

Русские конвои

Скофилд Брайан Бетэм

Скофилд Б. Русские конвои

Пер. с англ. А. Г. Больных.

«Издательство АСТ», 2003. – 288 с.: ил.

Аннотация издательства: Перед вами книга «Русские конвои» Брайана Скофилда, посвященная истории легендарных полярных конвоев (сентябрь 1941–1945 гг.). Транспорты союзников везли в СССР танки и самолеты, авиабензин и снаряды, постоянно подвергаясь атакам немецких самолетов и подводных лодок. Из 811 торговых судов, отправленных в Россию, 720 прибыли благополучно, из них только 58 были потоплены. Английские моряки честно выполняли свой долг. При проводке арктических конвоев британский флот потерял 18 кораблей. Немецкие потери составили: знаменитый линкор «Тирпиц», линейный крейсер «Шарнхорста», 3 больших эсминца, 38 подводных лодок и множество самолетов.

Глава 1. Застигнутые врасплох

Глава 2. Первые конвои

Глава 3. «Тирпиц» выходит в море

Глава 4. Решительная защита

Глава 5. Воздушная угроза

Глава 6. Роковое решение

Глава 7. Злосчастный конвой

Глава 8. «Боевой эскорт эсминцев»

Глава 9. Конец начала

Глава 10. На грохот выстрелов

Глава 11. Значительные события

Глава 12. Последний поход «Шарнхорста»

Глава 13. Угроза устранена

Глава 14. Достижения

Приложение 1. Русские конвои

Приложение 2. Военные поставки в Россию

Приложение 3. Транспорты союзников, потопленные в составе русских конвоев

Приложение 4. Охота на «Тирпиц»

Приложение 5. Корабли британского флота

Приложение 6. Корабли германского флота

Список иллюстраций

Глава 1. Застигнутые врасплох

9 апреля 1940 года под предлогом защиты мирного населения от угрозы британского вторжения немецкие войска начали оккупацию Норвегии. Месяцем раньше главнокомандующий германским флотом гросс-адмирал Редер предупредил Гитлера: «Эта операция противоречит всем принципам морской войны». Однако он оптимистически добавил: «И все-таки, если будет достигнута полная внезапность, наши войска могут и будут доставлены в Норвегию». Немцам удалось сорвать куш, так как реакция союзников оказалась вялой, нерешительной и запоздалой. Адмирал Редер сумел захватить для своего флота исключительно важные стратегические позиции, хотя в то время ни одна из сторон не предполагала, что это будет иметь колоссальное влияние на весь ход войны на море.

Гросс-адмирал Эрих Редер, который сыграл важную роль в первой части этой истории, был способным стратегом, который полностью понимал влияние морской силы на внешнюю политику. Однако он не имел политического веса. Редер давал умные советы, но при этом не обладал достаточной настойчивостью, чтобы повлиять на непостоянного и непредсказуемого фюрера. Достаточно вспомнить, что Гитлер преждевременно начал войну, не успев создать мощный флот, как было обещано [22] Редеру. Адмирал считал необходимым сформировать сильную морскую авиацию, чтобы компенсировать превосходство Англии в линкорах. Это привело к конфликту Редера с главнокомандующим Люфтваффе рейхсмаршалом Германом Герингом. Редер не сумел найти достаточно авторитетного человека на роль представителя ВМФ в ставке Гитлера, а сам бывал там не слишком часто. Это дало возможность противникам Редера дискредитировать флот в глазах фюрера. Серьезные трения между двумя главнокомандующими имели далеко идущие последствия.

Страну, чья судьба на ближайшие 5 лет была определена этим апрельским утром, часто называют «землей полуночного солнца», так как треть ее территории находится за Полярным кругом. Летом солнце там не заходит, зато зимой она превращается в царство вечного мрака. Норвегия знаменита своими заснеженными горами, глубокими тихими фиордами, изрезанными, негостеприимными берегами. Большая часть населения страны живет у моря и морем. Если просуммировать все заливы и фиорды, номинальная длина береговой линии — 2100 миль — увеличится в 6 раз. До захвата Германией Норвегию отделяла от России узкая полоска финской территории, на которой находился порт Петсамо, известный благодаря соседним никелевым рудникам. В 90 милях на юго-запад от мыса Нордкап, крайней северной точки Европы, находится Альтен-фиорд, прекрасная якорная стоянка, которую немцы очень удачно использовали в ходе всей войны. В 150 милях южнее, в конце длинного Вест-фиорда, расположен порт Нарвик, из которого зимой немцы вывозили шведскую железную руду. В 350 милях на юг от Нарвика находится Тронхейм, бывшая столица и третий по величине город Норвегии. Он имеет прекрасную гавань, которую немцы превратили в базу для подводных лодок. Такая же база была создана и в Бергене. Отсюда немецкие субмарины выходили на перехват конвоев союзников, которые следовали в Россию, ставшую жертвой предательской политики Гитлера. [23]

Большое значение имел внутренний шхерный фарватер, по которому корабли могли следовать из Нарвика в южные порты, все время оставаясь в норвежских территориальных водах.

Кроме своего выгодного стратегического положения, Норвегия имела большое экономическое значение для Германии. 4,5 миллиона тонн железной руды ежегодно вывозились из портов Нарвик и Киркенес. Если сюда добавить 6,5 миллионов тонн, идущие прямо из Швеции через Балтику, это составит 80 процентов общей потребности Германии в железной руде. Если союзники оккупируют Норвегию, Швеция наверняка займет более осторожную позицию, и тогда положение Германии станет крайне уязвимым. Она не сможет продолжать войну. Черчилль прекрасно сознавал все это. После того как в сентябре 1939 года он стал Первым Лордом Адмиралтейства, он постоянно оказывал давление на правительство, пытаясь добиться разрешения минировать норвежские территориальные воды, чтобы помешать использованию их немецкими транспортом. Если они будут вынуждены выйти в открытое море, превосходящие силы британского флота без труда уничтожат их. Однако, как мрачно замечает Черчилль, «аргументы Форин Оффиса в пользу соблюдения нейтралитета оказались весомыми, и я не сумел убедить их». Пока он продолжал отстаивать свое мнение относительно действий «любыми средствами при первом же случае», адмирала Редера стала все больше и больше беспокоить возможность оккупации Норвегии англичанами. 10 октября 1939 года он сказал Гитлеру, что захват норвежских баз, особенно Тронхейма, значительно поможет ведению подводной войны. Редер предложил обратиться к России, чтобы Норвегия под ее давлением уступила Тронхейм. Но в это время Гитлер все внимание уделял подготовке вторжения во Францию и Бельгию, поэтому он не придавал значения совету адмирала. Однако через 2 недели Норвегия отказалась предоставить захваченному американскому судну с немецким призовым экипажем [24] право проследовать в Германию в своих водах, и тогда фюрер вспомнил слова Редера.

В конце ноября 1939 года Россия вторглась в Финляндию. Черчилль приветствовал этот «порыв попутного ветра», который давал возможность перерезать пути доставки железной руды в Германию, придя на помощь Финляндии. Он понимал, что такие действия могут подтолкнуть Германию вторгнуться в Скандинавию, однако заверял: «Мы больше приобретем, чем потеряем, если немцы атакуют Норвегию и Швецию». Он был бы прав, если бы добыча досталась союзникам, а не немцам. Но...

6 января 1940 года британский министр иностранных дел предупредил норвежского посла в Лондоне, что союзники намерены положить конец использованию немецкими блокадопрорывателями норвежских территориальных вод. Союзники также собирались помешать перевозке железной руды, заминировав некоторые участки прибрежных вод. Разумеется, реакция норвежского и шведского правительств была негативной. При этом было совершенно очевидно, что немцы начнут готовить свои контрмеры, когда известие об этом демарше поступит в Германию. Поэтому за словами должны были незамедлительно последовать дела, но вот как раз их-то и не было.

3 апреля началась дискуссия между новым французским премьер-министром Полем Рейно и британским правительством. Было решено начать минирование норвежских вод 5 апреля, как и планировалось. Одновременно следовало высадить войска в Нарвике, Тронхейме, Бергене и Ставангере — основных норвежских портах к югу от Тромсё. В Лондон и Париж начали поступать сведения о том, что немцы готовят какую-то операцию, в том числе и высадку десантов. Однако правительства союзников затеяли спор относительно постановки плавающих мин на Рейне — одного из любимых проектов Черчилля. Премьер-министр Чемберлен дал согласие на эту операцию, которую следовало проводить одновременно с высадкой в Норвегии, но в результате последняя оказалась [25] отложенной на 3 дня. Эта задержка оказалась роковой, так как позволила немцам опередить союзников. Они получили огромные стратегические преимущества. Но даже в такой ситуации, если бы командование союзников правильно оценило данные разведки, оно могло бросить свой флот на перехват германских войсковых транспортов в море. Тогда немцы не сумели бы захватить ключевые пункты на побережье Норвегии, опираясь на которые, они позднее оккупировали всю страну. Британские подводные лодки, развернутые в Скагерраке, действовали хорошо и сумели потопить 7 транспортов и 1 танкер, хотя немцы в ответ потопили 3 лодки. 7 апреля адмирал сэра Чарльз Форбс, главнокомандующий британским Флотом Метрополии, базирующимся в Скапа Флоу, имел в своем распоряжении 2 линкора, 2 линейных крейсера, 7 крейсеров и 28 эсминцев. Его единственный авианосец «Фьюриес» вместе с третьим линкором стоял в Клайде. Если бы эти силы вышли в море, как только было получено сообщение о начале немецкой операции, история могла принять совершенно иной оборот. Однако данные разведки были переданы Форбсу с большим опозданием, вдобавок Адмиралтейство сообщило, что эти данные сомнительны. Только вечером 7 апреля Форбс получил точные сведения, что немецкий флот вышел в море. Стефен Роскилл в официальной истории пишет: «Была продемонстрирована полнейшая неспособность оценить значение имеющихся разведывательных данных, не говоря уже об энергичных и спешных контрдействиях». Запоздалая попытка выбить противника из Тронхейма провалилась. Хотя к концу мая в Норвегии было высажено около 25000 солдат, а немецкий гарнизон Нарвика численностью 2000 человек был вынужден сдаться, союзники не смогли удержать захваченное. Гитлер начал наступление во Франции и Бельгии. Во время эвакуации войск из Норвегии английский флот потерял один из 3 больших авианосцев — «Глориес». Хотя немцы добились успеха, они тоже понесли потери, особенно тяжело пострадал флот. Были повреждены оба линейных крейсера [26] «Шарнхорст» и «Гнейзенау», карманный линкор «Лютцов» и 3 эсминца. Тяжелый крейсер «Блюхер», легкие крейсера «Карлсруэ» и «Кенигсберг», 10 эсминцев были потоплены. В результате численность германского флота временно сократилась до 1 карманного линкора, 1 тяжелого и 3 легких крейсеров и 7 эсминцев. Однако теперь немцы наладили доставку железной руды из Нарвика. Они получили несколько прекрасных портов и аэродромов для базирования своего флота и авиации. Германское господство в воздухе стало решающим фактором Норвежской операции. Это показало правильность взглядов Редера и еще раз продемонстрировало отставание англичан в области развития морской авиации. За это в последующие 3 года они заплатили большими потерями в людях и кораблях. Пытаясь сгладить впечатление от промахов, Черчилль заявил: «Мы получили значительное преимущество, спровоцировав нашего смертельного врага на стратегическую ошибку». Но даже тогда это заявление выглядело сомнительным, а позднее стало ясно, что это была просто глупость.

После падения Франции и отказа Англии начать мирные переговоры Гитлер обнаружил, что плохо представляет свои дальнейшие действия. В отношении Норвегии он несколько раз менял точку зрения, поэтому даже его собственные командиры могли лишь гадать, каковы его истинные намерения. Адмирал Редер в своих мемуарах отмечает: «Я не могу сказать, когда Гитлер впервые всерьез начал рассматривать возможность войны против России». Однако не приходится сомневаться, что фюрер уже обдумывал этот вариант. 18 декабря 1940 года он приказал главнокомандующим всех трех видов вооруженных сил подготовить план разгрома России «в ходе молниеносной кампании». Адмирал Редер совершенно правильно оценивал стратегическую ситуацию и настаивал на интенсификации военных действий на Средиземном море, так как это могло принести решающий перелом в борьбе против Англии. Напрасно. Редер писал: «Я еще раз выразил свое твердое несогласие с предложением [27] атаковать Россию до того, как мы разобьем Англию». Его возражения были поддержаны бароном фон Вейцеккером, главой министерства иностранных дел, и даже Герингом, но все оказалось бесполезно. 22 июня 1941 года началась операция «Барбаросса» — вторжение в Россию.

Начало войны против России немедленно внесло изменения в британскую морскую стратегию. Известный историк Стефен Роскилл пишет: «Это постепенно передвинуло центр тяжести усилий Флота Метрополии с проливов между Шотландией и Гренландией в районы между северной Норвегией и кромкой полярных льдов». До сих пор главной задачей Флота Метрополии, базирующегося в Скапа Флоу, был перехват германских рейдеров, которые попытаются прорваться в Атлантику, чтобы нанести удар по судоходству союзников. Даже

беглый взгляд на карту показывает, что после перехода Норвегии в руки немцев эта задача стала гораздо более сложной. Расстояние между северо-восточной оконечностью Шотландии и юго-восточным побережьем Исландии составляет 350 миль. Датский пролив между Гренландией и Исландией имеет ширину 180 миль, хотя льды значительно сужают его. Зато расстояние между Норвегией и Шетландскими островами равно всего лишь 160 милям. Хотя немцы одновременно с захватом Норвегии оккупировали Данию, к счастью для союзников они не попытались занять принадлежащие этой стране Исландию и Фарерские острова.

Германский флот в начале июля 1941 года имел следующие корабли: новейший линкор «Гирпиц» был почти достроен и проходил испытания на Балтике; линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» находились в Бресте, англичане полагали, что они имеют ряд повреждений; тяжелый крейсер «Принц Ойген» вернулся из безуспешного рейда в Атлантику; карманный линкор «Лютцов» стоял в доке в Киле, так как 13 июня был торпедирован при попытке перейти в Тронхейм для прорыва в Атлантику; тяжелый крейсер «Хиппер», легкие крейсера «Эмден» и «Лейпциг» вместе с несколькими эсминцами находились на Балтике. [28]

2 декабря 1940 года адмирал сэра Чарльз Форбс был назначен командующим базой в Плимуте. На посту главнокомандующего Флотом Метрополии его сменил адмирал сэра Джон Тови, ранее служивший заместителем командующего Средиземноморским флотом адмирала сэра Эндрю Каннингхэма. Каннингхэм писал после его отъезда: «Это большая потеря для Средиземноморского флота и для меня лично. Его советы, разумная критика, верная поддержка, неиссякаемый оптимизм и невозмутимость были крайне полезны». Однако то, что потерял Средиземноморский флот, приобрел Флот Метрополии. Новый главнокомандующий идеально подходил для решения сложных проблем, вставших перед этим флотом.

Хотя Флот Метрополии на бумаге располагал значительными силами, его постоянно раздергивали по частям, вынуждая отправлять корабли для проведения операций на других театрах. В данный момент он состоял из 2 линкоров, 2 авианосцев, 4 крейсеров и примерно 20 эсминцев. Черчилль предвидел, что появление британского флота в Арктике окажет огромное влияние на русский флот и силу сопротивления русской армии. Но флоту требовалась оперативная база, и, как мы увидим позднее, русские так и не смогли ее обеспечить.

Британское правительство решило оказать помощь русским, и в качестве первого шага по выполнению этого решения адмирал Тови направил контр-адмирала Вайэна произвести инспекцию порта Мурманск. Он находился в Кольском заливе на расстоянии 2000 миль от Скапа Флоу. Это был единственный незамерзающий порт на севере России, но его значение повышала железная дорога, связывающая Мурманск с Москвой. Все это русские прекрасно сознавали. На восточном берегу залива, ближе к его горловине, находится залив Ваенга, а на западном — русская военно-морская база Полярное. Адмирал Вайэн сообщил, что ПВО района слишком слаба, поэтому использовать Кольский залив в качестве базы нельзя, так как он находится всего в нескольких минутах лета от германских аэродромов в Киркенесе и Петсамо. [29]

Впрочем, дальнейшие события показали, что русские совсем не стремились делить свои скудные ресурсы с союзниками.

В конце июля адмирал Вайэн приказал провести разведывательную вылазку на принадлежащий Норвегии Шпицберген, который лежал в 450 милях к северу от мыса Нордкап. Хотя летом часть бухт, особенно на западном побережье, свободна от льда, зимой картина прямо противоположная. Поэтому, кроме небольшого поселка для шахтеров, добывающих уголь, на архипелаге нет никаких сооружений. Крайне сомнительно, чтобы даже всемогущие американские «морские пчелы»¹ смогли построить базу на этих покрытых льдом скалах. Поэтому было решено эвакуировать норвежских и русских рабочих и уничтожить шахты и поселок. Однако острова все-таки изредка служили точкой randevу, и противники совершили несколько рейдов сюда. Иногда на архипелаге одновременно находились метеорологические партии как союзников, так и немцев.

Довольно скоро русские попросили нанести удар по немецкому судоходству между Киркенесом и Петсамо. 23 июля из Скапа Флоу вышло соединение контр-адмирала У.Ф. Уэйк-Уокера в составе авианосцев «Фьюриес» и «Викториес», тяжелых крейсеров «Девоншир» и «Саффолк» и 6 эсминцев. Просьба русских была выполнена, однако результаты удара оказались ничтожными. Одновременно в Архангельск прибыл минный заградитель «Эдвенчер», который доставил груз мин. Русские с благодарностью приняли этот подарок. Как видно, война в Арктике началась с малых операций. Точно так же увертюра предшествует поднятию занавеса перед грандиозным спектаклем. Тем временем Черчилль и Сталин обменялись несколькими телеграммами, из которых стало ясно, что Сталин совершенно не понимает природы войны на море. Однако Сталин так и не прекратил извергать [30] «водопад глупых и нелепых» требований открыть второй фронт, чтобы ослабить давление на свои армии, оказавшиеся в сложном положении. Более разумной была бы помощь в виде поставок военного снаряжения: танков, самолетов, орудий, боеприпасов, грузовиков. Все это можно было доставить морем в русские порты.

