак. Вскоре вслед за ними прибыла третья эскадрилья. Все они были снабжены 2000-фунтовыми радиоуправляемыми бронебойными снарядами и 500-фунтовыми снарядами-самолетами. Последними снабжались самолеты-

разведчики для атаки на авианосцы. Дениц всеми силами стремился обеспечить эффективную защиту «Тирпица», поэтому установил во фьорде два бывших норвежских крейсера, переоборудованные в корабли ПВО, а также расположил на берегу противовоздушную батарею. Также он позаботился о дополнительных прожекторах и создании дымовой завесы.

Время, отведенное бомбардировочной авиации, быстро уходило. Приближалась полярная ночь. Очень скоро Тромсе скроется под покровом темноты. Световой день сменится кратковременными сумерками, что обычно в этих северных широтах. Если пресловутый линкор не будет потоплен до наступления третьей недели ноября, дальнейшие попытки придется отложить до наступления весны. К тому же с приближением зимы все чаще ухудшалась погода, а для решающей атаки было очень важно выбрать безоблачный день. 12 ноября был получен благоприятный прогноз погоды. В три часа утра 28 «Ланкастеров» с тяжелыми фугасами вылетели с аэродрома Лосье-маут в сопровождении еще 3 самолетов, специально оборудованных для фотосъемки. Предупреждение о приближении бомбардировщиков поступило на «Тирпиц» в 8.15, и немедленно были приняты меры по отражению удара. С аэродрома Бардусфосс поднялось 8 истребителей, но по ошибке в самый решающий момент они были отозваны, поэтому «ланкастерам» никто не помешал. Теперь они были оборудованы авиаприцелами «Марк-XIV», которые сделали процесс бомбометания простым и точным. Несмотря на интенсивный огонь, первая же бомба попала в среднюю часть линкора, а поскольку она была сброшена с высоты 14 тысяч футов, то, должно быть, проникла достаточно глубоко. Остальные взорвались рядом с бортом. Корабль получил сильный крен на левый борт, из пробоин в палубе вырывались языки

пламени. Снова посыпались бомбы, одна из которых попала в кормовую часть корабля. Еще один фугас, разорвавшийся в воде поблизости от левого борта, увеличил полученные повреждения. Далее последовало попадание в кормовую орудийную башню, страшным взрывом ее разнесло на куски. Гигантский корабль медленно перевернулся: мачты и надстройка теперь упирались в дно. Многочисленные взрывы рядом с кораблем разрушили созданную насыпь и свели на нет предосторожности, принятые для предотвращения опрокидывания. Из 1800 членов команды были спасены 806 человек, причем 82 из них оказались в плену в одном из помещений перевернувшегося корабля и провели там тридцать часов. Их удалось спасти, проделав отверстие в днище корабля, возвышавшемся над водой. Все бомбардировщики, принявшие участие в последней и решающей атаке на «Тирпиц», вернулись на базу невредимыми. За два года и десять месяцев пребывания линкора на севере Норвегии на него было произведено 17 атак, не считая действий сверхмалых субмарин. Несмотря на бесславный конец этого мощнейшего корабля, у противника имелись основания достаточно высоко оценить его вклад в войну, хотя ему ни разу не довелось принять участие в настоящем морском бою, пустив в ход свои орудия главного калибра. Ведь нельзя считать достойным применением сверхмощного вооружения линкора обстрел беззащитного гарнизона на Шпицбергене.

## Глава 14

### Победа

*Вот конец моего пути, вот мой предел,  
Мой парусник завершил свое  
плавание.*

*Шекспир*

Как упоминалось в предыдущей главе, после долгих проволочек Геринг все-таки решил укрепить военно-воздушные силы, базировавшиеся в Северной Норвегии. Поэтому следующие два конвоя JW-62 и RA-62, состоявшие, соответственно, из 30 и 28 судов, встретились с более серьезными трудностями, чем предыдущие. У Деница больше не было в Арктике крупных военных кораблей, поэтому он возлагал свои основные надежды на подводный флот, в особенности на субмарины, оборудованные шноркелями. В распоряжении группы «Север» их было 32.

Конвой JW-62 вышел в море 29 ноября с обычным эскортом, усиленным двумя группами поддержки из кораблей Западной группы. Силами эскорта командовал контр-адмирал Р. Макгригор. 2 декабря в 8.30 конвой был обнаружен воздушной разведкой противника, но из-за плохой погоды наблюдение не было продолжено. Подводные лодки, ожидавшие прибытия конвоя на западе от острова Медвежий, были в срочном порядке переброшены к входу в Кольский залив и горло Белого моря. Дело в том, что у немецкого командования создалось ошибочное впечатление, что конвой проскочил мимо незамеченным. В итоге 7 вражеских субмарин дождались прибытия конвоя у Колы, но не сумели атаковать — слишком силен был эскорт. Суда

вошли в гавань без потерь, как и те, что проследовали через горло Белого моря в Архангельск.

Перед отправкой 10 декабря обратного конвоя корабли эскорта вышли в море, чтобы отогнать расположившиеся у входа в залив вражеские подводные лодки. Они даже потопили одну из них — «U-387». После этого подводные лодки образовали патрульную линию в 150 милях к северо-востоку от Колы, но конвой прошел сквозь нее ночью, избежав нападения. Субмарины устремились в погоню. 11 декабря в 6.53 «U-365» торпедировала эсминец «Кассандра», но это был единственный успех противника. А поврежденный эсминец остался на плаву и сумел вернуться в Кольский залив. До сих пор погода оставалась неблагоприятной для воздушной разведки, но на следующее утро в 10.45 конвой был обнаружен с воздуха в районе между Медвежьим и мысом Нордкап. Спустя четыре часа в атаку было послано 9 бомбардировщиков-торпедоносцев. Их снаряды не попали в цель; при этом 3 бомбардировщика оказались сбитыми артиллерийским огнем с кораблей, 3 пали жертвами погоды. Подводные лодки все это время оставались в непосредственной близости от конвоя. На следующий день «U-365» в попытке повторить предыдущий успех была потоплена «свордфишем» с «Кампании». Утром 14 декабря 40 «Ju-88» предприняли атаку на авианосец, но не смогли пробиться через грамотно организованную защиту истребителей. В темноте немцы потеряли конвой, и впоследствии он добрался до Лох-Ю без потерь.

В 1944 году число торговых судов, доставивших грузы на север СССР, увеличилось до 243 (по сравнению с 105 в 1943 году) при минимальных потерях, составивших всего три судна. Но для достижения этих отличных результатов потребовались огромные усилия военных моряков и летчиков. Для командующего

флотом метрополии новый год принес новые проблемы. Большие авианосцы ушли на Дальний Восток. Вместо них он получил 6, а позже 8 эскортных авианосцев. Конечно, их нельзя было сравнить с крупными кораблями, но их наличие всё же позволило адмиралу Моору нанести ряд чувствительных ударов по судам противника, перевозившим вдоль западного побережья Норвегии различные грузы, в частности железную руду. Этот маршрут снова приобрел первостепенную важность, поскольку альтернативный — через Швецию и далее по Балтийскому морю — теперь был недоступен. Как мы уже имели возможность убедиться, эскортные авианосцы сыграли значительную роль в деле защиты арктических конвоев. Интервал между отправками конвоев, в последнее время составлявший пять недель, теперь планировалось сократить до тридцати суток, а это означало, что на корабли сопровождения ляжет дополнительная нагрузка. Примерно в это же время произошло еще одно изменение в организации арктических конвоев. Теперь адмиралы, командовавшие двумя крейсерскими эскадрами флота метрополии, по очереди возглавляли силы эскорта, используя в качестве флагманского корабля один из авианосцев. Первым таким конвоем стал JW-63, куда вошли 35 судов. Эскортом командовал контр-адмирал Фредерик Далримпл-Гамильтон, поднявший свой флаг на авианосце «Виндекс». Немецкая радиоразведка перехватила обрывки информации о конвое, но из-за плохой видимости не удалось получить подтверждение о выходе конвоя ни от воздушной разведки, ни от подводных лодок. Конвой достиг порта назначения, не встретив противника. Обратный конвой RA-63 из 30 судов, вышедший из Кольского залива 11 января 1945 года, также не встретил на переходе противника. Хотя он не избежал нападения более страшного врага — свирепого шторма,



бушевавшего на северо-востоке от Фарерских островов. Поскольку было принято решение о закрытии базы в Лох-Ю, следующий конвой на север СССР JW-64 формировался на Клайде. Он состоял из 26 торговых судов и вышел в море 3 февраля. Силами эскорта командовал контр-адмирал Макгригор. Конвой был обнаружен с воздуха 6 февраля в 13.00 и с тех пор оставался под постоянным наблюдением противника. Первый самолет-преследователь был сбит истребителями с «Кампании» — флагманского корабля контр-адмирала Макгригора. В бою потеряли один истребитель. На перехват конвоя вышло 8 подводных лодок. Утром 7 февраля с норвежских аэродромов взлетели 48 «Ju-88». Макгригор ожидал атаки, поэтому на рассвете изменил курс конвоя на восточный, и атака не состоялась. В решающий момент на самолете-преследователе вышел из строя радиопередатчик, и бомбардировщики не обнаружили цель, хотя один из них был сбит с корабля эскорта. Низкая облачность и плохая видимость, помешавшие противнику, также не позволили базировавшимся на авианосце истребителям атаковать бомбардировщики.

Единственное, что им удалось, — поджечь самолет-преследователь. На протяжении следующих двух дней самолеты-преследователи, как подозревал Макгригор, постоянно держались неподалеку, поэтому на подходе к острову Медвежий контр-адмирал принял решение отклониться на север, чтобы обойти наверняка поджидающие конвой подводные лодки противника. В 4.00 10 февраля вражеский самолет появился в непосредственной близости от конвоя, который в это время находился к югу от Медвежьего, то есть в радиусе действия вражеской авиации. Забавно, но противник позаботился о том, чтобы весьма любезно предупредить конвой о предстоящей атаке. В десять часов утра на канадский эсминец «Сиу» спикировал

одиноким «Ju-88» и сбросил торпеду, которая прошла мимо, а самолет получил повреждения. «Нам повезло, — позже вспоминал Макгригор, — потому что предупреждение было получено заблаговременно, и корабли успели занять свои места для эффективного отражения воздушной атаки. На судах артиллерийские расчеты также были приведены в боевую готовность». Погода была пасмурной, небо затянуто облаками, а периодически налетающие дождевые заряды снижали видимость до мили. Атакующие самолеты появились с правого борта. Эсминцы «Ларк» и «Уайтхолл» сумели нарушить строй самолетов, которые шли на них, чтобы сбросить торпеды. Каждый из них разделался с тремя самолетами противника. Когда атака начала развиваться, адмирал отвернул конвой в сторону, одновременно дав приказ истребителям на авианосцах взлетать. Вскоре небо почернело от самолетов, а море вскипело от несущихся к целям торпед. Благодаря умелому управлению кораблями ни одна из них не попала в цель. Противник потерял несколько самолетов.