Существовало три возможных маршрута военных поставок: через Тихий океан из Соединенных Штатов во Владивосток, а оттуда по железной дороге через Сибирь; через Персидский залив в порты Ормуз и Басра, а оттуда по суше; прямо из Великобритании (а потом из Исландии) в Мурманск. Из всех трех последний был самым коротким и прямым, однако он же был и самым опасным. Противник почти наверняка мог обнаружить любой конвой, если только погодные условия не были *слишком* неблагоприятными для ведения воздушной разведки. Немцы построили не менее 6 аэродромов в северной Норвегии, 2 из которых, как мы уже говорили, находились недалеко от самого Мурманска. Поэтому транспорты, кроме атак в пути, могли попасть под

воздушную атаку уже в порту прибытия. Вражеские подводные лодки базировались в Бергене и Тронхейме, что позволяло немцам без труда развернуть подводную завесу на пути конвоев. Наконец, противник мог, если бы только пожелал, использовать свои тяжелые корабли для перехвата конвоев, особенно на конечном участке пути, когда транспорты проходили мимо Нордкапа. Это было особенно опасно потому, что в этом районе было сложно обеспечить им надежное прикрытие. Во время войны поставки в Россию шли по всем трем маршрутам, однако наша книга расскажет лишь о полярных конвоях. [31]

Глава 2.

Первые конвои

Германские армии продвигались все глубже к сердцу России, захватывая заводы и фабрики. В результате способность России восполнять потери в военной технике постоянно снижалась. Сталин прямо заявил Черчиллю, что его народ столкнулся со «смертельной опасностью», и русским срочно требуется оружие, чтобы остановить захватчиков. В свою очередь британский премьер-министр, верный слову сделать все, что «позволяют время, место и наши ресурсы», распорядился воплотить в жизнь это обещание.

Русским послом в Англии в то время был мистер Майский. Прекрасным примером его подхода к проблеме русских конвоев является следующий эпизод, имевший место в то время, когда немцы прилагали максимальные усилия, чтобы помешать им. Заместитель начальника Морского штаба, отвечавший за проводку конвоев, на одном из приемов оказался за столом рядом с послом. Он решил воспользоваться представившимся случаем, чтобы объяснить послу, какие трудности придется преодолеть при доставке снабжения в Россию. Мистер Майский слушал с интересом и вежливо подождал, пока адмирал закончит. Англичанин решил, что он отлично справился со своей задачей, не прибегая к ненужным преувеличениям. Однако Майский сухо кивнул [32] и, глядя ему прямо в лицо, сказал: «Да, конечно, адмирал. Но если вы хотя бы попробуете, то обнаружите, что это не так уж трудно».

Важным фактором, который повлиял на судьбу русских конвоев, были различия в организационной структуре британских и германских вооруженных сил. Британский премьер-министр Черчилль одновременно являлся министром обороны и председателем Имперского комитета обороны. Он поддерживал тесную связь с начальниками штабов трех видов вооруженных сил, что показывает длинный перечень встреч с ними. Черчилль прекрасно сознавал значение морской силы для ведения войны в целом, в отличие от «фюрера немецкой нации», который, к счастью для союзников, так и не понял этого урока истории.

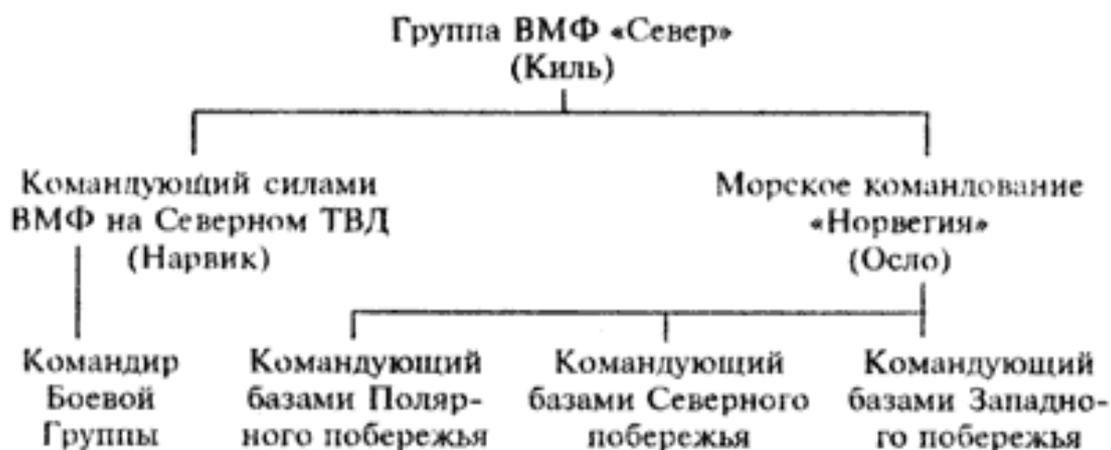
В лице Первого Морского Лорда адмирала флота сэра Дадли Паунда Черчилль получил отличного советника по морским делам. Паунд обладал выдающимися способностями и имел огромный опыт. Хотя в это время ему уже исполнилось 62 года, никто не сомневался в его пригодности для исполнения своих обязанностей. В чем-то по характеру Паунд походил на Черчилля, что способствовало возникновению между ними определенных симпатий. Иногда они спорили, но лишь в тех случаях, когда премьер-министр считал политические соображения более важными, чем военные. В этом случае он отвергал рекомендации Первого Морского Лорда, что неизменно приводило к тяжелым последствиям².

Хотя, как мы еще увидим, одно из решений адмирала Паунда вызвало шквал критики, никто из служивших в штабе флота под его началом не сомневался в том, что [33] адмирал всегда действовал так, как считал необходимым в интересах нации и флота.

Первый Морской Лорд был непосредственно связан с главнокомандующим и командирами отдельных эскадр. Если говорить о Флоте Метрополии, его флагманский корабль на стоянке в Скапа Флоу был связан прямой телефонной и телетайпной линиями с Адмиралтейством. Поэтому главнокомандующий имел возможность обсуждать любые вопросы напрямую с Первым Морским Лордом. Этого преимущества не имел больше ни один из главнокомандующих флота. В отношении взаимодействия с авиацией положение Флота Метрополии тоже было довольно выгодным. Адмиралтейство было тесно связано с главнокомандующим Берегового Командования Королевских ВВС, штаб которого находился в Нортвуде. В Питвилле, недалеко от Розайта, был расположен Объединенный штаб, где служили офицеры флота и авиации. Туда главнокомандующий направлял свои запросы на проведение разведки и нанесение ударов. Если требовались дополнительные самолеты, он должен был запросить Адмиралтейство, и оно обращалось в штаб Берегового Командования, так как лишь главнокомандующий имел право распоряжаться. В первый год войны самой большой проблемой была нехватка самолетов. Во всем остальном взаимоотношения флота и авиации были почти идеальными. Это во многом объясняется тем, что Береговое Командование в начале войны возглавлял главный маршал авиации сэр Чарльз Боухилл, который начинал службу морским офицером и понимал отлично проблемы флота.

Германские командные структуры отражали те недостатки, которые внесли свой вклад в поражение Германии в двух мировых войнах. Немцы не имели ни Объединенного комитета начальников штабов, ни Объединенной группы планирования и разведки. Они не имели никаких структур, которые могли объединить военные, экономические и политические усилия страны. Гитлер являлся верховным главнокомандующим вооруженных [34] сил, поэтому он постоянно получал рапорты главнокомандующих видами вооруженных сил о военной ситуации, но лишь он один имел право принимать решения. Крайне редко проводились совещания по общим вопросам ведения войны, в которых участвовали представители армии, авиации и флота. Германское Верховное командование ВМФ размещалось в Берлине. После падения Франции были созданы два командования театрами

военных действий: Группа «Запад» со штабом в Париже и Группа ВМФ «Север» со штабом в Киле. Именно она отвечала за проведение всех операций в Арктике. Ее структура выглядела следующим образом: (см. схему).



Адмирал, возглавлявший Морское командование «Норвегия» отвечал за все вопросы, касающиеся Норвегии как базы флота. Однако базирующиеся там корабли ему не подчинялись, хотя в его распоряжении находились: береговая оборона, минные заградители и тральщики. Ему подчинялись 3 адмирала, командовавшие тремя участками побережья: Полярным, Северным и Западным. Приказы проходили по цепочке из Берлина через штаб Группы ВМФ «Север», потом к командующему силами ВМФ на Северном театре и от него действующему в море командиру Боевой Группы. Эта сложная и неуклюжая организация сохранялась до марта 1944 года, когда был упразднен пост командующего силами ВМФ на Северном театре. Его обязанности взяла на себя Группа [35] ВМФ «Север», чей командующий одновременно получил титул командующего флотом. В мае 1944 года Группа ВМФ «Север» была расформирована, и оперативное руководство перешло к Морскому командованию «Норвегия». Командующий силами ВМФ на Северном ТВД не только отдавал приказы командиру Боевой Группы. Ему также подчинялись подводные лодки и те авиационные соединения, которые временно придавались флоту для проведения каких-либо операций. Силы Люфтваффе в Норвегии, которые должны были играть важную роль в борьбе с арктическими конвоями союзников, были сведены в 5-й Воздушный Флот. Он делился на 3 группы: Северо-Восточную, Северо-Западную и Лофотенскую. Их штабы располагались в Киркенесе, Тронхейме и Бардусфоссе соответственно. Таким образом, если не считать Киркенеса, где находился штаб командующего базами Полярного побережья, штабы флота и авиации располагались в различных местах. Флот имел в своем распоряжении только горстку гидросамолетов He-115. Вся остальная авиация, действующая совместно с флотом, подчинялась командующему 5-м Воздушным Флотом, и уже он решал, какую информацию передавать морякам, а какую — нет.

Вот так выглядела организационная структура противников, которые начали борьбу в Арктике.

В первые дни войны русские потеряли очень много самолетов, поэтому им требовались истребители для защиты Мурманска, который немцы стремились захватить. Быстрее всего и проще всего доставить самолеты можно было с помощью авианосца. Корабль подходил к аэродрому назначения на расстояние дальности полета истребителей и поднимал их в воздух. Англичане не раз проделывали это на Средиземном море для доставки самолетов на Мальту, используя старый авианосец «Аргус». Именно так решил поступить главнокомандующий Флотом Метрополии, когда готовил отправку первого конвоя в Россию. В состав группы прикрытия был включен «Аргус», на который погрузили 24 «Харрикейна» 151-го [36] авиакрыла Королевских ВВС. Еще 15 разобранных самолетов были погружены на один из 6 транспортов. Основную часть грузов составляло сырье, которое крайне требовалось русским: каучук, жемчуг, шерсть и так далее. Конвой покинул Исландию 21 августа в сопровождении 6 эсминцев. Его прикрывали авианосец «Викторис» и 2 крейсера под командованием контр-адмирала Уэйк-Уокера. В намеченное время 24 истребителя взлетели с «Аргуса» и приземлились на аэродроме Ваенга в 17 милях от Мурманска. Действия немецкой авиации возле Кольского залива вынудили судно с разобранными самолетами повернуть в Архангельск. Там они были собраны с помощью русских и прибыли в Ваенгу 12 сентября.

В начале августа британские подводные лодки «Тайгрис» и «Трайидент» были направлены на русскую базу в Полярном. Базируясь там, они с большим успехом действовали против германского судоходства у побережья Мурманска. Это должно было воодушевить русских подводников действовать более энергично. В то время немецкие противолодочные силы в этом районе были откровенно слабыми и не могли защитить транспорты, хотя германские войска, действовавшие в Заполярье, почти полностью зависели от морских перевозок. К сентябрю немцам пришлось приостановить перевозки морем, и 17 сентября адмирал Редер был вынужден доложить Гитлеру: «В настоящее время войсковые транспорты не могут следовать восточнее мыса Нордкап». Он снова попросил захватить Мурманск, что помогло бы защитить систему морских коммуникаций. Но Гитлер лишь пообещал перерезать железную дорогу, идущую из Мурманска на юг.

Порт и железнодорожная станция Мурманска в следующие 4 года работали очень напряженно. Сам город находился в 200 милях на восток от мыса Нордкап. Так как порт не замерзал зимой, он был основным пунктом

разгрузки арктических конвоев. Но портовые мощности Мурманска оставляли желать лучшего. Не было ни одного крана, способного поднимать более 11 тонн. Поэтому для разгрузки танков пришлось прислать сюда плавучий [37] кран. Это судно стало удобным рычагом давления на русских, когда требовалось вырвать у них какое-то решение. Наблюдатели отмечают общее отсутствие организованности. К тому же русские проявили полное нежелание сотрудничать, что постоянно приводило в отчаяние работников миссий союзников, которые были присланы сюда помогать в разгрузке транспортов. Сам город состоял, в основном, из деревянных домов и сильно пострадал от налетов германской авиации, которая использовала зажигательные бомбы. Закопченные бетонные здания мрачно возвышались среди пепелищ. Впрочем, город знавал лучшие дни. Когда-то Мурманск был приятным процветающим городом с красивыми бульварами. Война...

В нескольких милях ниже Мурманска на восточном берегу залива находится бухта Ваенга, где стоял танкер, с которого заправлялись британские корабли. Это была плохая стоянка, так как глубины были большими, а грунт плохо держал якоря. Но русские в то время не желали, чтобы корабли союзников пользовались их военно-морской базой Полярное, поэтому кораблям эскорта конвоев приходилось стоять в Ваенге. В глубине залива имелся пирс, у которого могли расположиться 2 эминца, а на берегу стояли несколько барачных корпусов, в которых жили моряки, спасенные с потопленных кораблей. Торговые суда ожидали очереди на разгрузку, отставившись на якорю между Мурманском и Ваенгой, где их часто навещали вражеские бомбардировщики.

Русская база в Полярном, которую так хотел заполучить адмирал Редер, представляла собой узкий залив, являвшийся великолепным укрытием для кораблей, стоящих у деревянных пирсов. Однако лишь через 2 года английские эскортные корабли получили возможность пользоваться ее скромными ресурсами.

Точно так же лишь в 1944 году русские позволили создать маленький военно-морской госпиталь в Ваенге для заболевших и раненных моряков, а также лазарет в Полярном. Они полагали, что их собственные медицинские [38] учреждения способны оказать любую помощь, хотя на самом деле это было далеко не так.

Местность между Мурманском и финской границей исключительно трудна для ведения военных операций. Она почти полностью лишена дорог, и русские отбили все попытки немцев захватить город. Хотя немцы сумели перерезать железную дорогу, идущую в Мурманск, русские сумели исправить положение, построив ветку, связывающую Архангельск с Москвой. Мурманск сохранил свое значение как порт снабжения армий северного фронта. В следующем году оборона Мурманска была укреплена еще больше, и до конца войны серьезной угрозы этому городу уже не было.

Если это было возможно, часть судов каждого конвоя направлялась в Архангельск, расположенный в 400 милях на юго-восток от Мурманска. Архангельск был более крупным портом, чем Мурманск. Русские прилагали титанические усилия, чтобы этот порт, а также соседние якорные стоянки Молотовск, Экономия и Бакарица могли функционировать зимой. Они использовали для этого ледоколы, но не все зависело от людей. Часто положение определяли погода и ледовая обстановка в Горле — узкой полоске воды, связывающей Баренцево и Белое моря. В первую военную зиму ожидания русских оправдались только частично. Береговые условия в Архангельске были несколько лучше, чем в Мурманске, но положение с продовольствием у населения северных *oblasts* было ужасным. Рационы людей зависели от их вклада в военные усилия и были самыми минимальными.

Адмиралтейство намеревалось отправлять конвои в северную Россию с интервалом 40 дней. Их защита возлагалась на главнокомандующего Флотом Метрополии. Как мы уже видели, все стратегические преимущества были на стороне противника. Весь маршрут был открыт для атак подводных лодок. Большая часть маршрута находилась в пределах досягаемости Люфтваффе, в частности — весь отрезок восточнее мыса Нордкап. Поддержка британской береговой авиации была ограниченной, ее [39] самолеты могли действовать только из Исландии и с Шетландских островов. Навигационные трудности, особенно в зимние месяцы, были значительными. Острова, которые могли служить ориентирами, можно было пересчитать по пальцам одной руки, а радиомаяки, помогающие определить координаты корабля, отсутствовали.

Угроза атаки надводных кораблей сначала была эфемерной. Линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» вместе с тяжелым крейсером «Принц Ойген» находились во французском порту Брест. Поэтому единственным кораблем, который следовало учитывать, был новый линкор «Тирпиц», который англичане считали готовым к операциям. Это был прекрасный корабль. Хотя в межвоенный период военное кораблестроение в Германии было ограничено положениями Версальского договора, немецкие конструкторы не растеряли своих талантов. Это ясно доказал проект карманного линкора. Снаряд 381-мм орудия главного калибра «Тирпица» весил 800 кг по сравнению с 356-мм снарядом британского линкора «Кинг Георг V», весящим 720 кг. Поэтому бортовой залп 10 орудий английского корабля весил на 800 кг больше, так как «Тирпиц» имел только 8 орудий. Хотя скорость «Тирпица» была на 3 узла больше, «Кинг Георг V» имел одно большое преимущество. Английский линкор был оснащен поисковым и артиллерийским радаром, которые значительно превосходили любые немецкие аналоги. Впрочем, немецкие оптические дальномеры были лучше английских.