Как упоминалось ранее, возвращавшиеся на авианосец истребители нередко попадали под огонь с торговых судов, которые защищали. К сожалению, орудийные расчеты на торговых судах не всегда обладали достаточным опытом, позволявшим отличить друга от врага.

После передышки, продлившейся двадцать минут, атака началась снова.

Новые самолеты были встречены таким же ожесточенным огнем, как их предшественники, и также не сумели добиться успеха. По свидетельству очевидцев, в двух атаках было сбито 7 «Ju-88», гибель еще 4 вызывает сомнения, а 8 самолетов противника получили повреждения. Чтобы оправдать свои потери, немецкие пилоты заявили о своих многочисленных

попаданиях, потопленных кораблях и сбитых самолетах. Однако конвою не был причинен ущерб, правда, был потерян один британский самолет, его пилота удалось спасти. На оставшемся отрезке пути самым злейшим врагом конвоя была погода. Снег, обледенение и плохая видимость сделали невозможными воздушные операции. К Кольскому заливу суда подошли ночью, причем снежный шквал увеличил навигационные трудности. Уже после полуночи, когда последнее торговое судно вошло в залив, корвет «Замок Денбай» был торпедирован вражеской подводной лодкой. Шлюп «Колокольчик» взял поврежденный корабль на буксир и привел к причалу. На следующий день два торговых судна, следующие под советским эскортом из Белого моря в Кольский залив, в том же месте подверглись нападению «U-968». Несмотря на передачу большого количества морских охотников советскому ВМФ, Северный флот так и не смог очистить от вражеских подводных лодок подходы к собственным портам. Советская авиация оказалась не более эффективной. Как вспоминал Макгригор, «контрмеры русских сводились к полетам в светлое время суток и патрулированию на входе в залив».

Перед выходом в море конвоя RA-64 была получена информация о нападении немцев на норвежских патриотов на острове Сорой — на подходе к бывшей немецкой якорной стоянке в Альтенфьорде. Туда сразу были отправлены 4 эсминца, которым удалось вывезти 500 человек, среди которых было много женщин и детей. Все они стали пассажирами на судах конвоя для отправки в Англию.

Союзники практиковали всевозможные методы дезинформации противника, направленные на то, чтобы точная дата и время выхода конвоев как можно дольше оставались тайной. Вход в Кольский залив охраняло минное поле. Все суда, входящие или покидающие

залив, следовали по каналу длиной 40 миль, проложенному параллельно берегу к восточному краю входа. Об этом было известно немцам, которые решили концентрировать именно в этом месте свои подводные лодки. Макгригор рекомендовал советскому командованию очистить другой канал, чтобы обеспечить прямой проход в залив. Так и было сделано перед приходом и уходом следующей пары конвоев. А вечером 16 февраля, за день до выхода в море конвоя, Макгригор отправил все подходящие корабли эскорта провести очистку берегового канала. В итоге была потоплена «U-425», а остальные лодки были обращены в поспешное бегство. Несмотря на принятые меры, не обошлось без неприятностей. На следующее утро в 10.24 шлюп «Ларк» был торпедирован «U-968». Он остался на плаву и на буксире вернулся в Кольский залив. Через полтора часа та же подводная лодка торпедировала торговое судно «Томас Скотт», которое, по мнению адмирала, можно было спасти, если бы команда не покинула его столь поспешно. Оно затонуло, уже следуя на буксире в Кольский залив. Затем в 15.23 «U-711» торпедировала шлюп «Колокольчик», который взорвался. Из всей команды уцелел только один человек. Еще четыре дня вражеские подводные лодки преследовали конвой, но ни разу не получили возможность атаковать главным образом из-за плохих условий для работы гидролокаторов. Во второй половине дня 18 февраля погода еще более ухудшилась, и вылеты с авианосцев прекратились. В ту ночь разыгрался ужасный шторм, скорость ветра при порывах достигала 60 узлов, море вздыбилось гигантскими водяными валами. Ненастью не потребовалось много времени, чтобы разбросать конвой. Шторм свирепствовал весь следующий день, только утром 20 февраля изрядно потрепанные корабли эскорта смогли приступить к нелегкой задаче поиска