Черчилль помнил недостатки британской морской артиллерии периода Первой Мировой войны и очень жалел, что британские линкоры не вооружены 9–406-мм орудиями. В своем меморандуме от 28 августа 1941 года Первый Морской Лорд отмечал: «Пока существует «Тирпиц», нам совершенно необходимо иметь 2 линкора типа «Кинг Георг V», чтобы противодействовать ему». На это Черчилль заметил: «В действительности Адмиралтейство считает необходимым использовать три *KGV*, чтобы противостоять «Тирпицу», что указывает на серьезные недостатки [40] проекта наших последних линкоров». В отношении трех линкоров Черчилль,

разумеется, немного лукавил. Третий линкор должен был стоять в ремонте, пока два других находятся в полной боеготовности, но требование Адмиралтейства иметь два линкора против одного немецкого ясно показывает серьезность проблемы, которая могла возникнуть, если «Тирпиц» сумеет прорваться в Атлантику. Он не только парализовал бы наше судоходство. Англичанам пришлось бы бросить на его поиск все свои скудные ресурсы. Из двух карманных линкоров, вооруженных 280-мм орудиями, только «Шеер» считался готовым выйти в море. Немцы также имели тяжелый крейсер «Хиппер», вооруженный 8–203-мм орудиями, и 4 легких крейсера со 150-мм орудиями, которые, по предположениям англичан, находились на Балтике. Однако немцы легко могли перебросить их на север Норвегии. Многие зависело от того, сумеет ли Береговое Командование вести постоянное наблюдение за Скагерраком и норвежскими портами. Однако задачи Берегового Командования явно превосходили его возможности. Плохая погода и плохая видимость также снижали эффективность воздушных патрулей. В это время, кроме своего флагмана «Кинг Георг V», адмирал Тови имел однотипный линкор «Принс оф Уэлс». Но через 2 месяца этот корабль отправили на Дальний Восток, несмотря на возражения адмирала Паунда.

Но самой серьезной слабостью Флота Метрополии, которая во многом определила судьбу полярных конвоев, стала нехватка авианосцев и отсутствие надежных современных самолетов. Без них было просто невозможно поколебать господство немцев в Баренцевом море, которое они получили, благодаря своим аэродромам в северной Норвегии.

Так как нехватка кораблей ПЛО оставалась очень острой, все, что было можно выделить русским конвоям в первое время, — это 2 эсминца, тральщик и 2 траулера для конвоя, идущего в Россию, и 1 эсминец и 2 тральщика — для обратного конвоя. В Россию каждый конвой [41] сопровождал крейсер, а второй патрулировал западное острова Медвежий, чтобы прийти на помощь, если потребуется. На подходе к побережью Мурманска к эскорту конвоя присоединялись несколько британских тральщиков. 5 этих кораблей базировались в Кольском заливе. Как правило, русские посылали эсминцы встречать прибывающие конвои. Но единственную воздушную поддержку оказывали самолеты 330-й и 269-й эскадрилий Берегового Командования, базирующихся в Исландии. Они прикрывали конвои только на протяжении первых 150 миль пути. Далее действовали только разведчики, пытающиеся обнаружить немецкие подводные лодки у побережья Норвегии. Если судить по обычным меркам, эскорт не мог быть слабее, и адмирал Тови не уставал повторять это Адмиралтейству. Кроме непосредственного сопровождения, для прикрытия конвоя следовало выделять соединение, достаточно сильное, чтобы справиться с «Тирпицем» и «Шеером», если те попытаются помешать переходу. Это соединение не должно было уходить слишком далеко на север, так как немецкие корабли могли воспользоваться случаем и попытаться прорваться в Атлантику из Скагеррака. Одновременно не следовало забывать об угрозе атаки самолетов с норвежских аэродромов, если в составе соединения не было авианосца.

7 июля 1941 года американские войска оккупировали Исландию. Это событие значительно облегчило положение адмирала Тови, так как теперь немецкие корабли практически потеряли возможность незаметно прорваться в Атлантику. Президент Рузвельт заверил англичан, что американцы возьмут под наблюдение Датский пролив. Хотя в то время Адмиралтейство этого не знало, после гибели «Бисмарка» Гитлер решил больше не отправлять военные корабли в качестве рейдеров. Так как Тови не знал об этом решении, возможность прорыва «Тирпица» в Атлантику постоянно давила на него.

28 сентября первый из так называемых PQ-конвоев вышел из Исландии в Архангельск. Он состоял из 10 судов, сопровождаемых крейсером «Саффолк» и 2 эсминцами. [42] В тот же день лорд Бивербрук вместе со специальным представителем Рузвельта Авереллом Гарриманом прибыл в Москву, чтобы договориться с русскими о поставках военных грузов. Самым плохим стало то, что они согласились с требованием русских организовать эти поставки по арктическому маршруту, хотя, как уже говорилось, он был самым опасным и ненадежным из трех. Переход конвоя PQ-1 прошел спокойно, и он прибыл к цели 11 октября.

Лорд Бивербрук сумел убедить Черчилля, что поставки в Россию должны получить приоритет даже перед собственными потребностями Великобритании. Поэтому 6 октября Черчилль сообщил Сталину о своем намерении организовать «постоянную систему конвоев, которые будут выходить каждые 10 дней». Черчилль добавил: «Организовывая систему регулярных конвоев, мы считаем Архангельск способным принять основную массу грузов».

Это обещание было сделано в тот момент, когда все на Западе считали Советский Союз находящимся на грани падения. Немецкие войска стояли всего в 30 милях от Москвы, поэтому все были убеждены, что «британское предложение способно предотвратить катастрофу, даже если долгий переход и потери в людях и кораблях на пути в Мурманск превысят значение доставленных грузов». Со своей стороны Адмиралтейство послушно попыталось выполнить решение правительства. Для адмирала Тови резко сократившийся промежуток между отправкой конвоев означал, что он столкнется с большими проблемами, пытаясь обеспечить каждый конвой сильным эскортом. Если конвои будут отправляться каждые 10 дней, то потребуются как минимум 4 крейсера и 8 эсминцев. Учитывая неизбежные поломки и ремонты, это означало, что у Тови почти не останется эсминцев для сопровождения сил прикрытия. Как офицер, все время прослуживший на эсминцах, Тови знал, что с наступлением зимы и сезона плохой погоды в полярных широтах, где придется следовать конвоям, количество аварий неизбежно возрастет. Хотя обычно Белое море начинает [43] замерзать в декабре, русские заявили, что будут держать Архангельск открытым круглый год. В этом году они сумели продержаться Горло открытым до 12

декабря. 5 судов прибыли в Молотовск до 23 декабря. Однако ледокол, который вел этот караван, не сумел вывести его обратно и был вынужден простоять в порту вместе со своими подопечными до июня, когда Белое море снова открылось для судоходства.

В середине ноября стало ясно, что сопротивление русских не прекратится, несмотря на предсказания Гитлера. Немецким армиям пришлось ждать наступления весны, чтобы возобновить попытки захватить Москву. 13 ноября адмирал Редер сообщил Гитлеру, что считает важным укрепление обороны полярного побережья. Он также отметил, что вражеская активность в этом районе меньше, чем предполагалось, однако полярная ночь благоприятствует проводке конвоев и мешает действиям подводных лодок. «Зимняя погода с ее штормами и метелями крайне неблагоприятна», — сказал он фюреру. Одновременно Редер напомнил, что флоту не хватает самолетов-разведчиков. Редер попытался получить разрешение Гитлера перевести в декабре «Тирпиц» в Тронхейм, как только будет закончена подготовка линкора к службе в Арктике, но успеха не добился. Редер сказал, что не удастся организовать рейд линкора в Атлантику из-за нехватки нефти, так как в это время ее запасы составляли всего 116000 тонн. В то же время проблем с дизельным топливом не было, поэтому Редер предложил послать в Атлантику карманный линкор «Адмирал Шеер». Однако в памяти была еще свежа гибель «Графа Шпее», поэтому Гитлер запретил подобные рейды. Он сказал, что предпочитает перевести карманный линкор в Тронхейм или Нарвик. Вскоре после этого совещания Редер направил в северную Норвегию 5 больших эсминцев и приказал Деницу увеличить количество подводных лодок, действующих в этом районе. Теперь вместо 2 лодок в море должны были постоянно находиться 3. Немецкие эсминцы были очень сильными кораблями. Их вооружение составляли [44] 5–150-мм орудий и 8 торпедных аппаратов. Адмиралу Тови следовало увеличить численность эскорта, чтобы парировать эту угрозу. Однако он не мог этого сделать, так как просто не имел лишних кораблей. Опасаясь, что «Шеер» разделит судьбу «Лютцова», немецкое командование проявило исключительную осторожность при его переводе на север, поэтому он прибыл в Норвегию только в феврале следующего года. К середине декабря штормы стали практически постоянными, поэтому адмирал Тови решил, что можно расформировывать конвои после того, как они пройдут мимо острова Медвежий. Далее транспорты должны были добираться до цели самостоятельно, каждый на своей максимальной скорости. В этом случае корабли эскорта могли заправляться в Кольском заливе, а не в Архангельске, выигрывая 4 дня на переходе в Россию и обратно. Проблема дозаправки оставалась одной из самых серьезных в течение всей войны. Длина маршрута колебалась от 1500 до 2000 миль в зависимости от положения кромки льдов. Хотя корабли эскорта следовали экономической скоростью, топлива едва хватало. Необходимость увеличить скорость для погони за подводной лодкой или постановки дымовой завесы при отражении атаки надводных кораблей означала, что всегда нужен определенный резерв. На практике было решено в составе каждого конвоя иметь танкер, чтобы заправлять корабли на переходе, если позволяет погода.

К концу года 53 груженых судна были благополучно проведены в Россию, а 34 вернулись назад. Однако выдержать 10-дневный интервал, обещанный премьер-министром, оказалось просто невозможно. Средний интервал между конвоями составил 15 дней. Дело в том, что в конце октября Адмиралтейство получило сведения о подготовке прорыва в Атлантику «Шеера» и, возможно, «Тирпица», хотя на самом деле такой прорыв был запрещен Гитлером. Этот слух привел к отсрочке третьего конвоя на 9 дней. Также сыграли свою роль повреждения, полученные кораблями эскорта, действовавшими в исключительно трудных погодных условиях. [45]

Русский флот не оказал никакой помощи в защите конвоев, хотя протоколы, подписанные в Москве лордом Бивербруком и Гарриманом, предусматривали, что Великобритания и Соединенные Штаты лишь «окажут помощь в перевозке грузов в Советский Союз». Русские имели около 20 подводных лодок, 12 эсминцев, несколько миноносцев и торпедных катеров, тральщики и патрульные корабли, базирующиеся в Архангельске и Мурманске. Часть из них можно было использовать для усиления слабого эскорта конвоев, который мы смогли наскрести. Но с самого начала русские оказывали помощь только на последнем отрезке пути, оставив нам защиту конвоев на долгом переходе от Исландии до острова Медвежий.

Сокрушительный удар японцев по Пирл-Харбору 7 декабря 1941 года отозвался на всех театрах военных действий. До сих пор арктическим маршрутом в Россию были доставлены 750 танков, 800 истребителей, 1400 автомобилей и более 100000 тонн различных грузов, хотя это была только капля по сравнению с потребностями гигантского фронта, на котором бушевали жестокие бои. После того как американская экономика перешла на военные рельсы, эти поставки увеличились, и возникли сложности с перевозкой, так как арктический маршрут перестал справляться. Но, с точки зрения главнокомандующего Флотом Метрополии, присланные американцами корабли стали просто неоценимой помощью. [46]

Глава 3.

«Тирпиц» выходит в море

На встрече с адмиралом Редером 29 декабря 1941 года Гитлер снова коснулся использования «Тирпица», однако на сей раз его гораздо больше занимала перспектива вторжения союзников в Норвегию. Его беспокойство, несомненно, было усилено серией мелких рейдов британских командос, проведенных в последние несколько недель. Кроме того, он получил сообщение, что два рейда, проведенные накануне, были более серьезными, чем прежние. Речь идет о высадке небольшого десанта в районе Вест-фиорда, которая была

совершена эскадрой контр-адмирала Л. Г. К. Гамильтона. При этом из-за поломки машин один из двух кораблей с командос был вынужден вернуться, и силы десанта сократились вдвое. Второй десант высадила эскадра контр-адмирала Г.М. Барроу на остров Вагсё в 90 милях от Бергена. В ходе этого рейда были потоплены 5 торговых судов, 2 траулера и буксир, уничтожены береговые батареи.

Зима — не самое подходящее время года для проведения крупной десантной операции. Однако Гитлер был настолько захвачен этой идеей, что Редеру пришлось ждать новой встречи с фюрером, которая произошла 12 января. Лишь тогда ему удалось добиться разрешения перевести «Тирпиц» из Балтики в Тронхейм. Редер сказал, что задачей линкора будут атаки британских конвоев, [47] следующих в Россию, обстрел важных береговых целей и общее противодействие операциям противника. Учитывая острую нехватку топлива в тот период, адмирал прекрасно сознавал, что линкор сумеет выполнить лишь малую часть этой амбициозной программы. Однако Редер был дальновидным стратегом и понимал, что сам факт присутствия «Тирпица» в северной Норвегии будет иметь огромное значение. Линкор свяжет значительные силы британского флота и помешает отправить их на другие театры, особенно на Средиземное море и в Индийский океан.

«Тирпиц» совершил свой переход ночью 14/15 января, но только 17 января адмирал Тови узнал, что немецкий линкор может находиться в море. В результате отсутствия точных данных о передвижениях «Тирпица» выход очередного конвоя в Россию был задержан. Однако 23 января самолет-разведчик обнаружил его на якорной стоянке в Аса-фиорде в 15 милях восточнее Тронхейма. Линкор был хорошо замаскирован и укрыт завесой противоторпедных сетей.

На встрече с Редером, состоявшейся накануне, Гитлер снова заговорил о высадке союзников в Норвегии, которую объявил решающим театром военных действий. Он приказал отправить туда дополнительные корабли и подводные лодки, «незвизая ни на какие обстоятельства». Однако уже на следующий день, узнав о больших успехах, которых добились подводные лодки в Атлантике, он отменил приказ отправить в Норвегию все имеющиеся субмарины. Несмотря на это, 24 января Редер приказал адмиралу Деницу увеличить количество подводных лодок в северной Норвегии с 4 до 8. В Тронхейме и Бергене должны были находиться по 2 лодки в постоянной готовности, а 8 лодок — патрулировать в районе между Исландией и Гебридскими островами. В целом в северные воды ушли бы около 20 лодок, тогда как именно в это время в американских водах они добились больших успехов. Поэтому Дениц, не задумываясь, вступил в спор со своим начальником. Позднее он [48] писал: «Лично я был убежден, что союзники не попытаются высадиться в Норвегии. Поэтому я попросил РВМ рассмотреть вопрос о косвенной защите Норвегии путем использования всех имеющихся лодок для борьбы с вражеским судоходством».

Для Черчилля присутствие «Тирпица» в Тронхейме стало причиной глубокой озабоченности. 25 января на совещании в Комитете начальников штабов он заявил: «Уничтожение или хотя бы повреждение этого корабля станет величайшим событием на море в настоящее время. Ни одна другая цель не сравнима с ним. Если он будет поврежден, его будет крайне трудно отвести назад в Германию для ремонта. Изменится вся мировая ситуация на море, и мы сможем восстановить наше господство на Тихом океане. Вся военная стратегия зависит от этого корабля, который держит парализованными вчетверо большее число британских линкоров, не говоря уже о двух новых американских линкорах, оставленных в Атлантике». Адмирал Редер не мог желать лучшего подтверждения правильности своей стратегии.

Черчилль потребовал атаковать «Тирпиц» с помощью авианосных самолетов и тяжелых бомбардировщиков. Но линкор, забравшийся вглубь фиорда, был сложной целью. Торпедоносцы просто не имели достаточно пространства, чтобы сбросить свои торпеды в узком заливе, окруженном отвесными скалами. Стоянку линкора отделяли более 500 миль от ближайшего аэродрома Бомбардировочного Командования на севере Шотландии. Это означало, что «Галифаксам» и «Стирлингам» придется действовать на самом пределе дальности полета. Ночью 29/30 января группа из 16 бомбардировщиков все-таки была поднята в воздух, но не сумела добиться ни одного попадания.

Необходимость следить за линкором и держать самолеты в готовности для атаки на случай выхода «Тирпица» в море стала тяжелым бременем для Берегового Командования. Кроме того, немцы сделали следующий шаг во исполнение приказа Гитлера сосредоточить все [49] силы флота в Норвегии для отражения угрозы вторжения. Для этого они организовали прорыв линейных крейсеров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и тяжелого крейсера «Принц Ойген» из Бреста в Германию. Операция была проведена ночью 11/12 февраля и увенчалась почти полным успехом, хотя оба линейных крейсера подорвались на минах у голландского побережья. Поставленный в плавучий док «Гнейзенау» во время налета тяжелых бомбардировщиков получил серьезные повреждения и в строй до конца войны не вернулся. Его тяжелые орудия были установлены на береговых батареях в Норвегии и Голландии.

На следующий день после прорыва кораблей из Бреста Редер побывал у Гитлера и был принят очень тепло. Снова обсуждался норвежский вопрос. В результате было решено перевести карманный линкор «Адмирал Шеер», тяжелый крейсер «Принц Ойген», а также все имеющиеся эсминцы и миноносцы в Тронхейм и Нарвик. В качестве дополнительной меры усиливались минные заграждения. Переброска кораблей происходила 21–23 февраля, и разведывательные самолеты Берегового Командования засекли ее. Адмирал Тови получил сообщение вовремя и успел отправить в море авианосец «Викторис», самолеты которого должны были нанести удар. Однако плохая погода помешала англичанам добиться успеха. Впрочем, утром 23 февраля подводная лодка

«Трайидент» на подходах к Тронхейму сумела торпедировать «Принц Ойген». Крейсер был поврежден и вышел из строя на 8 месяцев.

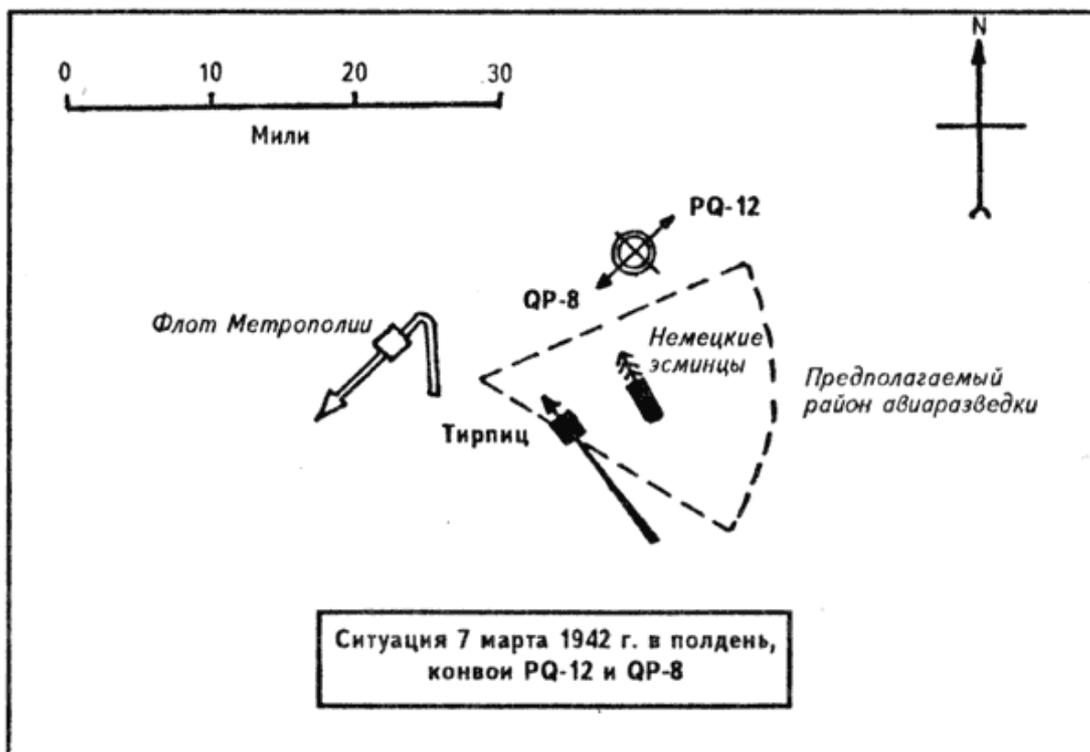
Пока что конвоям, идущим в Россию и обратно, приходилось сражаться только с зимними штормами и вьюгами. Тот, кто не испытал на себе жуткий холод полярной зимы, никогда не сможет понять, какая сверхчеловеческая выносливость требуется от команд военных кораблей и транспортов. Эсминцы сопровождения непрерывно патрулируют вокруг конвоя. Они с трудом поднимаются на покрытый пеной гребень огромной волны, на мгновение замирают и с плеском врезаются форштевнем [50] в подошву следующей водяной горы. Этот процесс повторяется с изматывающей монотонностью. Орудия, снаряды, торпеды и глубинные бомбы покрываются коркой льда, приходится прилагать массу усилий, чтобы держать оружие в готовности к бою. Прикосновение незащищенной ладонью к металлу приводит к болезненному обморожению. Чтобы защититься от холода, людям приходится навьючивать на себя столько одежды, что они уже с трудом стоят на ногах. По лицам вахтенных офицеров и сигнальщиков, стоящих на открытых мостиках, сечет ледяная крупа, замерзая бахромой на бровях и бородах.

На торговых судах необходимость сохранять свое место в порядке конвоя приводила к большому напряжению и поломкам машин. Зеленые водяные горы могли снести палубные грузы. Моряки, пытавшиеся закрепить контейнеры, рисковали жизнью. До сих пор только 2 транспорта стали жертвами подводных лодок, при этом один из них удалось отбуксировать в Кольский залив. Сопровождавший его эсминец «Матабеле» был торпедирован и затонул в течение 2 минут. Потери в личном составе были исключительно тяжелыми. Спасательное судно прибыло на место катастрофы почти немедленно, но обнаружило лишь мертвые тела в спасательных жилетах, плавно покачивающиеся на волнах. В ледяной воде Арктики человек погибал от переохлаждения в считанные минуты. Из 200 человек команды эсминца в живых остались только двое.

Адмирал Тови считал, что русское командование должно помешать немецким подводным лодкам действовать на подходах к Кольскому заливу, где были торпедированы 2 транспорта. Он отправил контр-адмирала Г.М. Барроу на крейсере «Нигерия» в Мурманск, чтобы обеспечить прикрытие конвоев между этим портом и островом Медвежий. Кроме того, такая мера должна была подтолкнуть наших союзников прилагать более серьезные усилия в совместной борьбе. В частности, Тови надеялся, что русские обеспечат истребительное прикрытие конвоев на подходах к порту. После целого месяца препирательств [51] адмирал Барроу вернулся, не получив ничего, кроме неопределенных обещаний.

Адмирал Тови ожидал, что вражеские корабли попытаются помешать проводке конвоев. 26 февраля он отправил в Адмиралтейство свой план действий в подобной ситуации. Тови считал, что сопровождение русских конвоев дает Флоту Метрополии шанс навязать бой вражеским кораблям. Максимальная угроза со стороны немецких кораблей, по мнению Тови, существовала в районе между островом Ян Майен и точкой в 150 милях к западу от острова Медвежий. Чтобы прикрыть оба конвоя — идущий в Россию и обратный — при проходе через угрожаемую зону, Тови предложил отправлять их одновременно с интервалом 2 недели. Он отмечал, что в этом случае его корабли будут проводить в арктических водах 5 дней из 14, и что в этом случае ему потребуются дополнительно 4 эсминца.

Адмирал Тови не предполагал выводить в море весь флот для прикрытия каждого конвоя, так как считал, что это приведет к снижению боеспособности. Однако Адмиралтейство считало иначе. При этом Их Лордства были особенно озабочены тем, чтобы линкоры находились под прикрытием истребителей «Викториса» — единственного авианосца адмирала Тови. «Гирпиц» был очень грозным противником, в памяти была свежа охота за «Бисмарком» и гибель «Худа». Поэтому Адмиралтейство хотело быть уверенным, что противника встретят превосходящие силы британского флота.



1 марта конвой PQ-12 из 16 транспортов вышел из Рейкьявика. В тот же день конвой QP-8 из 15 транспортов покинул Кольский залив. Через 2 дня из Хваль-фиорда вышла эскадра вице-адмирала Кертейса, состоящая из «Ринауна», «Дьюк оф Йорка», легкого крейсера «Кения» и 6 эсминцев. Она должна была встретиться с адмиралом Тови, который 4 марта вышел из Скапа Флоу на линкоре «Кинг Георг V», имея при себе «Викториес», тяжелый крейсер «Бервик» и 6 эсминцев. Рандеву состоялось 6 марта в 10.30, и крейсер «Кения» был направлен, [52] чтобы усилить непосредственное прикрытие конвоя. Из-за неполадок в машине «Бервик» не мог развить более 27 узлов, и его должен был сменить легкий крейсер «Шеффилд». Однако «Шеффилд» подорвался на mine, и ему пришлось вернуться в Сейдис-фиорд в сопровождении 2 эсминцев адмирала Кертейса. Еще один эсминец остановился, чтобы подобрать упавшего за борт человека. Эти 3 эсминца вернулись к адмиралу Тови только 9 марта.

В полдень конвой PQ-12 был замечен дальним разведчиком «Фокке-Вульф». Сразу после получения радиogramмы разведчика командование флота запросило разрешение Гитлера на выход «Тирпица» в море для перехвата конвоя. Командовать операцией должен был вице-адмирал Отто Цилиакс, который в феврале руководил успешным прорывом немецких линейных крейсеров через Ла-Манш. Одновременно 4 подводные лодки, патрулировавшие западнее острова Медвежий, получили приказ образовать завесу на предполагаемом пути следования конвоя. 6 марта в 11.00, еще до того как было дано разрешение, «Тирпиц» вышел в море в сопровождении 3 [53] эсминцев. «Адмирал Шеер», который тоже входил в состав боевой группы, остался в порту, так как его скорость была слишком мала для совместных действий с линкором. Выход «Тирпица» остался незамеченным патрульными самолетами Берегового Командования. К счастью, около 18.00 подводная лодка «Сивулф», патрулирующая возле Тронхейма, заметила «Тирпиц», идущий на север на полной скорости. Она сообщила, что видела «линкор или тяжелый крейсер». Адмирал Тови получил этот рапорт вскоре после полуночи 6/7 марта. В это время Тови находился в 200 милях южнее следующего в Россию конвоя PQ-12. Конвой столкнулся с тяжелыми льдами и был вынужден повернуть на юго-восток, чтобы выйти на чистую воду. В течение ночи эсминец «Ориби» получил серьезные повреждения при столкновениях с льдинами, что ясно показывает степень опасности.

Поняв, что «Тирпиц», если это действительно он, движется прямо навстречу конвою, адмирал Тови повернул на север, чтобы встретить его. Однако при этом ему приходилось считаться с вероятностью того, что немецкий линкор может попытаться прорваться в Атлантику. Тови приказал «Викториесу» подготовиться утром провести воздушную разведку в районе к югу от предполагаемой позиции PQ-12 и приготовить к вылету ударную группу. Все корабли в 8.00 должны были развить полную скорость. Когда занялся холодный серый рассвет, снежные шквалы и заряды тумана резко ухудшили видимость, сделав полеты невозможными. После этого воздушную разведку отменили. В это время «Тирпиц» и 3 эсминца приближались к району, где рассчитывали встретить конвой. Адмирал Цилиакс тоже лишился помощи воздушной разведки. В его распоряжении была всего лишь одна радиogramма самолета, заметившего конвой накануне. Как мы знаем, донесения самолетов-разведчиков часто грешат неточностями, но Цилиакс не мог его проверить. Та же плохая погода, которая помешала «Викториесу», не позволила и «Тирпицу» использовать бортовые гидросамолеты. Поэтому Цилиакс не знал, что неподалеку находится [54] эскадра адмирала Тови. Более того, немецкое Верховное Командование не ожидало встречи со столь мощным соединением, так как ранее конвои прикрывали крейсерские эскадры. Примерно в

10.00, ничего не обнаружив, Цилиакс отправил свои эсминцы произвести поиск в северо-западном секторе, где предположительно мог находиться конвой. Сам он на «Гирпице» следовал чуть западнее. В это время конвой, который искали немцы, находился в 75 милях к северу от «Гирпица» и двигался на северо-восток. Поэтому корабли Цилиакса оказались далеко за кормой у него.

Конвои PQ-12 и QR-8 встретились и разминулись примерно в поддень. Адмирал Тови, который в это время находился в 75 милях от них, повернул на юго-запад, совершенно не подозревая, что «Гирпиц» находится всего в 60 милях на юго-восток от него и полным ходом идет навстречу английской эскадре. В 16.30 «Гирпиц», двигаясь на север, пересек линию курса обоих конвоев в 60 милях за кормой PQ-12 и в 50 милях впереди QR-8. В это время германские эсминцы встретили оторвавшийся от конвоя русский транспорт «Ижора», и «Фридрих Инн» потопил его в 17.15. Однако русское судно успело передать сигнал бедствия, который был принят на борту «Кинг Георга V». К сожалению, координаты были указаны неверно, но вскоре британский флагман запеленговал какой-то немецкий передатчик, который вполне мог принадлежать «Гирпицу». Поэтому в 17.50 адмирал Тови повернул свою эскадру на восток, в направлении, откуда шла передача. Потом английский адмирал повернул на северо-восток и приготовился отделить 6 эсминцев, чтобы они произвели поиск в юго-восточном секторе. Он планировал перехватить «Гирпиц», который мог возвращаться в базу, однако Адмиралтейство сообщило Тови, что немецкий линкор некоторое время может находиться к востоку от острова Медвежий. При этом адмирал Цилиакс совершенно не подозревал о присутствии Флота Метрополии. Поэтому адмирал Тови решил следовать за конвоями и оставил эсминцы при себе. В 19.40 была [55] запеленгована еще одна передача. Стало ясно, что неизвестный корабль на большой скорости идет на юг. Поэтому Тови отделил 6 эсминцев, приказав им выйти в точку в 150 милях к юго-востоку, затем развернуться в линию с интервалами 2 мили и провести поиск в северном направлении до 6.00 следующего дня. Если ничего не будет обнаружено, эсминцы должны были следовать в Сейдис-фиорд для дозаправки. Одновременно Тови отправил в Исландию 2 эсминца, у которых кончалось топливо. В результате с его тяжелыми кораблями остался только 1 эсминец.

Тем временем адмирал Цилиакс встретился со своими эсминцами и отправил один из них для дозаправки в Тромсё. Потом немецкая эскадра повернула на восток, чтобы на следующий день возобновить поиски конвоя. Направляющийся в Россию конвой PQ-12 продолжал двигаться на северо-восток к острову Медвежий, поэтому немцы по-прежнему находились к югу от него. 8 марта в 4.00 адмирал Цилиакс был вынужден отправить в Тромсё и 2 других эсминца. Через 3 часа «Гирпиц» повернул на север, намереваясь пересечь предполагаемый курс конвоя. Однако в 10.45, ничего не заметив, линкор повернул на запад.

В полночь 7/8 марта адмирал Тови, не имея новой информации, окончательно уверился, что «Гирпиц» возвращается в базу, и тоже повернул на юг. Он собирался утром оказаться недалеко от Лофотенских островов, мимо которых должен был пройти «Гирпиц». Это позволило бы самолетам «Викториеса» перехватить его. Погода была по-прежнему нелетной, поэтому в 4.00, никого и ничего не заметив, Тови решил, что немецкий линкор ускользнул от него. Поэтому он повернул на запад и направился к берегам Исландии, намереваясь по дороге «подобрать» свои эсминцы. Его 4 корабля остались совершенно без сопровождения в районе действий немецких подводных лодок, поэтому Тови приказал следовать на большой скорости противолодочным зигзагом, чтобы свести к минимуму угрозу подводной атаки. [56]

Тем временем Адмиралтейство приказало конвою PQ-12 обойти остров Медвежий с севера, если позволит лед. Однако в полдень 8 марта конвой снова столкнулся с тяжелыми льдами и опять был вынужден повернуть на восток, а потом на юго-восток, чтобы обойти ледовое поле. Экипажи транспортов не знали, что в момент первого поворота «Гирпиц» находился всего в 80 милях к югу от них, зато корабли адмирала Тови от конвоя отделяют 500 миль.

8 марта в 1.20 штаб Группы ВМФ «Север» сообщил адмиралу Цилиаксу, что конвой может находиться дальше на запад, поэтому в полдень адмирал решил следовать западным курсом, и приказал эсминцам присоединиться к нему на следующий день в 7.00. Однако в 18.15 Группа ВМФ «Север» передала Цилиаксу, что конвой мог повернуть назад после того, как был замечен самолетом 5 марта. Из этого Цилиакс сделал вывод, что ему разрешается вернуться в базу. Поэтому он назначил эсминцам встречу к западу от входа в Вест-фиорд и приказал капитану линкора взять курс на Тронхейм.

В 17.30 адмирал Тови получил радиogramму от Адмиралтейства, в которой говорилось, что есть все основания полагать, что «Гирпиц» продолжает искать конвой к югу от острова Медвежий. Поэтому в 18.20 адмирал повернул на северо-восток. Примерно в это же время он решил нарушить радиомолчание, чтобы сообщить Адмиралтейству о своих намерениях и о том, что остался без эсминцев сопровождения. Радиосвязь была ненадежной, поэтому Тови просил Адмиралтейство взять на себя командование крейсерами и эсминцами, которые должны были присоединиться к нему. В военное время кораблям в море крайне нежелательно нарушать радиомолчание, но у всякого правила есть исключения. Сейчас был как раз такой случай. Адмирал Тови надеялся, что немцы в случае перехвата его сообщения поймут, что английские линкоры охотятся за «Гирпицем», и отзовут его. Это должно было спасти конвой. Немного позднее Адмиралтейство передало Тови данные радиоразведки, из которых [57] следовало, что «Гирпиц» следует на юг. Поэтому в 2.40 Тови повернул свои корабли на юго-восток, чтобы отрезать его, и приказал «Викториесу» приготовить к утру самолеты-разведчики и ударную группу. Когда эскадра приблизилась к берегам Норвегии, погода и видимость улучшились. В 6.40 авианосец поднял разведывательную группу из 6 «Альбакоров». В 7.30 взлетели еще 12 самолетов, вооруженные

торпедами. Перед тем как они взлетели, адмирал Тови передал на авианосец: «Прекрасный шанс, который может принести самые ценные результаты. Пусть с вами будет бог». Однако никто даже не подозревал, насколько уникальная возможность выпала этим пилотам.

В 8.00 один из разведчиков сообщил, что видит «Тирпиц», который в это время находился в 60 милях к западу от входа в Вест-фиорд. Немецкий линкор в сопровождении одного эсминца полным ходом следовал к Тронхейму. Судя по всему, донесение самолета перехватили радисты «Тирпица», так как линкор спешно поднял свой гидросамолет в качестве «истребительного прикрытия», а потом повернул прямо к берегу. В 8.42 ударная группа заметила его на расстоянии 20 миль от себя. Командир эскадрильи намеревался набрать высоту и укрыться в облаке, чтобы скрытно обогнать линкор. Но через полчаса тихоходные «Альбакоры» только поравнялись с «Тирпицем», и тут немцы заметили головной торпедоносец сквозь разрыв в туче. Командир эскадрильи понял, что внезапность потеряна, и решил атаковать немедленно. Его воодушевило то, что «Тирпиц» открыл огонь с большой задержкой, и стрельба немецких зениток была очень неточной. Торпедоносцы атаковали звеньями с обоих бортов, однако условия атаки не могли быть хуже. Самолетам пришлось бороться с встречным ветром, и их превосходство в скорости над линкором составляло не более 30 узлов. Многочисленные зенитки «Тирпица» открыли бешеный огонь, усеяв небо разрывами. Однако пилоты, презирая опасность, сбрасывали торпеды практически в упор. В ходе атаки были сбиты всего 2 торпедоносца. [58] Огромный линкор крутился и вертелся, чтобы увернуться от идущих к нему со всех сторон торпед, и каким-то чудом остался цел. Комментируя эту атаку в своей книге «Тирпиц», немецкий историк Бреннеке отмечает, что адмирал Цилиакс остался убежден, что его флагман получил 2 попадания торпедами, которые не взорвались. Немецкий адмирал заметил: «Я никогда не сомневался, что маневренность «Тирпица» позволит ему уклониться от всех торпед, сброшенных с малой дистанции». Так в течение считанных минут Королевский Флот упустил возможность одержать блестящую победу, которая оказала бы серьезное влияние на весь ход морской войны. «Тирпиц» ускользнул из рук британского флота, и больше такая возможность англичанам не выпадала.