своих подопечных. Нельзя было терять время, потому что уже в четыре часа утра в небе появились вражеские самолеты-разведчики. Имелись все основания полагать, что новая атака не заставит себя ждать. К девяти часам утра 29 судов снова заняли свои места в походном порядке, 2 спешили к ним на всех парах, а еще 2 пока не были обнаружены. Часом позже в небе были замечены вражеские бомбардировщики. Несмотря на продолжающееся сильное волнение, с авианосца «Найрана» навстречу им взлетели истребители. Всего в атаке приняло участие 25 «Ju-88», но им не удалось нанести ущерб ни торговым судам, ни кораблям сопровождения. Даже атака на отставшее от конвоя одинокое судно окончилась для немцев неудачей. До 11.40 истребители отгоняли вражеские самолеты от конвоя, а на пути к авианосцу снова попали под огонь судов конвоя; к счастью, никто не пострадал. Два вражеских самолета были сбиты, еще несколько получили повреждения. Вскоре после полудня к эскورتу присоединились 3 эсминца, отправленные адмиралом Моором из Скапа-Флоу на замену потерянными и поврежденными кораблями. К вечеру все суда конвоя, за исключением двух, были найдены. Одно из потерянных обнаружилось на следующий день, о другом в течение целой недели не было ни слуху ни духу, но оно все-таки добралось до порта назначения.

Судя по ведущимся переговорам, немецкие подводные лодки находились поблизости, однако не атаковали. 22 февраля налетел новый шторм с ураганными ветрами, снова разметавший суда конвоя. Одни предпочли отдаться воле волн и застопорили машины, другие вступили в борьбу со стихией, одновременно стараясь справиться с неполадками в машинах и подвижками груза. Крен эскортного авианосца «Кампания» достиг 45 градусов — ему тоже пришлось лечь в дрейф. Только на следующее утро в

10.45 он смог занять свое место в конвое, который к тому времени уменьшился до 20 судов. Шторм двигался в северном направлении, и во второй половине дня ветер начал стихать. К пяти часам благодаря неустанной работе кораблей эскорта все суда, кроме одного, снова заняли места в походном порядке. Одно судно потерялось еще во время предыдущего шторма. Американское судно «Генри Бейкоп» дрейфовало из-за неполадок в машине. Оно и стало жертвой воздушной атаки. В 14.15 на него налетело 20 торпедоносцев, они с устрашающим ревом кружили в небе над кораблем и сбрасывали торпеды. Команда сражалась больше часа: моряки вели огонь по самолетам и маневрировали, выводя судно из-под удара торпед. Но одна из торпед все-таки угодила в корпус в районе кормы, произошел взрыв, и судно начало тонуть. Самоотверженные моряки уступили свои места в спасательных шлюпках 35 пассажирам-норвежцам, находившимся на борту. Все они были спасены эсминцами, прибывшими на сигнал бедствия. Из 86 членов экипажа удалось спасти 64 человека. История «Генри Бейкона» стала ярким примером мужества моряков торгового флота, оказавших яростное сопротивление многократно превосходившим силам противника, царившей среди них дисциплине высшего порядка. Эти люди не просто подчинялись приказам, они были всей душой преданы делу, исполняли свой долг до конца. В сгущающейся тьме бомбардировщики не сумели обнаружить свою первоначальную цель — конвой, находившийся в это время в 50 милях к югу от «Генри Бейкона», и вернулись на базу.

Конвой двигался против сильного встречного ветра, поэтому его скорость в течение следующих двух дней не превышала 3,5 узла. Тем не менее суда периодически отставали, поскольку многие получили повреждения, которые требовалось срочно устранить.

На кораблях эскорта подходило к концу топливо, поэтому адмирал был вынужден отправить некоторых из них на Фарерские острова для бункеровки. Истерзанный непогодой конвой медленно полз на юг, только в ночь с 25 на 26 февраля ветер изменился и позволил увеличить скорость передвижения. Только 1 марта конвой добрался до защищенных вод Клайда. Переход длился две недели, и за это время морякам пришлось испытать самый страшный шторм из всех ранее трепавших арктические конвои. 12 эсминцев отправились в док для устранения повреждений, полученных во время непогоды. Отдав дань великолепной работе команд авианосцев и экипажей самолетов, вылетающих даже в самых суровых погодных условиях, адмирал Макгригор обратил внимание командующего и адмиралтейства на малое количество истребителей на двух эскортных авианосцах — их оставалось всего 10. А после атаки 20 февраля к эксплуатации были пригодны только 4. После подведения итогов операции стало очевидно, что для обеспечения безопасности русских конвоев еще много предстоит потрудиться. В то время как противник потерял только одну подводную лодку, наши потери составили два корабля сопровождения и одно торговое судно, если не считать два судна, потопленные на переходе из Белого моря в Кольский залив, и получивший повреждения корабль эскорта. В части самолетов результаты выглядели более привлекательно: мы потеряли одно торговое судно и два истребителя, а противник — 12 бомбардировщиков и 5 самолетов-разведчиков. Следующий конвой JW-65 из 24 судов вышел с Клайда 11 марта. Эскортом снова командовал вице-адмирал Далримпл-Гамильтон, который поднял флаг на авианосце «Кампания». В состав эскорта вошли также авианосец «Трубач», крейсер «Диадема» и еще 19 кораблей. По сравнению с

тем, что довелось испытать предыдущему конвою, погодные условия были чрезвычайно благоприятными, но, если верить немецким сводкам, на берегу в районе аэродромов дела обстояли значительно хуже, поэтому самолеты-разведчики вылететь не смогли. Поэтому до входа в Кольский залив конвой дошел без происшествий. Канал через минное поле был очищен, но адмирал не пожелал им воспользоваться, чтобы не раскрыть его местонахождение перед противником раньше, чем выйдет в море обратный конвой. На входе в залив на конвой налетел снежный заряд, в результате чего с палуб авианосцев не смогли взлететь истребители. Все это предоставило ожидавшим неподалеку немецким подводным лодкам великолепную возможность атаковать, которой они не преминули воспользоваться. Ровно в 8.15 20 марта «U-313» торпедировала торговое судно «Хорас Бушиелл», в 13.25 другая субмарина записала на свой счет попадание в шлюп «Чибис», а в 14.15 «U-995» торпедировала торговое судно «Томас Дональдсон». Все они затонули.

Когда пришло время отправляться в плавание конвою RA-65, адмирал решил сделать все от него зависящее, чтобы не допустить повторения нападения подводных лодок. К счастью, у него имелся козырь — новый канал через минное поле. Он выслал 4 эсминца вдоль старого маршрута, чтобы они начали сбрасывать глубинные бомбы и стрелять осветительными снарядами одновременно с выходом в море конвоя по новому маршруту. Впереди конвоя следовали фрегаты из Западной группы с отлично подготовленными экипажами, имевшими большой опыт охоты за подводными лодками. 9 подводных лодок, ожидающих у входа в канал, были обмануты отвлекающим маневром и не атаковали конвой. Воздушная разведка противника вновь оказалась не на высоте, и 26 судов конвоя 1



апреля вошли в Клайд, так и не встретив на пути препятствий.

До окончания войны в Европе в Арктике прошло еще по одному конвою в каждом направлении. JW-66 из 26 торговых судов вышел из Клайда 16 апреля в сопровождении самого сильного эскорта из всех, ранее охранявших арктические конвои. В него вошли 22 корабля, а также крейсер и 2 авианосца. Операцию возглавил контрадмирал А. Каниингем-Грэхэм, сменивший вице-адмирала Фредерика Далримпл-Гамильтона. Он поднял свой флаг на авианосце «Виндекс». И хотя 23 апреля немецкая радиоразведка установила, что конвой вышел в море, попыток его атаковать не было. На обратном пути адмирал также прибег к обманному маневру: выход конвоя в море был имитирован за день до назначенной даты. Корабли эскорта провели интенсивный поиск в море на входе в залив. Теперь мы точно знаем, что там находилось 11 вражеских подводных лодок и еще 3 спешили на подмогу. В результате операции «U-307» и «U-286» были потоплены, но «U-968» торпедировала и потопила фрегат «Гудол». Позже командир этой лодки утверждал, что потопил 2 эсминца. Конвой из 24 судов вышел в море 29 апреля и был обнаружен противником с воздуха 1 мая в 18.00. Атака торпедных бомбардировщиков была запланирована, но до нее дело так и не дошло, и 8 мая конвой вошел в реку Клайд. В качестве жеста доброй воли уже после прекращения военного противостояния в Европе в каждом направлении прошло еще по одному конвою, и 31 мая 1945 года с приходом на реку Клайд последних 23 судов героическая история русских арктических конвоев подошла к завершению.

Наше повествование было бы не полным, если не остановиться на значении этих конвоев, на их вклад в дело победы над общим врагом. В период с 15 августа

1941 года до 31 мая 1945 года в Россию из Англии и США поступило: 12 тысяч танков, 22 тысячи самолетов, 376 тысяч грузовиков, 35 тысяч мотоциклов, 51 500 джипов, 5 тысяч противотанковых орудий, 473 миллиона снарядов, 350 тысяч тонн взрывчатых веществ, а также огромное количество продовольствия, сырья и других военных грузов (см. приложение 2). Из этого количества 22,7 процента поступили с арктическими конвоями, остальные 77,3 процента — альтернативными маршрутами, но главным образом через Персидский залив. Широкой общественности об этих перевозках почти ничего неизвестно. Из общего количества грузов, перевозимых арктическими конвоями, 7,5 процента было потеряно (к примеру, для атлантических конвоев эта цифра составила 0,7 процента). Как уже было упомянуто, в сентябре 1941 года английские и американские транспортные эксперты представили всем заинтересованным лицам прогноз, в котором было доказано, что при умелой организации маршрут через Персидский залив станет самым подходящим во всех отношениях для доставки припасов в СССР. Безусловно, у каждого из трех возможных маршрутов имелись изъяны, но стратегические недостатки арктического варианта настолько очевидны, что даже трудно понять, почему был избран именно он. Вопрос обсуждался на конференции в Москве в сентябре 1941 года, которую посетивший ее профессор Эрикссон впоследствии дипломатично назвал «странной и сложной». На этой конференции Сталин, чьи знания морской стратегии были, мягко говоря, минимальными, настаивал на использовании именно этого маршрута под предлогом того, что он обеспечит самую быструю доставку остро необходимых грузов в страну и удобный вывоз их вглубь страны. На деле же он возражал против создания англо-американской базы в Иране —