Для адмирала Тови провал этой атаки стал горьким разочарованием. Хотя нет никаких подтверждений заявления Цилиакса, его не следует отвергать безоговорочно. Торпеды, сброшенные *слишком* близко, могли просто не успеть выйти на заданную глубину и проскочить под килем «Тирпица».

Счастливо избежавшие опасности конвои благополучно добрались до цели. PQ-12 наконец выбрался из льдов и попал в густой туман, который укрыл его от противника. Конвой несколько раз менял курс и совершенно сбил с толку преследователей. Он благополучно вошел в Кольский залив 12 марта. QR-8 прибыл в Исландию двумя днями раньше.

Адмирал Редер был совершенно недоволен результатом похода. Он сказал Гитлеру: «Эта операция показала слабость наших морских сил на северном театре. Противник отвечает на каждый выход немецких кораблей отправкой сильной эскадры, в составе которой имеются авианосцы, что представляет большую опасность для наших тяжелых кораблей. Исключительную слабость нашей обороны подчеркивает тот факт, что противник осмеливается заходить в наши прибрежные воды на северном театре и не подвергается ударам самолетов Люфтваффе». Гросс-адмирал считал, что британская эскадра в течение [59] 5 дней маневрировала на расстоянии 250 миль от побережья Норвегии, и единственной реакцией Люфтваффе стала безуспешная и запоздалая атака 3 самолетов в последний день операции, поэтому у него были все основания для возмущения. Более того, именно отсутствие воздушной разведки не позволило «Тирпицу» обнаружить конвой и силы прикрытия и могло привести к гибели линкора. Адмирал Редер завершил свой рапорт резким требованием обеспечить более серьезную поддержку операций флота самолетами Люфтваффе. Он потребовал сделать британские авианосцы главной целью воздушных атак и предложил ускорить достройку авианосца «Граф Цеппелин». Гитлер согласился с этим требованием. Он также дал разрешение сформировать боевую группу, состоящую из «Тирпица», «Шарнхорста», авианосца, 2 тяжелых крейсеров и 12–14 эсминцев. Фюрер встретился с Герингом, чтобы обсудить перспективы усиления немецкой авиации в Норвегии.

Англичанам тоже пришлось сделать несколько выводов из этой операции. Британские торпедоносцы не сумели добиться ни одного попадания в «Тирпиц», что выявило совершенно недостаточный уровень подготовки авианосных летчиков. Требовалось пересмотреть всю систему подготовки, так как в связи со вступлением в строй новых авианосцев предстояло увеличение численности морской авиации, и нехватка подготовленных летчиков могла стать катастрофической. Впервые для прикрытия арктических конвоев были использованы линкоры. Прецедент был создан при проводке нескольких мальтийских конвоев, где участие тяжелых кораблей считалось необходимым из-за угрозы вмешательства итальянского линейного флота. Адмиралтейство дало инструкцию адмиралу Тови считать защиту конвоя своей главной задачей. В своем отчете об операции главнокомандующий Флотом Метрополии критиковал эти распоряжения, утверждая, что уничтожение противника всегда было главной целью британского флота. По его мнению, потопление «Тирпица» должно считаться более [60] важным, чем безопасность любого конвоя. Адмирал Тови отмечал, что для решения первой задачи потребуются такая диспозиция, которая чаще всего не будет совпадать с необходимой для решения второй. А вернее всего — они не совпадут никогда. Он сам предпочел бы разделить свои силы, как и предлагалось первоначально. Однако остается вопросом: было ли соединения прикрытия, состоящее из «Дьюк оф Йорка» и «Ринауна», достаточно сильным для того, чтобы отогнать «Тирпиц», ведь линейный крейсер не проектировался для боя с таким противником. Кроме того, если считать уничтожение «Тирпица» главной задачей флота, это может потребовать

непосредственного сопровождения конвоя тяжелыми кораблями. Адмирал Тови также не соглашался с инструкцией Адмиралтейства, требующей обеспечивать истребительное прикрытие линкоров, если они находятся в радиусе действия немецкой береговой авиации. Это вынудило бы его длительное время держать 2 линкора, линейный крейсер и авианосец вместе без противолодочного прикрытия, хотя в этом районе вполне можно было натолкнуться на вражеские субмарины. Тем не менее, если бы Люфтваффе действовали так, как хотел адмирал Редер, Тови мог только порадоваться истребительному прикрытию.

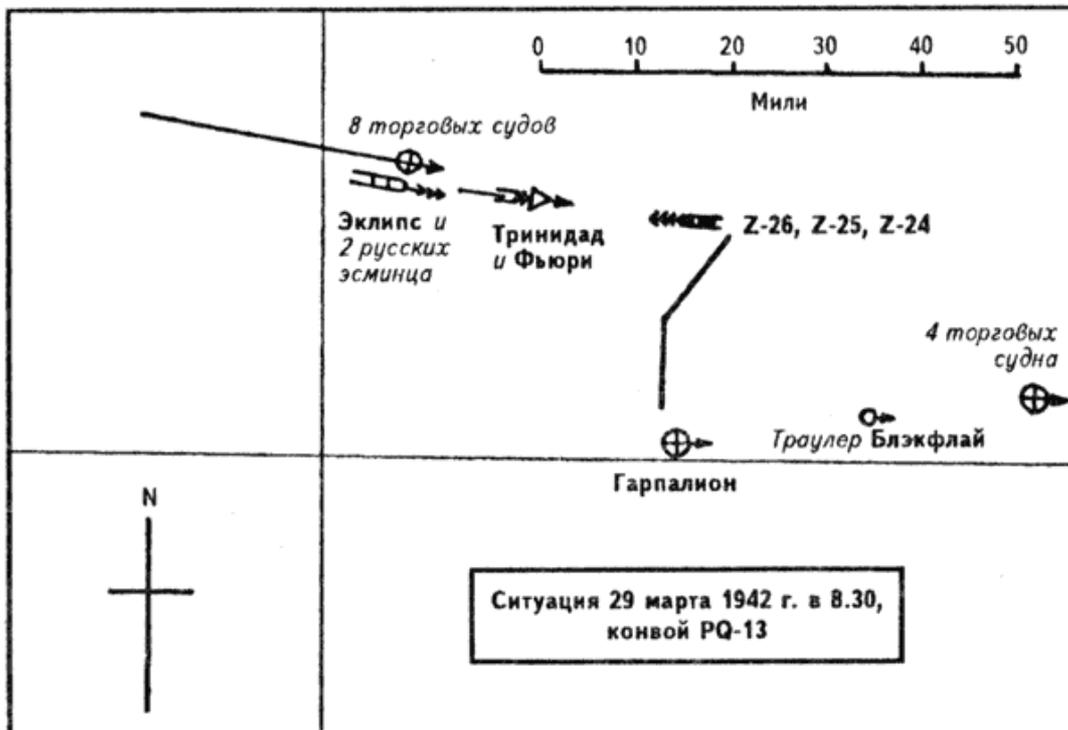
Главнокомандующий также крайне резко отозвался о манере руководства Адмиралтейства, которое передавало «детальные инструкции по управлению соединением». В основном это относилось к приказу конвою следовать севернее острова Медвежий, хотя это было невозможно из-за ледовой обстановки. Хотя вскоре после начала войны адмирал Паунд пообещал своим командующим флотами и эскадрами, что Адмиралтейство будет вмешиваться в руководство операциями только в крайних случаях, он сам первым же охотно нарушал собственное обещание. Разумеется, именно Адмиралтейство должно быть тем центром, куда поступает вся информация о действиях и намерениях противника, и может возникнуть ситуация, когда Адмиралтейство обладает более полной информацией, чем адмирал в море. Однако следует [61] передать ему эту информацию, чтобы он мог сам решить, как ему действовать, а не навязывать свои инструкции, которые могут резко противоречить сложившейся обстановке, которую Адмиралтейство не знает. Следует также помнить о проблемах связи, которая особенно ненадежна в высоких широтах. Адмиралу для передачи приказов отдельным соединениям придется нарушать радиомолчание, что *всегда* нежелательно. Эти факторы, как мы еще увидим, не раз влияли на ход операций в Арктике. Что касается вылазки «Тирпица», Адмиралтейство более верно предугадало действия немцев, чем адмирал Тови. 19 марта в соответствии с планом, который утвердил Гитлер, тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» покинул Германию, чтобы присоединиться к другим кораблям в норвежских водах. Хотя Адмиралтейство заблаговременно получило информацию о его перебазировании, разведчики и торпедоносцы Берегового Командования не сумели обнаружить крейсер, и он пришел в Тронхейм, где уже находились «Тирпиц» и «Шеер». Силы немецкого флота на арктическом театре постепенно увеличивались. Началась борьба за контроль над арктическим маршрутом. [62]

Глава 4.

Решительная защита

Следующие два русских конвоя — PQ-13 и QR-9 — состояли из 19 судов каждый. Они покинули Исландию и Мурманск 20 и 21 марта соответственно. Адмирал Тови снова заранее развернул свои силы, чтобы парировать возможные действия противника. На этот раз конвои прикрывала эскадра вице-адмирала А.Т.Б. Кертейса, состоящая из линейного крейсера «Ринаун» (флагман), линкора «Дьюк оф Йорк» и авианосца «Викториес».

Обратный конвой добрался до цели без происшествий, хотя тральщик «Шарпшутер» из состава сил эскорта отличился, потопив подводную лодку U-655. Зато конвою, следовавшему в Россию, повезло меньше. Через 4 дня после выхода он попал в жестокий шторм, разбросавший корабли по всем 32 румбам. Шторм бушевал 4 дня, и когда 27 марта командир эскорта решил собрать своих подопечных, то не увидел никого — горизонт был чист. Суда конвоя рассеялись на протяжении 150 миль. Корабль коммодора, танкер «Ривер Афтон», не смог идти против ветра, и его снесло к Лофотенским островам. Самым восточным оказался «Эмпайр Рейнджер», который в гордом одиночестве шел в 80 милях к северу от мыса Нордкап. В 40 милях за кормой у него шла группа из 6 транспортов, которую прикрывал вооруженный траулер. Еще в 35 милях дальше на запад шел транспорт [63] «Гарпалион» в сопровождении эсминца «Фьюри». В 65 милях за кормой у них находились еще 6 транспортов в сопровождении эсминца «Эклипс», китобойца «Сумба» и траулера «Пейнтер». Крейсера «Тринидад» и «Нигерия» разыскивали отставших примерно в 100 милях на юго-запад от острова Медвежий. Следующий день выдался ясным и солнечным, лишь изредка налетали снежные заряды. Конвой все еще не мог восстановить строй. В 10.00 крейсер «Тринидад», который в течение ночи следовал на восток, заметил немецкий разведывательный самолет. Противник не стал откладывать дело в долгий ящик, и вскоре начались атаки пикировщиков, которые продолжались весь день. Однако немцам удалось потопить только 2 судна: оказавшийся впереди всех «Эмпайр Рейнджер» и «Рейсланд», оторвавшийся от восточной группы из 6 транспортов.



Тем временем адмирал Шмундт, командующий морскими силами в северной Норвегии, отправил в море из Киркенеса эсминцы Z-26, Z-25 и Z-24, чтобы обнаружить и атаковать конвой. Они шли на запад вдоль предполагаемого курса конвоя строем фронта с интервалами 3 мили. В 22.45 один из них натолкнулся на шлюпки с экипажем «Эмпайр Рейнджера» и подобрал спасшихся. Сразу после полуночи Z-26 встретил одиночное судно «Бато», которое потопил артиллерией, предварительно сняв экипаж, от которого была получена информация о состоянии конвоя и его эскорте. Эсминцы оставались в этом районе примерно час, а потом решили, что оказались слишком далеко на северо-запад, и направились на юго-восток со скоростью 25 узлов. Этот маневр увел их далеко на юг от района, где находился конвой. В 5.30 эсминцы повернули и пошли прямо на север. Немцы следовали этим курсом 3 часа, а потом повернули на запад. Погода начала ухудшаться, видимость снизилась, над поверхностью моря шли снежные заряды. Именно в такой обстановке через полчаса немцы столкнулись с крейсером «Тринидад» и эсминцем «Фьюри». Английские корабли шли на восток со скоростью 20 узлов, чтобы [64] прикрыть 4 транспорта, но вместо них налетели на немецкие эсминцы. Англичане сразу же открыли огонь, и головной эсминец Z-26 загорелся. Однако «Тринидад» был вынужден резко изменить курс, чтобы уклониться от торпед, и бой временно прервался. Примерно через 20 минут поврежденный эсминец, который оторвался от своих товарищей, снова был замечен англичанами и получил еще несколько попаданий. Чтобы прикончить немца, «Тринидад» выпустил торпеду. Но из-за сильного холода ее рулевая машинка отказала, торпеда повернула на обратный курс и попала в левый борт крейсера. Повреждения оказались очень серьезными, скорость «Тринидада» упала до 8 узлов. Эсминец «Эклипс», сопровождавший группу из 8 транспортов, и 2 русских эсминца, пришедшие из Кольского залива, вместе с «Фьюри» оказались вовлеченными в хаотичный бой вокруг поврежденного Z-26. Погодные условия были тяжелыми. Корабли заливало, и брызги моментально застывали на орудиях и прицелах. Несчастный немецкий эсминец получил новые повреждения, потерял ход и начал [65] тонуть. «Эклипс» уже приготовился торпедировать его, когда появились два других немецких эсминца. Англичанин был вынужден повернуть назад, но успел получить 2 попадания 150-мм снарядов. Один пробил корпус над ватерлинией, второй снес антенну. На эсминце подходило к концу топливо, 9 раненым требовалась срочная медицинская помощь, поэтому «Эклипс» взял курс на Кольский залив, куда и прибыл на следующее утро, имея в цистернах всего 40 тонн топлива. Два немецких эсминца, сняв остатки экипажа Z-26, тоже вернулись в базу. Поврежденный «Тринидад» в сопровождении «Фьюри» своим ходом дошел до Кольского залива к 9.20 следующего дня.

Конвой сейчас состоял из 2 групп — 8 и 4 транспорта — и шел к цели, не зная, что на входе в залив его уже ждут немецкие подводные лодки. Они сумели торпедировать 2 транспорта, но заплатили за свой успех. Эсминец «Фьюри» потопил U-585. Одно из пропавших судов — «Индуна» — вело на буксире вооруженный траулер «Силия», у которого кончилось топливо. Ночью 28/29 марта они попали в тяжелые льды и освободились только на следующий день вечером, после чего взяли курс на Кольский залив. Через 5 часов буксирный конец оборвался и «Силия» пропал в снежном заряде. «Индуна» не сумел найти траулер и пошел далее в одиночку. Однако на следующее утро транспорт был торпедирован и потоплен подводной лодкой. Его экипаж успел сесть в шлюпки и через 3 дня был подобран русским тральщиком, хотя несколько человек скончались. «Силия» был позднее обнаружен эсминцем «Ориби» и завершил путешествие на буксире у тральщика «Харриер». Таким образом, 1 апреля последнее из 15 уцелевших судов конвоя прибыло в порт Мурманск.

В целом германское Верховное Командование было удовлетворено результатами операции, хотя РВМ в гибели Z-26 увидело повод с большей осторожностью использовать надводные корабли для атаки конвоев. Это мнение не разделял адмирал Шмундт, который считал, что [66] ключ к решению проблемы лежит в развертывании тяжелых кораблей для прикрытия эсминцев.

Пока конвой PQ-13 завершал свой путь сквозь штормовое море, 33 бомбардировщика «Галифакс» совершили еще одну безуспешную попытку вывести «Тирпиц» из строя.

Весна сменила зиму, и почти непроглядный мрак полярной ночи сменился бесконечным полярным днем. Теперь условия следования конвоев резко изменились. С каждым днем задача немецких самолетов-разведчиков становилась все легче. Противник наращивал свои силы в северной Норвегии, перебрасывая туда надводные корабли, подводные лодки и самолеты. Постоянно растущая сила ударов ясно показывала, что немцы намерены остановить движение на полярном маршруте. Те силы, которые до сих пор сопровождали конвои, теперь оказались безнадежно слабы. В ответ на рапорты адмирала Тови Адмиралтейство пообещало ему перебросить на север эсминцы и корветы, взятые у Командования Западных Подходов. Но это напоминало латание тришкиного кафтана, так как эскорт атлантических конвоев тоже был слабым. К несчастью, с эсминцев, действовавших на Западных Подходах, была снята часть орудий, чтобы увеличить запасы глубинных бомб, поэтому в артиллерийском бою они были не столь эффективны. Их зенитное вооружение тоже было недостаточным, как и у многих эсминцев, действовавших в составе флота. Англичане начали устанавливать на эсминцах универсальные орудия лишь перед самой войной, а потому большинство кораблей этого класса просто не имело дальнобойных зениток.

Адмирал Паунд прекрасно понимал, какие трудности придется преодолевать при попытках проводить конвои в северную Россию, несмотря на растущее сопротивление немцев и полярный день. В начале апреля он изложил свое мнение Имперскому комитету обороны и предупредил, что потери на этом маршруте могут стать такими большими, что проводка конвоев окажется невыгодной. [67]

Следующие два конвоя, PQ-14 и QR-10, вышли в море 8 и 10 апреля соответственно. Первый состоял из 24 судов, а второй — из 16. В состав сил сопровождения PQ-14 был включен крейсер «Эдинбург» под флагом контр-адмирала С.С. Бонхэм-Картера. На него погрузили стальные листы, необходимые для ремонта поврежденного «Тринидада», так как русские не могли обеспечить требуемые материалы. Маршрут конвоя был выбран из предположения, что льды начнут таять, хотя на самом деле кромка льда находилась гораздо южнее, чем обычно. Это обнаружилось, когда конвой оказался юго-западнее острова Ян Майен, а в результате 16 судов и 2 тральщика были вынуждены повернуть обратно в Исландию для ремонта. 8 судов продолжили путь. С 15 по 17 апреля они непрерывно подвергались воздушным атакам, хотя и безрезультатно. Однако 16 апреля судно коммодора «Эмпайр Говард» было торпедировано и потоплено подводной лодкой восточнее острова Медвежий. Коммодор конвоя, офицер резерва Королевского Флота Э. Риз, погиб вместе с частью экипажа. 7 уцелевших транспортов прибыли в Кольский залив 19 апреля. Плохая погода сорвала две попытки немецких эсминцев выйти в море на перехват конвоя. Обратный конвой QR-10 в первые 3 дня перехода подвергался мощным атакам немецких самолетов и подводных лодок и в результате потерял 4 судна.