необходимой составляющей маршрута через Персидский залив. А тот факт, что немцы не оказали сильного противодействия первым конвоям, дал повод для необоснованного оптимизма в отношении объема грузов, которые могут быть доставлены таким путем. В результате обманутыми оказались не только советские люди, ожидавшие выполнения обещаний, которые заведомо не могли быть выполнены. Британские и американские судовладельцы, грузившие свои суда для отправки в СССР, не знали, когда они вернутся и вернутся ли вообще. Поэтому минимальное по сравнению с другими маршрутами время кругового рейса, что было провозглашено главным преимуществом арктического маршрута, на деле таковым не являлось, поскольку сводилось на нет длительными задержками конвоев. Кризис после трагедии конвоя PQ-17 привлек более серьезное внимание к маршруту через Персидский залив, и даже советская сторона начала понимать, что постоянный поток грузов с юга предпочтительнее, чем нерегулярные поставки с севера. Но время ушло, и ничего не было сделано для развития береговой составляющей маршрута через Иран. В октябре 1943 года Сталин сказал Черчиллю: «Как показал опыт, доставка вооружения и прочих военных грузов через порты Персидского залива никак не может компенсировать то, что не пришло по северному пути».

Организация поставки грузов в СССР через порты Персидского залива не является предметом настоящей книги. Достаточно упомянуть, что в сентябре 1943 года объем перевозок достиг 200 тысяч тонн, а в июле 1944 года составил максимальную цифру — 282 097 тонн. Для сравнения можно сказать, что в 1944 году, наиболее благополучном с точки зрения потерь, через Арктику в СССР доставлялось в среднем 87 500 тонн грузов в месяц. Совершенно ясно, что американское и

британское правительство поступили недальновидно, не продолжив развитие южного маршрута. Использование арктического маршрута было благоразумно лишь в первое время для доставки грузов первой необходимости союзникам, остро нуждавшимся в срочной помощи. Ни для кого не является тайной, что, когда британский премьер предложил России помощь, страна находилась на грани катастрофы. Помощь подоспела в тот момент, когда СССР находился в очень трудном положении, и ее огромное значение нельзя недооценивать.

Профессор Эриксон писал, что, когда немцы вторглись в СССР, Сталин немедленно направил Черчиллю срочную просьбу о помощи продовольствием и военными грузами. Советскому Союзу требовалось 30 тысяч тонн алюминия, а также ежемесячно минимум 400 самолетов и 500 танков (легких или средних), чтобы предотвратить поражение или необратимые потери.

Даже годом позже генерал Фуллер указывал, что «...экономика России находится в отчаянном положении; если бы не постоянный поток грузов, поступающих в Архангельск, вряд ли русские сумели бы обернуть в свою пользу воистину фантастическую ситуацию, в которую Гитлер загнал свои армии».

А вот что писал известный военный историк капитан Лидел Харт о действиях Красной армии на завершающей стадии войны: «Наступление развивалось довольно быстро, и это происходило не только потому, что войска приобрели опыт, а сопротивление противника с каждым днем слабело, но благодаря непрекращающемуся потоку в Россию американских грузовиков и консервов». К концу 1942 года Красная армия получила более 111 тысяч транспортных средств и 4,5 миллиона тонн продовольствия. Шведский полковник Ледеррей также отмечал влияние военных поставок в Россию на успешные действия войск на

фронтах. После ссылки на фрагментарный характер информации из русских источников он писал: «Танки, выгруженные в Архангельске в ноябре 1941 года, сыграли далеко не последнюю роль в сражении под Москвой. К концу 1942 года русские получили 7652 самолета, 9848 танков и 111 301 грузовик, которые могли быть использованы для развития успеха под Сталинградом... Не приходится сомневаться, что наступление, начатое русской армией в 1943 году, стало возможным благодаря поставкам англо-американских транспортных средств».

То, что для продолжения борьбы Советский Союз отчаянно нуждался в помощи, является очевидным фактом. Тем не менее даже такой выдающийся военачальник, как глава имперского Генерального штаба фельдмаршал Алланбрук, был против отправки военных грузов в СССР. В своей книге «Великий поворот» сэр Артур Брайан писал, что «Алланбрук всегда сомневался в целесообразности отправки в СССР оружия, в котором нуждались британские солдаты, сражающиеся против врага. После войны он заявил: «Если принять во внимание, что изрядная часть отправленных в СССР танков оказалась на дне благодаря действиям вражеских субмарин, а с остальными в Красной армии не умели обращаться, представляется сомнительным, что наши танки многого достигли. Мы продолжали отправлять танки и самолеты, которые не были для нас лишними, и еще несли огромные потери, доставляя их на своих кораблях в СССР. Взамен мы не получили ничего, кроме постоянной брани за задержку конвоев. Из России мы не получали никакой, даже самой необходимой информации».

Недовольство фельдмаршала русской секретностью является вполне обоснованным. Именно из-за этого в высших англо-американских военных кругах появилось

мнение, что запросы советского руководства значительно превосходят действительные потребности, а немалая часть доставленных грузов теряется. Лорд Каннингем однажды назвал отправку конвоев на север СССР «одной из самых неблагодарных задач войны на море».

Не обходят критики и политику правительства, проводимую в то время. Некоторые историки считают, что Сингапур мог быть спасен, если бы истребители, отправленные в 1941 году в СССР, были посланы на Дальний Восток. В своей книге «Дело войны» генерал Кеннеди писал: «Стоит вернуться к обсуждению политики снабжения СССР военной техникой: каждый месяц мы посылали 200 самолетов и 250 танков. А в это время Уэйвелл отчаянно нуждался в истребителях для обороны Индии. В феврале 1942 года военное командование предложило отправить ему 70 истребителей из советских поставок, но кабинет на это не пошел». Не приходится сомневаться, что перед кабинетом стояла чрезвычайно сложная задача, и в свете последовавших событий выяснилось, что министры занимали правильную позицию. Но в то время, когда Индия осталась практически беззащитной, а память о падении Сингапура была свежа, неудивительно, что имперский Генеральный штаб имел все основания для недовольства. Если бы СССР потерпел поражение, кто может сказать, как долго бы продлилась война на западе, чем бы закончились обстрелы Великобритании немецкими снарядами «фау» и не оказались бы мы перед лицом необходимости применения ядерного оружия в Европе? Широко распространенному непониманию позиции русских они обязаны только самим себе, поскольку не научились доверять союзникам.

Но даже согласившись с фактом, что нам нельзя было уйти от поставок грузов в СССР на протяжении

всей войны, невозможно понять, почему мы должны были использовать самый сложный и дорогостоящий маршрут, если при этом нельзя было выманить из фьордов Северной Норвегии крупные немецкие военные корабли и уничтожить их. Как мы уже видели, до тех пор, пока немецкая авиация в том регионе была достаточно сильна, адмиралтейство считало риск отправки своих военных кораблей в Баренцево море неприемлемым. Немцы имели возможность полностью перекрыть путь конвоям, но не сделали этого. Причиной тому явились ограничения, наложенные Гитлером на использование военных кораблей, и непонимание Герингом жизненной необходимости отлаженного взаимодействия между авиацией и военно-морским флотом. Великолепная наступательная тактика, продемонстрированная адмиралом Бурнеттом, капитаном Шербруком, командерами Ричмондом и Кинлохом, другими офицерами, описанная в этой книге, вряд ли оказалась бы столь успешной в борьбе с превосходящими силами противника, если бы последний проявил такие же чудеса героизма и стремление к победе. Борьба с вражескими подводными лодками, осложненная в первое время отсутствием противолодочной авиации и в течение всего периода тяжелыми условиями для работы гидролокаторов в Арктике, продолжалась до самых последних дней войны. На завершающей стадии конфликта сражения велись уже у входа в Кольский залив. Война с немецким подводным флотом велась в условиях постоянной нехватки кораблей сопровождения, причем нигде это не проявилось с большей очевидностью, чем на первых этапах организации движения арктических конвоев. Для их сопровождения использовались даже минные тральщики, не имевшие средств защиты от подводных лодок, надводных кораблей и авиации, а также траулеры, которые были хороши для спасения людей и

поиска отставших судов, но не более того. Противовоздушное вооружение эсминцев оставляло желать лучшего. Сами корабли изначально не были предназначены для операций за полярным кругом. На них пришлось спешно устанавливать дополнительное оборудование для обогрева и устранения обледенения. Нельзя не отметить беспримерное мужество офицеров и матросов с этих кораблей, которые нередко добивались успеха в самых безнадежных ситуациях. Когда в составе эскортов появились авианосцы, самолеты с них взлетали практически в любую погоду, даже в самых тяжелых условиях. Об этих людях адмирал флота Каннингем писал: «Корабли эскорта и торговые суда с трудом пробивались сквозь свирепые штормы и лютый холод. Вместо дневного света люди видели лишь серые сумерки, да и те появлялись на несколько часов. Снег слепил глаза, соленые брызги покрывали все, на что попадали, коркой льда, одежда не защищала от мороза. Но еще тяжелее приходилось молодым пилотам военно-морской авиации. Взлетая с обледеневших палуб авианосцев, они ежесекундно рисковали жизнью. Условия, в которых они работали, ни по каким меркам нельзя было назвать нормальными. Даже если самолет взлетал в ясную погоду, когда приходило время садиться и горючее в баках было почти на нуле, авианосец мог исчезнуть в налетевшем неведомо откуда снежном заряде. Так происходило отнюдь не редко, и кажется чудом, что многим из этих отважных парней все-таки удалось вернуться живыми. Временами они настолько коченели от холода, что не могли самостоятельно выбраться из кабины самолета. Их работа выше всяких похвал». (Из книги «Одиссея моряка».)

При охране арктических конвоев потеряно 18 кораблей, в их число входит 2 крейсера и субмарина. Среди военных моряков потери составляют 1944



человека, из них 129 погибли в боях. Немцы потеряли линкор «Тирпиц», крейсер «Шарнхорст», 3 эсминца и 38 подводных лодок, а также большое количество самолетов. Данных о людских потерях противника нет. Только один раз в июле 1942 года во время перехода конвоя PQ-17 немцы организовали атаку так, что существовала реальная угроза уничтожения конвоя. Не является тайной, что во время полярного дня конвои не отправлялись из-за превосходства немецкой авиации в регионе.

Из 811 торговых судов, отправленных на север СССР, 720 благополучно прибыли в порт назначения, 33 по разным причинам вернулись, 58 были потоплены противником. Из 715 торговых судов, вышедших в обратный рейс, было потеряно 29 (см. приложение 1). Людские потери среди экипажей торговых судов составили 829 человек. Эта цифра не учитывает многочисленные случаи обморожения и переохлаждения. Невозможно переоценить роль коммодоров конвоев и капитанов торговых судов, которым приходилось действовать в чрезвычайно тяжелых условиях. Не их вина, что суда зачастую оказывались слишком тихоходными для тех операций, в которых им приходилось участвовать, или что они оказывались неспособными противостоять свирепым арктическим штормам. И капитаны судов, и рядовые матросы выполняли историческую миссию, не получая при этом никакой награды, кроме сознания хорошо сделанной работы.