В это время Гитлер провел очередное совещание с адмиралом Редером. Фюрер заявил, что ему стала совершенно очевидна необходимость иметь самолеты-торпедоносцы. В результате, с огромным запозданием, Геринг согласился-таки позволить флоту иметь собственную авиацию. Первые 12 экипажей завершили подготовку и сразу были отправлены на аэродром Бардусс в северной Норвегии. В их распоряжение были предоставлены самолеты He-111 и Ju-88, приспособленные для несения торпед. Гитлер приказал приложить все усилия, чтобы помешать доставке военных грузов в Россию. Конвои должны стать главной целью флота. Гитлер потребовал подготовить план совместных действий флота и Люфтваффе. [68] За этими операциями должен был последовать рейд карманного линкора «Адмирал Шеер» в русские воды, Редер счел необходимым сообщить, что запасы топлива, имеющиеся в распоряжении флота, сокращаются. Осталось не более 150000 тонн, а поставки нефти из Румынии прекратились.

Возвращение в Исландию такого большого количества груженых судов из состава конвоя PQ-14 резко осложнило ситуацию на складах, где и без того скопилось множество грузов, ожидающих отправки в Россию. К тому же политики потребовали увеличить количество судов в составе очередного конвоя. Это прямо противоречило рекомендациям адмирала Тови, который считал, что «эти конвои, если их нельзя отложить до тех пор, пока льды не отойдут на север, должны быть ограничены в размерах». Главнокомандующего больше беспокоила погода, чем противодействие немцев. Как мы знаем, сильный шторм настолько растрепал предыдущий конвой, что корабли эскорта вообще не смогли защитить транспорты. Это было особенно заметно во время воздушных атак, при отражении которых главную роль играет взаимодействие. Однако Адмиралтейство проанализировало опыт атлантических конвоев и сделало вывод, что при одинаковых атаках потери тоже примерно одинаковы. Поэтому, чем больше конвой, тем меньший процент составляют потери. Этот аргумент, подкрепленный политическим давлением и тем соображением, что летом следовало ожидать улучшения погоды, привел к тому, что рекомендации Тови были отвергнуты. Адмиралтейство решило, что следующий конвой PQ-15 будет состоять из 25 судов и выйдет в море 26 апреля. Обратный конвой QR-11, состоящий из 17 судов, отправится на 2 дня позже. Эскорт, выделенный этим конвоем, был усилен. Сопровождение PQ-15 состояло из 4 эсминцев, 4 траулера, корабля ПВО «Алстер Куин» и транспорта с катапультной (САМ-судна) «Эмпайр Морн».

Последний представлял собой обычное торговое судно, на котором была установлена катапульта с истребителем «Харрикейн». Такие [69] корабли появились, чтобы дать конвою возможность уничтожать следящие за ними немецкие самолеты-разведчики, которые предпочитали держаться за пределами досягаемости корабельных орудий. Они передавали по радио координаты конвоя, его курс и скорость, что облегчало действия подводных лодок. Пилот «Харрикейна» после завершения миссии должен был садиться на воду у борта эсминца и молиться, чтобы его как можно быстрее выудили из ледяной воды. Эта не слишком удачная импровизация была порождена нехваткой авианосцев для прикрытия конвоев. Ведь такой необходимости заранее никто не предвидел. Ближнее прикрытие конвоев обеспечивали крейсера «Нигерия» под флагом контрадмирала Г.М. Барроу и «Лондон» с 2 эсминцами.

Эскорт конвоя QP-11 состоял из 6 эсминцев, 4 корветов и 1 траулера. Его прикрывал крейсер «Эдинбург» под флагом контр-адмирала Бонхэм-Картера. Корабли 1-й флотилии тральщиков, базирующиеся в Кольском заливе, и 2 русских эсминца должны были помогать эскорту в первые сутки перехода.

Так как силы Флота Метрополии в этот период значительно сократились в связи с отправкой кораблей для операции по захвату Мадагаскара, на помощь ему была прислана американская эскадра контр-адмирала Гиффена, состоящая из нового линкора «Вашингтон», авианосца «Уосп», тяжелых крейсеров «Уичита» и «Гускалуза» и 6 эсминцев. Эти корабли, за исключением «Уоспа», вышли вместе с адмиралом Тови, который имел линкор «Кинг Георг V», авианосец «Викториес», тяжелый крейсер «Кент» и 10 эсминцев (4 из них были американскими). Флот Метрополии должен был обеспечить дальнейшее прикрытие обоих конвоев. В качестве дополнительной меры у норвежского побережья были развернуты 4 подводные лодки. Они имели приказ следовать на северо-восток, чтобы перехватить немецкие корабли, вышедшие из Тронхейма. Позднее к ним должна была присоединиться пятая лодка, которая сопровождала конвой PQ-15 до меридиана 5° О. Однако 2 мая произошел [70] трагический инцидент. Одна из этих лодок, P-551 с польским экипажем, была потоплена кораблями эскорта конвоя PQ-15, так как оказалась в 100 милях от предписанной позиции.

Обратный конвой QP-11, который вышел, как и предполагалось, 28 апреля, на следующий день был обнаружен немецкими самолетами и подводными лодками. А еще на следующий день, когда крейсер «Эдинбург» шел зигзагом впереди конвоя, он получил 2 попадания торпедами, выпущенными U-456. Одна торпеда попала в середину корпуса, а вторая в корму. Кормовая часть вместе с рулем была оторвана. Эсминцы «Форестер» и «Форсайт» вместе с 2 русскими эсминцами остались с поврежденным крейсером, решившим вернуться в Кольский залив, до которого было 250 миль. Капитан 1 ранга Г.У. Фолкнер попытался управляться машинами, но ветер и волны мешали этому, и корабль двигался в нужном направлении крайне медленно. Адмирал Бонхэм-Картер приказал «Форестеру» взять крейсер на буксир, но буксирный конец вскоре порвался. Тогда было решено использовать «Форсайт» для удержания «Эдинбурга» на курсе. Эксперимент удался, и процессия двинулась в путь. Англичане не подозревали, что U-456 продолжает следить за ними. У русских эсминцев кончалось топливо, и им пришлось вернуться в базу. После этого «Эдинбург» отдал буксир, чтобы «Форсайт» мог присоединиться к «Форестеру» для защиты поврежденного корабля от подводных лодок. Эсминцы хорошо справились со своей задачей, так как U-456 даже не попыталась добить свою жертву. Следующие 23 часа, умело используя машины, — за время одной вахты с мостика было передано 64 команды! — «Эдинбург» медленно двигался на восток. Вечером 1 мая к нему присоединились тральщики «Харриер», «Нигер», «Госсамер» и «Хуссар» вместе с русскими сторожевиком и буксиром. Они прибыли из Кольского залива на помощь «Эдинбургу». К несчастью, буксир оказался недостаточно мощным, чтобы тащить крейсер, но он помог «Эдинбургу» удерживаться на курсе. [71]

Тем временем конвой QP-11 с поредевшим эскортом следовал дальше. 1 мая в 5.40, когда он находился в 150 милях восточнее острова Медвежий, его неожиданно атаковали 4 немецких торпедоносца. Это был первый случай использования авиационных торпед против арктических конвоев. Англичане полагали, что за конвоем следят 4 подводные лодки, и пытались оторваться от них, меняя курс. На море плавало множество льдин, часто налетали снежные заряды, и видимость колебалась от 2 до 10 миль. Внезапно эсминец «Беверли», находившийся на левом крамболе конвоя, передал: «Вижу противника». Немцы прекрасно знали генеральный курс конвоя и направили на перехват эсминцы «Герман Шёманн», Z-24 и Z-25. Они считали, что эти корабли легко расправятся со слабо защищенным конвоем. Немецкие корабли имели 10–150-мм орудий и 5–127-мм. 4 оставшихся британских эсминца в общей сложности имели 6–120-мм орудий и 3–102-мм. Получив сообщение «Беверли», командир эскорта капитан 2 ранга М. Ричмонд немедленно собрал свои корабли. Он с такой смелостью и агрессивностью отражал все попытки немцев атаковать конвой, что противник отказался от своего намерения. Флагман Ричмонда — эсминец «Бульдог» — полностью оправдал свое имя! 5 раз немцы пытались прорваться к транспортам, но каждый раз встречали отпор, достойный сэра Ричарда Гренвилла³. Другие офицеры назвали действия капитана 2 ранга Ричмонда рискованным блефом, но благодаря ему конвой сумел проследовать далее. Немецкие эсминцы получили приказ добить «Эдинбург» и отступили.

Прежде чем описать дальнейшие действия немецких кораблей, ненадолго вернемся к конвою PQ-15. Через 2 [72] дня после выхода, когда конвой находился в 250 милях юго-западнее острова Медвежий, он был обнаружен вражеским самолетом, но по какой-то причине немцы на 3 дня оставили его в покое. Потом 6 бомбардировщиков Ju-88 сбросили бомбы с пикирования, однако попаданий не добились, а один бомбардировщик был сбит. 3 мая в 1.30, разминувшись со следующим домой QP-11, конвой был снова атакован, на сей раз 6 торпедоносцами.

Немцы умело использовали дымку и сумерки, летя над самой водой. Радар обнаружил торпедоносцы, когда они оказались всего в 6000 ярдов от конвоя. Они сумели потопить 3 транспорта, в том числе судно коммодора. Сам коммодор и еще 137 моряков были спасены. Противник потерял 3 самолета. Хотя подводные лодки постоянно следили за конвоем, они не пытались его атаковать. В 22.30 немецкие бомбардировщики еще раз атаковали конвой. Один Ju-88 был сбит, а конвой потерь не имел. Вечером 4 мая юго-восточный шторм принес с собой сильный снегопад, и под его прикрытием в 21.00 на следующий день конвой благополучно прибыл в Кольский залив.

2 мая в 6.30 вражеские эсминцы обнаружили «Эдинбург», который самостоятельно полз со скоростью 3 узла, управляясь с помощью буксира, который держался на левом крамболе крейсера. Второй буксирный конец был заведен с кормы на тральщик «Госсамер». Первым заметил немцев тральщик «Хуссар», который смело открыл огонь из своего единственного 102-мм орудия. В соответствии с инструкций адмирала Бонхэм-Картера капитан 1 ранга Фолкнер немедленно отдал оба буксира и вступил в бой. Крейсер не мог маневрировать и медленно кружил на месте со скоростью 8 узлов. Но даже в таком состоянии «Эдинбург» оставался грозным противником. Уже вторым залпом он поразил головной немецкий эсминец «Герман Шёманн», тот остановился и начал тонуть. После этого в бой вступили эсминцы «Форсайт» и «Форестер». Схватка превратилась в смертельную игру в кошки-мышки среди снежных шквалов и дымовых завес, которые [73] ставили эсминцы, чтобы прикрыть «Эдинбург». В 6.50 «Форестер» выпустил по немцам 3 торпеды, но сам тут же получил 3 попадания снарядами. Погиб командир эсминца капитан-лейтенант Г.П. Хаддарт, а «Форестер» потерял ход. Z-24 тоже дал торпедный залп. Торпеды проскочили под килем «Форестера» и пошли на неуправляемый крейсер. Одна из торпед почти на пределе дальности хода попала в крейсер напротив первого попадания с U-456, хотя с другого борта. Взрыв почти переломил крейсер пополам. Тем не менее, он продолжал вести огонь, хотя теперь и адмирал, и командир корабля ясно понимали, что надежд спасти «Эдинбург» не осталось. Капитан 2 ранга Солтер поставил «Форсайт» между немцами и поврежденным «Форестером», и немцы обрушили на него сосредоточенный огонь с дистанции 4000 ярдов. «Форсайт» дал полный ход и укрылся в дымовой завесе, но все-таки получил 4 попадания. Одно из них пришлось в котельное отделение, и «Форсайт» потерял ход. Один из 4 тральщиков был направлен в Кольский залив, чтобы привести на помощь русские эсминцы, а 3 оставшихся продолжали бой с исключительной отвагой. Как заметил адмирал, «они напоминали молодых терьеров». К огромному облегчению англичан, 2 уцелевших немецких эсминца забрали 200 человек команды «Германа Шёманна», затопили его и умчались прочь полным ходом. Вероятно, в условиях плохой видимости они приняли английские тральщики за эсминцы. Эта нерешительность лишила немцев громкой победы, так как они могли полностью уничтожить английскую эскадру.

Спустя некоторое время поврежденные «Форестер» и «Форсайт» сумели дать ход. Однако «Эдинбург» мог затонуть в любую минуту, поэтому адмирал приказал тральщикам снять экипаж крейсера. Потери в личном составе оказались невелики. В лазарете крейсера находились раненные моряки с торговых судов. Поднять их на верхнюю палубу и перенести на тральщики оказалось довольно трудно. Но все они, вместе с экипажем «Эдинбурга», вернулись в Ваенгу. Когда все люди были сняты, адмирал [74] приказал «Форсайту» потопить крейсер торпедой. Всего в этом бою английские корабли потеряли убитыми 4 офицеров и 74 матроса. 43 человека были ранены.

В предыдущей главе мы кратко описали состояние дел на берегу в Ваенге, поэтому никого не удивляют частые упоминания нечеловеческих условий, в которых были вынуждены жить спасшиеся с потопленных военных кораблей и транспортов союзников. Однако грустная истина заключается в том, что русские просто не могли предложить ничего лучше. Продуктов в северных *oblasts* почти не было, и местное население сидело на такой диете, которую в другой стране сочли бы недостаточной, чтобы удержать душу в теле. Вот потому моряки «Эдинбурга», высадившиеся на берег, в течение двух суток не имели горячей пищи. Погода была холодной, но все, что смогли предложить местные власти, — это миска жиденького супчика и ломоть черствого ржаного хлеба. Вот на таком рационе они и существовали до отправки обратно в Англию. По прибытию в лагерь каждый человек получил по одному одеялу и куску мыла. Капитана 1 ранга Фолкнера очень беспокоили условия, в которых пришлось жить его морякам, но ни он, ни кто другой ничего изменить не могли.

Пока происходило все это, 28 и 29 апреля Бомбардировочное Командование провело очередные атаки «Тирпица», такие же безуспешные, как и предыдущие.

Но перечень несчастий на этом не заканчивается. 1 мая линкор «Кинг Георг V» в густом тумане протаранил и потопил эсминец «Пенджаби». Глубинные бомбы эсминца взорвались, когда он тонул, и так повредили линкор, что его пришлось поставить в док для ремонта. Его место в составе сил прикрытия занял линкор «Дьюк оф Йорк», на который и перенес флаг вице-адмирал Кертейс.

Вечером 13 мая крейсер «Тринидад», кое-как залатанный листами, которые привез злосчастный «Эдинбург», вышел в море под флагом контр-адмирала Бонхэм-Картера. Он мог развить скорость 18 узлов, и был отправлен в Соединенные Штаты для капитального ремонта. Его [75] сопровождали эсминцы «Сомали», «Матчлесс», «Форсайт» и «Форестер», причем последним двум тоже требовался ремонт. Контр-адмирал Барроу на крейсере «Нигерия» вместе с крейсерами «Кент», «Норфолк» и «Ливерпуль» патрулировал западное острова Медвежий, чтобы прикрыть переход «Тринидада». Дальнеекрытие операции осуществлял Флот Метрополии, который вышел из Скапа Флоу 15 мая. Русские обещали истребительноекрытие на первых 200 милях пути, но

прибыли всего 3 самолета. Они покружили над кораблями 45 минут, после чего вернулись на аэродром. Немецкий самолет-разведчик обнаружил крейсер и его эскорт 14 мая, когда они прошли всего 100 миль. Вечером того же дня «Тринидад» атаковали 25 бомбардировщиков Ju-88, но успеха не добились. В 22.37 появились 10 торпедоносцев и сбросили торпеды. Еще через 8 минут одиночный Ju-88 спикировал на крейсер из-за низкого облака и сбросил серию бомб, одна из которых попала в правый борт напротив мостика и взорвалась на нижней палубе. Внутри корпуса под мостиком вспыхнул пожар. Вторая бомба взорвалась вплотную у борта, выбив временные заплатки. Были затоплены погреба и несколько отсеков, появился крен. Пожары от взрыва первой бомбы быстро усиливались, но корабль все еще мог двигаться и сумел уклониться от торпед, которые были сброшены еще до атаки бомбардировщика. Через четверть часа «Тринидад» уклонился еще от нескольких торпед. Но к полуночи пожары окончательно вырвались из-под контроля. Крейсер находился в районе действий вражеских подводных лодок. Утром следовало ожидать возобновления воздушных атак, поэтому надежды на спасение корабля больше не было. Адмирал согласился с предложением капитана затопить крейсер. Эсминцам было приказано снять экипаж, а потом адмирал приказал «Матчлессу» потопить «Тринидад». Погиб 1 офицер и 60 матросов экипажа крейсера. Взрывами бомб были также убиты 20 раненных моряков с торговых судов, которые пережили гибель «Эдинбурга». [76]

Потеря двух ценных крейсеров за короткое время встревожила адмирала Тови. Он обсудил ситуацию с контр-адмиралом Бонхэм-Картером и целиком поддержал его рекомендации: если не будут нейтрализованы аэродромы в северной Норвегии, приостановить проводку конвоев, пока темнота не обеспечит им хоть какое-то прикрытие. Тови передал в Адмиралтейство: «Если конвои должны следовать по политическим соображениям, нужно ожидать очень тяжелых потерь». Первый Морской Лорд пришел к аналогичному заключению. Учитывая мнение моряков, он выступил против отправки нового конвоя в Россию до наступления осени.