В завершение хочу подчеркнуть, что стратегия, благодаря которой конвои продолжали отправляться с перерывами в течение почти четырех лет, была ненадежной. Адмиралтейство оказалось не готово, как отметил Черчилль, «продемонстрировать всю свою военную мощь в борьбе с врагом» в водах, над которыми господствовали самолеты противника,

располагавшиеся на близлежащих береговых базах и слишком далеко от военных баз Великобритании. Если бы высшее руководство прислушалось к мнению экспертов, все усилия были бы направлены для развития альтернативного маршрута подвоза через порты Персидского залива и Иран. Благодаря ошибочным действиям противника и беззаветной преданности своему делу людей, участвовавших в арктических конвоях, их в конечном счете можно считать успешными, хотя заплачено за этот успех очень дорогой ценой. Закончить свою книгу я хочу словами Фрэнсиса Дрейка: «Вовсе не начало, а упорное продолжение одного и того же до самого конца приносит истинную славу».

# Приложение 1

## Анализ движения русских конвоев

	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
Число конвоев, отправленных на север СССР	8	13	6	9	4	40
Число судов в конвоях	64	256	112	284	95	811
Число обратных конвоев	4	13	6	9	5	37
Число судов в обратных конвоях	49	188	93	249	136	715
Число судов, вернувшихся из-за ледовой обстановки или полученных повреждений	45	21	8	6	1	40
Число судов, потопленных подводными лодками	1	24	4	7	5	41
Число судов, потопленных авиацией	—	36	—	—	1	37
Число судов, потопленных военными кораблями	—	3	—	—	—	3

Число судов, потопленных авиацией, или подорвавшихся на минах после прибытия в Кольский залив — **5**

Число судов, затонувших во время штормов — **1**

Число судов, подорвавшихся на британских минных полях — **5**

Число судов, потопленных во время плавания вне конвоев — **6**

Общее число потопленных судов — **98**

Кроме указанного выше, вражеской подводной лодкой был потоплен танкер, а самолетом — спасательное судно, то есть общее число погибших судов — **100**

Брутто регистровый тоннаж — **60 837**

## Приложение 2

# Военные грузы, отправленные в СССР

### ***1. ИЗ ВЕЛИКОБРИТАНИИ***

Между 1 октября 1941 года и 31 марта 1946 года  
**5218** танков (из них **1388** из Канады)  
**7411** самолетов (из них **3129** из США)  
**4932** противотанковых орудия  
**4005** винтовок и пулеметов  
**1803** комплекта радарных установок  
**4338** комплектов радиооборудования  
**2000** телефонных станций  
**473 000 000** снарядов  
**9** катеров  
**4** субмарины  
**14** минных тральщиков  
Общая стоимость **308 000 000 фунтов стерлингов**  
Сырье, продовольствие, продукция  
машиностроения, медикаменты, медицинское  
оборудование на общую стоимость **120 000 000 фунтов стерлингов**

### ***2. ИЗ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ***

Между 11 марта 1941 года и 1 октября 1945 года  
**14 795** самолетов (67 % — истребители, 26 % — бомбардировщики, 7 % — прочие)  
**7537** танков (в т. ч. **5797** средние)  
**51 503** джипа

**35 170** мотоциклов  
**8701** трактор  
**375 883** грузовика  
**8218** орудий ПВО  
**131 633** пулемета  
**345 735** тонн взрывчатых веществ  
**1981** локомотив  
**11 155** вагонов и платформ  
**540** тысяч тонн рельсов  
**50 000** миль телефонных кабелей  
Продовольствия на сумму **1 312 000 000** долларов  
**670 000** тонн бензина  
**842** тысячи тонн химикатов  
**3 786 000** шин  
**49** тысяч тонн кожи  
**15 000 000** пар обуви  
Общая стоимость **11 260 343 603** доллара

---

<b>notes</b>
--------------

## Примечания

**1**

Температура указана по шкале Фаренгейта. По шкале Цельсия составляет примерно +4,5 градуса. (Примеч. пер.)



**2**

Одна миля равна 1,6 км

Флот метрополии (Home Fleet) — «домашний флот»  
короля Георга. (Примеч. пер.)

Министром иностранных дел Германии в 1938–1945 гг. был И. Риббентроп. (Примеч. ред.)

Морские пчелы (Sea Bees, сокр. от Construction Battalion) — солдаты инженерно-десантного батальона.

Конвои, следующие в Россию, обозначались литерами PQ, обратные — QR. (Примеч. пер.)

**7**

Один ярд равен 0,91 м

**8**

Один фут равен 0,3 м

В данном случае указан не калибр орудия, а вес снаряда. Один фунт равен 0,45 кг (Примеч. пер.)



Между прочим (лат.) (Примеч. ред.)

**11**

Чуть больше 18 литров. Один галлон равен 4,54 л.

Аматол — смесь тротила с аммонийной селитрой