Но политики имели на данный предмет совершенно иную точку зрения. Бивербруки Гарриман 1 октября 1941 года подписали в Москве протокол поставок в Россию. Он четко определял, сколько и каких грузов должно быть поставлено до 30 июня 1942 года. Русские упорно настаивали на пунктуальном выполнении данного соглашения. После вялого начала американцы теперь производили достаточно снабжения и судов, чтобы обеспечить свою долю поставок. 30 апреля президент Рузвельт сообщил Черчиллю, что по крайней мере 107 транспортов «погружены или грузятся в Соединенном Королевстве и Соединенных Штатах к 1 июня». Высшие власти исходили из совершенно неверных представлений о возможностях арктических конвоев и полностью игнорировали мнение специалистов. В сентябре 1941 года английские и американские эксперты по морским перевозкам высказались в пользу альтернативного маршрута через Персидский залив. Однако к рассмотрению этого варианта обратились лишь тогда, когда немцы убедительно доказали, что могут сделать арктический маршрут слишком дорогостоящим.

Поэтому Черчилль постарался объяснить Рузвельту невозможность выполнить его требование ускорить отставку конвоев, чтобы избежать скопления транспортов в портах. Он утверждал, что речь не идет о переброске эскортных кораблей из Атлантики в Арктику, так как сопровождение [77] атлантических конвоев и без того слишком слабое. Более серьезной причиной является постоянно растущая угроза со стороны вражеских тяжелых кораблей и эсминцев. Черчилль обратился с отчаянной просьбой к президенту «не оказывать давления на нас, чтобы изменить наше мнение относительно операции, которую мы тщательно изучали, и выполнение которой может потребовать от нас усилий, масштаб которых мы не можем измерить». Черчилль писал: «Три конвоя каждые два месяца, по 35 или 25 судов в каждом конвое, согласно имеющемуся опыту, это тот предел, который мы можем выдержать». Но, как мы видели, даже это противоречило мнению Первого Морского Лорда.

Через несколько дней Сталин получил сообщение, что 90 груженых транспортов ожидают конвоя, после чего он потребовал от Черчилля «принять все необходимые меры, чтобы обеспечить прибытие указанных грузов в СССР в течение мая, так как это исключительно важно для нашего фронта». В это время германские армии снова перешли в наступление, двигаясь к кавказским нефтяным полям, поэтому не возникает сомнений в обоснованности просьб русских. В ответ премьер-министр пообещал, что «мы прорвемся к вам с максимальным количеством военных грузов». Он попросил Сталина увеличить помощь конвоям со стороны русских флота и авиации. Но русские не имели морской авиации, а сухопутная, подобно Люфтваффе, не была подготовлена к взаимодействию с флотом. Но русские могли сделать достаточно много, чтобы помешать немецким подводным лодкам патрулировать у входа в Кольский залив. Черчилль так обрисовал проблему Комитету начальников штабов: «Не только премьер Сталин, но и президент Рузвельт резко возражают против нашего желания приостановить проводку конвоев. Русские ведут тяжелые бои и ожидают, что мы пойдем на риск и заплатим соответствующую цену. Уже скопилось много американских судов. Мое собственное мнение, которое я выражаю с большой осторожностью, что конвой PQ-16 должен выйти 18 [78] мая. Операция будет оправдана, если хотя бы половина дойдет. Наше нежелание совершить попытку ослабит наше влияние на основного союзника. Всегда остаются неопределенные факторы погоды и удачи, которые могут помочь нам. Я разделяю ваши опасения, но полагаю, что это вопрос долга». Для офицеров и матросов военных кораблей и транспортов конвоев «путь к славе» оказался крайне опасным, как и предсказывало Адмиралтейство. [79]

В результате боев, описанных в предыдущей главе, угроза конвоям со стороны немецких эсминцев, базирующихся в Норвегии, была устранена. Те корабли, которые не были потоплены, нуждались в ремонте. Разумеется, угроза атаки карманного линкора «Адмирал Шеер», находящегося в Нарвике, сохранилась, а вскоре к нему должен был присоединиться однотипный «Лютцов». Несмотря на это, адмирал Тови решил, что гибель крейсеров «Эдинбург» и «Тринидад» является наглядным подтверждением того, что угроза атак подводных лодок и авиации к востоку от острова Медвежий слишком велика, чтобы рисковать тяжелыми кораблями и крейсерами, направляя их в этот район. Поэтому он решил изменить схему прикрытия следующих двух конвоев — RQ-16 и QR-12, которые должны были выйти 21 мая из Хваль-фиорда (Исландия) и Кольского залива соответственно. Первый конвой состоял из 35 судов под командованием коммодора Г.Н. Гейла и был самым крупным из отправленных до сих пор. Это стало следствием политических соображений, о которых мы уже говорили.

Непосредственное сопровождение конвоя было поручено тральщику «Хазард» и траулерам «Неферн Вэйв», «Леди Маделейн», «Ретривер» и «Сент-Эльстан». Северо-восточнее Исландии к конвою должны были присоединиться [80] 5 эсминцев и 5 корветов под командованием капитана 2 ранга Онслоу, который находился на эсминце «Ашанти». К западу от острова Медвежий от возможного нападения «Шеера» конвой должна была прикрывать эскадра контр-адмирала Барроу: крейсера «Нигерия» (флагман), «Норфолк», «Кент», «Ливерпуль» и 3 эсминца. Линейный флот должен был крейсировать северо-восточнее Исландии в готовности перехватить «Тирпиц», если тот выйдет в море. Кроме того, конвою RQ-16 были приданы 2 подводные лодки. Это должно было отбить у немцев желание направлять для его атаки надводные корабли. 5 английских и 3 русские подводные лодки были развернуты у северо-западного и северного побережья Норвегии. После того как была обнаружена переброска в Норвегию «Лютцова», а это произошло уже после выхода конвоев в море, к русским обратились с просьбой дать подводным лодкам приказ вести интенсивный радиообмен. Это должно было создать впечатление, что союзники развернули гораздо больше лодок, чем на самом деле. Воздушная разведка велась по маршруту следования конвоев до точки в 100 милях к северо-западу от мыса Нордкап. 4 летающие лодки, базирующиеся в Исландии, должны были обеспечивать дополнительное противолодочное прикрытие, пока конвои не окажутся в 200 милях западнее острова Медвежий. Чтобы помешать немцам использовать пикировщики, транспорты конвоя RQ-16 были оснащены аэростатами.

Самым слабым местом плана было, разумеется, отсутствие истребительного прикрытия. Опыт средиземноморских конвоев показывал, что никакое количество зениток не может заменить истребители. Однако у англичан не хватало авианосцев. К тому же Королевский Флот проводил ряд операций в Средиземном море и Индийском океане и не мог выделить ни одного авианосца для прикрытия русских конвоев. Русские пообещали облегчить проводку конвоев путем массированных воздушных атак немецких аэродромов в северной Норвегии. Однако атаки [81] оказались слишком слабыми и были проведены уже после того, как немцы завершили удары по конвоям.

RQ-16 и QR-12 вышли в срок. Первые 3 дня перехода RQ-16 прошли спокойно. Утром 23 мая траулер «Ретривер» был вынужден вернуться в Исландию для ремонта. У капитана 2 ранга Онслоу, эсминцы которого должны были встретить конвой вечером того же дня, возникли проблемы — не сразу смог обнаружить конвой, так как тот попал в полосу густого тумана. Две колонны транспортов в тумане разделились. Только утром 25 мая они сумели соединиться. Командир эскорта начал перестраивать конвой в 8 колонн еще до того, как обе его части встретились. Такой строй представлял более сложную мишень для пикировщиков. Они обычно заходили с кормы, и в этом случае большее число судов могло вести огонь по самолетам. В 6.00, когда конвой находился в 20 милях юго-восточнее острова Ян Майен, появился контрадмирал Барроу со своими крейсерами. Видя не слишком аккуратный строй конвоя, он приказал крейсерам занять место между колоннами транспортов, а своим 3 эсминцам — усилить противолодочное прикрытие вокруг конвоя. Все было готово к отражению воздушных атак. Через час появился первый немецкий самолет-разведчик. Он держался за пределами досягаемости зениток, посылая регулярные сообщения по радио о координатах конвоя, его курсе и скорости. В составе конвоя было одно САМ-судно «Эмпайр Лоренс», поэтому возник вопрос: поднимать истребитель «Харрикейн», чтобы сбить ищейку, или подождать появления более серьезной угрозы? Так как погода была отличной, воздушная атака должна была последовать довольно скоро. Поэтому было принято мудрое решение придержать единственный истребитель.

Во второй половине дня 25 мая мимо прошел обратный конвой QR-12, состоящий из 11 судов. Немцы обнаружили его только утром этого же дня. Его САМ-судно сбilo самолет-разведчик. Хотя немцы всю вторую половину дня следили за QR-12, они его не атаковали. Конвой прибыл в Исландию 4 дня спустя. [82]

Но для RQ-16 несчастья только начинались.

Примерно в 20.30 на востоке появились 12 пикировщиков Ju-88. Используя свою обычную тактику, они зашли на конвой с кормы, держась на высоте от 15 до 20 тысяч футов, после чего начали пикировать на выбранные цели с ужасающим воем. Их встретил плотный зенитный огонь. Голубое небо заполнили черные и желтые клубки разрывов. С жутким грохотом рвались бомбы, но когда через полчаса немцы улетели, выяснилось, что они добились довольно скромного результата. Близким разрывом было повреждено судно «Карлтон», которое повернуло обратно в Исландию на буксире у траулера «Ноферн Вэйв». Им предстояло долгое путешествие, причем рассчитывать на чью-либо помощь уже не приходилось. Немцы в ходе атаки потеряли 2 самолета.

Одновременно с атакой пикировщиков появились 7 торпедоносцев He-111. Эту угрозу сочли настолько серьезной, что «Эмпайр Лоренс» поднял свой «Харрикейн». Язык пламени над полубаком транспорта возвестил о взлете самолета. Его пилот, капитан авиации Хэй, сбил один торпедоносец и серьезно повредил второй. В результате атака торпедоносцев была сорвана, и ни одна торпеда в цель не попала. К несчастью, артиллеристы конвоя приняли возвращающийся «Харрикейн» за немецкий самолет и сбили его прежде, чем пилот успел посадить истребитель на воду. Хэй был серьезно ранен. Эсминец «Волентир» быстро поднял его из воды, и Хэй остался жив. Однако его «авианосцу» повезло меньше.

Когда солнце светит 24 часа в сутки, такие понятия, как «утро», «день» и «ночь», становятся относительными и теряют свое значение. В течение следующих 10 часов немецкие самолеты провели серию атак, вынуждая расчеты зенитных орудий постоянно находиться на боевых постах и не давая им отдыха. Фактор выносливости играет очень важную роль при защите конвоев. Зимой приходится бороться с холодом и ужасной погодой, а летом можно попасть под воздушную атаку в любое время суток. [83]

До сих пор немецкие подводные лодки постоянно крутились вокруг конвоя, но не решались атаковать, так как многочисленные корабли эскорта были настороже. Однако утром 26 мая немцы решили воспользоваться неблагоприятной гидроакустической обстановкой. Около 3.00 одна лодка незамеченной подошла к конвою и торпедировала пароход «Сирос», который вскоре затонул. 28 из 37 человек экипажа были спасены тральщиком «Хазард» и траулером «Леди Маделейн».

Теперь конвой находился в 250 милях на WSW от острова Медвежий. Адмирал Барроу должен был действовать в соответствии с имеющимися инструкциями и отвести крейсера, чтобы начать патрулирование между конвоем и норвежским побережьем. Это давало возможность перехватить карманные линкоры, если они выйдут в море, чтобы атаковать конвой. Уход крейсеров означал резкое ослабление ПВО конвоя, однако адмирал Тови считал это приемлемым.

Единственная воздушная атака 26 мая произошла после ухода крейсеров. Ее провела группа пикировщиков и торпедоносцев. Судя по всему, немцы не знали об ослаблении эскорта. Помня о полученном отпоре, они провели атаку довольно вяло и нерешительно и не добились ни одного попадания. А корабли эскорта в это время охотились за подводными лодками, которые осмелели после первого успеха и попытались развить его. Капитана 2 ранга Онслоу не обманул временный перерыв в воздушных атаках. Конвоем еще предстояли 4 дня пути, а самая опасная часть маршрута была впереди. Он знал, что немцы станут более решительными, как только узнают, что крейсера ушли. Единственными кораблями в составе эскорта, которые могли отогнать Ju-88, прежде чем те начнут пикировать, были корабль ПВО «Алинбанк» и новый эсминец «Мартин», чьи новые 120-мм орудия имели большой угол возвышения и могли вести огонь по воздушным целям. Остальным кораблям приходилось рассчитывать только на мелкие зенитки — 2-фунтовки пом-пом, 40-мм бофорсы, 20-мм эрликоны и пулеметы. Они [84] не могли помешать пикировщику сбросить бомбы, хотя *после* этого могли повредить или даже сбить самолет.

27 мая в 3.20 конвой был вынужден повернуть на юго-восток. Он следовал этим курсом 2 часа, чтобы обойти тяжелые паковые льды. Вскоре после поворота траулер «Леди Маделейн», находящийся на левом фланге, заметил эскадрилью торпедоносцев «Хейнкель», кружащую на горизонте в ожидании удачного момента для атаки. Их атака была неудачной, однако через 8 часов германская авиация возобновила удары, причем теперь она действовала гораздо решительнее. В небе появились тучи, которые шли на высоте около 3000 футов, что позволяло немецким самолетам подходить к цели незамеченными. Горизонтальные бомбардировщики, пикировщики и торпедоносцы атаковали одновременно со всех направлений, не делая различия между транспортом и кораблями эскорта. Спокойное море, столь необычное для этих бурных широт, покрылось множеством белых фонтанов от рвущихся бомб. Атаки были настолько мощными, что оборона была просто смята. Однако военные корабли и транспорты продолжали отчаянно отбиваться в ходе боя, который длился около 3 часов. Первым пострадал транспорт «Аламар». Потом два близких разрыва повредили борт американского судна «Мормаксул» которое начало погружаться. В 14.00 6 пикировщиков атаковали с кормы САМ-судно «Эмпайр Лоренс». Через пару минут, когда рассеялся дым разрывов, стало видно, что от судна осталась только разбитая спасательная шлюпка, плавающая среди нефтяного пятна, и горстка людей. Траулер «Леди Маделейн» сумел спасти 16 человек из экипажа судна. Однако несколько человек получили тяжелые ранения и скончались позднее.

За этим последовали новые несчастья. Близкими разрывами были повреждены американское судно «Сити оф Джоллет» и британское «Эмпайр Баффин». Рядом с польским эсминцем «Гарланд» взорвалась бомба. От этого сдетонировали еще 3 бомбы, которые разорвались в воздухе над кораблем. «Гарланд» был засыпан шквалом осколков. Оба носовых орудия вышли из строя, на палубе [85] лежали мертвые и раненые. Хотя из развороченного полубака валил густой дым, оставшиеся орудия вели бешеный огонь, пока командир эскорта не приказал поврежденному эсминцу полным ходом следовать в Мурманск. Из 145 человек экипажа погибли 22 и были ранены еще 46 человек. Русский танкер «Старый большевик» получил попадание и загорелся. Его экипаж, в том числе женщины, проявил потрясающую отвагу в борьбе с огнем и отказался покинуть корабль. С помощью французского корвета «Розелис» русские сумели взять пожары под контроль и привели свое судно в порт.

К 14.30 атака завершилась. Конвоем, который сократился до 31 судна, продолжал двигаться на восток. «Старый большевик», над которым поднимался столб дыма, тащился позади. На севере была ясно видна сине-зеленая

кромка льда. Капитан 2 ранга Онслоу решил, что сейчас самый подходящий момент повернуть конвой на север, чтобы увеличить расстояние до берега и использовать в качестве укрытия зону плохой погоды. Напряжение боя начало сказываться на артиллеристах. Хотя до цели еще оставались 3 дня пути, на некоторых кораблях боеприпасы начали подходить к концу.

8 пикировщиков Ju-88 в 17.20 провели неудачную атаку, после чего наступила передышка до 17.45. После этого немецкие торпедоносцы и пикировщики появились снова. Транспорт боеприпасов «Эмпайр Парселл» получил 2 попадания и взорвался с ужасным грохотом, выбросив столб оранжевого пламени. К счастью, за несколько секунд до этого экипаж покинул судно. Торпеда попала в «Лоутер Кастрл», который быстро затонул. Затем получило попадание судно коммодора «Оушен Войс», которое загорелось. В борту над ватерлинией появилась огромная пробоина, но судно сохранило свое место в строю и погасило пожар. С каждой атакой беспокойство командира эскорта о количестве оставшихся боеприпасов становилось все сильнее. Он сигналом приказал экономить снаряды. В «ночные» часы корвет «Хайдерабад» сумел передать несколько ящиков со снарядами на американские [86] корабли, которые расстреляли свои запасы. Как замечает американский историк адмирал Морисон, «Соединенные Штаты не смогли обеспечить свои торговые суда надлежащим вооружением и орудийными расчетами». Некоторые американские транспорты имели только 12,7-мм пулеметы. Рано утром от полученных повреждений затонуло судно «Сити оф Джольет».

На помощь потрепанному конвою пришла погода. Низкие тучи и туман скрыли его от глаз вражеских летчиков, хотя моряки слышали шум моторов у себя над головой. Температура пошла вниз, на мачтах и снастях появились ледяные сосульки, но измученные артиллеристы наконец сумели немного поспать. В первой половине дня 28 мая из тумана выскочили 3 русских эсминца и присоединились к эскорту. Это означало, что путешествие близится к концу. Днем 4 пикировщика Ju-88 атаковали конвой, но плохая погода сорвала все остальные атаки немцев. Впрочем, когда на следующий день конвой повернул на юг к горлу Кольского залива, погода снова улучшилась, и противник вернулся. Но теперь отдохнувшие зенитчики, которым помогал огонь русских эсминцев, помешали противнику добиться новых успехов. Моряки считали стрельбу русских исключительно эффективной. Вечером конвой разделся. 6 судов направились в Архангельск в сопровождении корабля ПВО «Алинбанк», эсминца «Мартин» и 2 тральщиков. Остальные корабли направились в Мурманск. Следует заметить, что в этой группе не было ни одного корабля с мощным радаром. Немцы нанесли мощный удар по обеим группам. 15 самолетов атаковали корабли, идущие в Архангельск, 18 — группу, направленную в Мурманск. К счастью, конвой потерь не понес. 30 мая, в последний день похода, немецкие самолеты трижды атаковали мурманскую группу. При этом 2 немецких самолета были сбиты, а корабли остались целы. Наконец-то появились русские истребители и прикрыли конвой. Один за другим отважные корабли втягивались в узкое горло Кольского залива. По словам капитана 2 ранга Онслоу, «поредевшие, [87] избитые и усталые, но все-таки сохраняющие идеальный строй». Было потеряно 7 судов. 5 были потоплены бомбардировщиками, 1 — торпедоносцем, 1 — подводной лодкой. Учитывая мощь и продолжительность атак, это было выдающееся достижение. Адмирал Тови приписывал это отваге, прекрасной подготовке и неистощимой энергии офицеров и матросов кораблей эскорта, а также выдающейся отваге и решимости экипажей торговых судов. Их стойкость, прекрасная стрельба и великолепная морская выучка заслуживали самой высокой оценки.

Преувеличенные заявления пилотов Люфтваффе создали у германского Верховного Командования совершенно ложное впечатление об эффективности воздушных атак. В то же время подводные лодки не добились успеха, подтвердив мнение Деница, что «действиям лодок в полярных морях сильно мешает короткий период темноты». В результате было решено возложить уничтожение русских конвоев на Люфтваффе. Естественно, о таком решении Адмиралтейство не знало, но вывод об увеличении воздушной угрозы прямо-таки напрашивался из опыта конвоя PQ-16. Сейчас мы знаем, что немцы имели на аэродромах в районе мыса Нордкап около 260 самолетов. Несмотря на просьбы капитана 2 ранга Онслоу, поддержанные адмиралом Тови, усилить ПВО конвоев включением в их состав авианосцев, дополнительных САМ-судов и кораблей ПВО, Адмиралтейство ничего не сделало. Это привело бы к ослаблению наших сил на других театрах, которые в свете глобальной стратегии имели более высокий приоритет.

Неспособность Адмиралтейства обеспечить конвой надежной поддержкой с воздуха, а также отсутствие у нашего русского союзника подходящих самолетов и подготовленных экипажей, заставили главнокомандующего Флотом Метрополии и главнокомандующего Берегового Командования маршала авиации сэра Филиппа Жубера предложить создать на Шпицбергене передовую базу летающих лодок или, в качестве альтернативы, перебросить группу летающих лодок в Мурманск. Одновременно [88] они предложили перебросить в северную Россию самолеты-разведчики и дальние истребители, а также послать в Ваенгу эскадрилью торпедоносцев, чтобы создать угрозу немецким тяжелым кораблям, если они рискнут зайти восточнее острова Медвежий. Представитель британского флота в северной России контр-адмирал Р.Г.Л. Бивен получил приказ обсудить эти предложения с русскими. Он передал, что русские приветствуют подобные меры. То же самое сообщил начальник британской военной миссии в Москве адмирал сэр Джеффри Майлс. Однако Адмиралтейство, в конце концов, выступило против, так как в то время Береговое Командование имело всего 2 эскадрильи торпедоносцев. Их следовало оставить в Англии, так как германские корабли все-таки могли попытаться прорваться в Атлантику, и тогда эти эскадрильи были бы совершенно незаменимы.

Сегодня, когда мы знаем все намерения германского Верховного Командования, учитывая последовавшие события, такое решение Адмиралтейства следует признать крайне неудачным. Однако имевшиеся в его распоряжении ресурсы явно не соответствовали поставленным задачам, поэтому каждый шаг следовало очень тщательно взвешивать. И все-таки было решено к следующему конвою перебросить 8 летающих лодок «Каталина» 210-й и 240-й эскадрилий на озеро Лахта возле Архангельска и в бухту Грязная в Кольском заливе.

В соответствии с обещанием Черчилля президенту Рузвельту, что конвои в северную Россию будут следовать с интервалом примерно в 3 недели, следующий конвой PQ-17 должен был выйти 11 июня. Но необходимость провести операцию, чтобы облегчить положение Мальты, поставила Флот Метрополии в такие обстоятельства, что выход русского конвоя пришлось отложить до 17 июня. Если бы он вышел, как и планировалось, существует определенная вероятность, что он мог избежать разгрома. Но в любом случае, рано или поздно, противникам предстояло помериться силами, и роковой день наступил бы, пусть даже и позднее. [89]

Глава 6.

Роковое решение

В Адмиралтействе проблеме арктических конвоев постоянно уделяли самое пристальное внимание. До сих пор потери, хотя и довольно серьезные, считались приемлемыми, учитывая масштаб трудностей, которые приходилось преодолевать. Но чем больше изучался опыт летних конвоев, тем серьезнее становились опасения штаба. Если противник решит провести комбинированную атаку самолетами и подводными лодками западнее, а надводными кораблями восточнее острова Медвежий, тяжелые потери будут совершенно неизбежны.

В начале июня от разведки была получена информация, которая указывала, что противник готовит именно такую операцию. Поэтому перед Адмиралтейством встала тяжелая задача: собрать соединение, достаточно сильное, чтобы отогнать «Тирпиц» и любые корабли, которые будут его сопровождать. Одновременно оно должно было обеспечить истребительное прикрытие конвоя, соединений ближнего и дальнего прикрытия, найти эскортные корабли для отражения атак подводных лодок. Провести такую операцию было возможно, но для этого требовалось отозвать корабли с других театров, где они были нужны для проведения не менее важных операций. Вся эта хрупкая конструкция могла рухнуть в один момент, если погибнет какой-нибудь из линкоров или авианосцев. [90]

Это означало, по словам Черчилля, «использование таких сил, которые превышали действительное военное значение арктических конвоев». Военное значение, которое он упоминает, мы обсудим позднее, а также порассуждаем на тему, что могло произойти, если бы Адмиралтейство действовало именно так. В свете того, что мы знаем сегодня о намерениях немцев, совершенно ясно, что они не рискнули бы вступить в бой с превосходящими силами флота союзников, поэтому «Тирпиц» так и остался бы эвентуальной угрозой, зато началась бы грандиозная воздушная битва. Британская морская авиация все еще не имела современных истребителей, да и с несовершенными истребителями дело обстояло плохо. Они значительно уступали в количестве и качестве самолетам Люфтваффе. В результате наши драгоценные авианосцы наверняка стали бы основной целью немцев, и часть из них могла выйти из строя на неопределенный срок, а то и вообще погибнуть. Как мы уже упоминали, гидроакустическая обстановка в этом районе была выгодна подводным лодкам, поэтому поврежденные корабли, как показывал опыт, легко становились их добычей. В целом можно сказать, что Адмиралтейство было право, отказываясь бросить вызов немцам, так как все условия складывались в пользу противника. Как писал адмирал Тови: «Создалась стратегическая ситуация, в которой все преимущества на стороне противника. Его тяжелые корабли будут действовать вблизи своего побережья при поддержке крупных сил базовой авиации. Если немцы пожелают, они смогут в качестве прикрытия развернуть завесу подводных лодок в проливах между Шпицбергом и Норвегией. С другой стороны, наши силы прикрытия, если они войдут в эти воды, окажутся без поддержки базовой авиации, в 1000 миль от своих баз, при том, что на эсминцах уже не останется топлива для сопровождения назад поврежденных кораблей».

Дальность плавания эсминцев, как мы уже видели, была решающим фактором в этих операциях. Эсминцы приходилось дозаправлять в море, и хотя это делалось [91] всегда, когда было возможно, постоянно сохранялся элемент неопределенности, зависящий от действий противника и погодных условий.

Адмирал Тови намеревался расстроить планы противника, приказав конвою повернуть назад, когда он окажется между островами Ян Майен и Медвежий. Конвой должен был следовать обратным курсом 12 или даже 18 часов, чтобы завлечь немецкие корабли как можно дальше на запад, где они попадут под удар английских сил. Это также могло дать шанс нашим подводным лодкам. Тови намеревался привести этот план в действие, только если будет точно известно, что противник вышел в море, а погода будет благоприятной для ведения воздушной разведки. Тови не собирался задерживать движение конвоя, если он не будет обнаружен противником. Однако Адмиралтейство не согласилось с планом главнокомандующего, хотя и признало, что в определенных обстоятельствах поворот назад может оказаться полезным. Нет никаких гарантий, что план Тови сработал бы, так как немцы выбирали время и место атаки и совсем не были обязаны загонять себя в невыгодное положение.

Когда адмирал Тови узнал, что PQ-17, как и предыдущий конвой, будет состоять из 35 судов, он предложил Первому Морскому Лорду разделить конвой на 2 части. При этом Тови подчеркнул, что по-прежнему считает большие конвои нежелательными. Во время телефонного разговора с Паундом по этому вопросу Тови впервые узнал, что Паунд предполагает распустить конвой, если тот в Баренцевом море будет атакован германской

эскадрой, в составе которой окажется «Тирпиц». Приказ конвою рассеяться является стандартным ходом в морской войне, если конвой атакован вражескими кораблями, превосходящими по силе охранение. Англичане успешно использовали его, когда конвой из 37 судов, шедший в сопровождении одного вспомогательного крейсера «Джервис Бей», был посреди Атлантики атакован карманным линкором «Адмирал Шеер». Но в Баренцевом море ситуация была совершенно иной. Там транспортам [92] просто некуда было скрыться, так как паковый лед не позволял им выйти за пределы досягаемости немецкой береговой авиации. Более того, опыт показывал, что взаимная поддержка особенно важна при отражении атак самолетов и подводных лодок. Поэтому предложение адмирала Паунда как громом поразило Тови.

Лишь накануне выхода конвоя в море Адмиралтейство выпустило инструкции, касающиеся действий сил прикрытия. В них говорилось, что к западу от острова Медвежий защищать конвой от атак немецких кораблей должны наши надводные силы. К востоку от Медвежьего эта задача возлагалась на подводные лодки. Крейсерская эскадра (ближнее прикрытие) не должна заходить восточнее острова Медвежий, если только конвою не будет угрожать нападение немецкой эскадры, с которой крейсера смогут справиться, то есть в ней не будет «Тирпица». Но в любом случае крейсера не должны заходить далее 25° восточной долготы. Следует отметить, что Адмиралтейство допускало, что «Тирпиц» может атаковать конвой к востоку от острова Медвежий. В этом случае лишь призрачная надежда, что наши подводные лодки сумеют торпедировать немецкий линкор, могла спасти конвой от уничтожения. Возникает вопрос: а следовало ли отправлять транспорты, если обстоятельства складывались так неблагоприятно? Как заметил один из адмиралов, военные корабли могли пойти на такое, поскольку их высокая скорость давала некоторую надежду вернуться от бомб и торпед. Но тихоходные неуклюжие транспорты не могли на это рассчитывать. Ответ заключается в том, что решение не останавливать отправку конвоев было принято на самом высоком политическом уровне, несмотря на протесты моряков. Поэтому Адмиралтейству оставалось лишь исполнять приказ, забыв про возражения.

В целом диспозиция флота, развернутого для защиты конвоев PQ-17 и QP-13, была такой же, как и в предыдущем случае. Непосредственное прикрытие конвоя было возложено на соединение капитана 2 ранга Дж.Э. Брума, находившегося на эсминце «Кеппел». Оно состояло [93] из 6 эсминцев, 4 корветов, 3 тральщиков и 4 траулера. В состав конвоя были включены 2 корабля ПВО «Паломарес» и «Позарика» и одно САМ-судно «Эмпайр Тайд», а также 2 подводные лодки. Ближнее прикрытие осуществляла эскадра контр-адмирала Л.К.Г. Гамильтона, состоящая из британских крейсеров «Лондон» (флагман) и «Норфолк» и американских крейсеров «Тускалуза» и «Уичита». Их сопровождали 3 эсминца. Дальнее прикрытие было возложено на соединение, которым командовал сам адмирал Тови. В него входили линкор «Дьюк оф Йорк» (флагман), американский линкор «Вашингтон» под флагом контр-адмирала Гиффена, авианосец «Викторис» под флагом вице-адмирала сэра Брюса Фрезера, крейсер «Нигерия» под флагом вице-адмирала Г.М. Барроу, крейсер «Камберленд» и 14 эсминцев.

Чтобы обмануть противника, в море был отправлен ложный конвой, состоящий из 5 минных заградителей и 4 угольщиков в сопровождении крейсеров «Сириус» и «Кюрасо», а также 5 эсминцев и нескольких траулера. Он должен был изображать диверсионное соединение, которому поручена высадка десанта в южной Норвегии. Предполагалось, что этот конвой отвлечет силы противника от двух других, особенно потому, что курс соединения дальнего прикрытия был выбран так, чтобы создать у немцев впечатление, что линкоры прикрывают диверсионное соединение. Но все усилия пропали даром. Немцы даже не заметили ложный конвой.

Как уже говорилось, «Каталины» Берегового Командования были переведены в бухту Грязная в Кольском заливе. Они должны были патрулировать к востоку от острова Медвежий.

8 английских, 1 французская и 2 русские подводные лодки патрулировали в районе мыса Нордкап. Русские лодки занимали самые близкие к берегу позиции. Их зоны патрулирования должны были передвинуться на восток, когда конвой проследует мимо Нордкапа.

Наконец, Адмиралтейство проявило пророческий дар, включив в состав конвоя 3 спасательных судна — «Зафаран», [94] «Ратлин» и «Замалек». Это были небольшие пассажирские суда водоизмещением около 1200 тонн. Каждое из них было подготовлено к спасению экипажей потопленных транспортов. Они имели на борту медицинский персонал и хорошо оборудованные лазареты, что было совершенно необходимо для спасения раненых.

Пока Адмиралтейство и главнокомандующий Флотом Метрополии согласовывали между собой меры, которые следует принять для защиты следующей пары конвоев, германское морское командование подготовило план операции «*Rifsselsprung*» - «Ход конем». Немцы намеревались атаковать крупными силами следующий конвой, идущий в Мурманск. В названии не было никакого подтекста, кроме типичной немецкой склонности к мелодраматизму. До сих пор атаки конвоев проводились самолетами, кораблями и подводными лодками по отдельности. Они действовали небольшими группами. Теперь немцы решили нанести массированный удар всеми силами.

Надводные корабли были сведены в две группы. В Тронхейме находилась эскадра адмирала Шнивинда в составе линкора «Тирпиц» (флагман), тяжелого крейсера «Хиппер» и 6 эсминцев. В Нарвике стояли карманные линкоры «Адмирал Шеер» и «Лютцов» и еще 6 эсминцев.

К 10 июня на позиции северо-восточнее Исландии должны были выйти 3 подводные лодки. Их задачей было обнаружение конвоя и слежение за ним. Еще 5 лодок были направлены патрулировать к острову Медвежий.

Особая роль придавалась воздушной разведке. Она должна была выявить состав эскорта конвоя, а также обнаружить английские тяжелые корабли. Для этого немцам следовало держать под контролем район между Шетландскими и Фарерскими островами, Исландией и островом Ян Майен. Самолеты-разведчики также должны были вести наблюдение за якорными стоянками в Скапа Флоу, Фёрт-оф-Форте, Морей-Фёрте и Рейкьявике. Они должны были постоянно поддерживать контакт с любым обнаруженным соединением. Если английские тяжелые корабли не будут обнаружены, следовало взять под тщательный контроль [95] зону диаметром 250 миль вокруг конвоя. Чтобы избежать роковых ошибок, пилоты имели приказ атаковать только авианосцы и торговые суда. Прочие корабли разрешалось атаковать, только если не было никаких сомнений в том, что они английские. Руководство операцией возлагалось на штаб Группы ВМФ «Север», расположенный в Киле, и адмирала Карлса. Тактическое командование осуществлял командующий флотом, находящийся на «Тирпице». Руководство подводными лодками тоже осуществляла Группа ВМФ «Север» через командующего силами ВМФ на Северном театре (адмирал Шмундт). Целью операции было быстрое уничтожение торговых судов. Если это окажется невозможным, следовало повредить как можно больше транспортов, оставив подводным лодкам и самолетам добывать их. В случае необходимости «Тирпиц» и «Хиппер» должны были заняться эскортом конвоя, пока «Шеер» и «Лютцов» уничтожают транспорты. Сражения с превосходящими силами союзников следовало избегать. Операцию надлежало закончить до того, как на сцене появятся линкоры дальнего прикрытия. Наконец, и Группа ВМФ «Север», и командующий флотом имели право единолично прекратить операцию.

15 июня адмирал Редер представил этот план Гитлеру и подробно объяснил все детали с помощью карты. Он подчеркнул, что погода играет на руку немцам, а полярные льды вынудят конвой следовать на расстоянии 150–200 миль от норвежских аэродромов на последнем отрезке пути. Адмирал особо отметил, что Люфтваффе господствуют в Баренцевом море, и потому английские корабли не осмеливаются заходить туда. Редер заверил Гитлера, что операция будет проводиться только, если будет исключен риск встречи с превосходящими силами английского флота, а Люфтваффе обеспечат надежное воздушное прикрытие «Тирпицу».

Как всегда, Гитлера больше всего беспокоила опасность повреждения тяжелых кораблей. Наибольшую угрозу для «Тирпица», по его мнению, представляли самолеты. Фюрер настаивал, что Люфтваффе должны обнаружить [96] и вывести из строя вражеские авианосцы до того, как начнется операция. Это ограничение фактически поставило крест на «Ходе конем». Никто не мог гарантировать, что авианосцы будут обнаружены, а если и будут, то их удастся вывести из строя. Но Редер прекрасно знал, что спорить с Гитлером бесполезно, и решил провести операцию в два этапа. Как только будут обнаружены конвои, эскадра из Тронхейма перейдет в Вест-фиорд, следуя вдоль берега. Эскадра из Нарвика перейдет в Альтен-фиорд, расположенный недалеко от Нордкапа. После этого обе группы проведут дозаправку. Получив кодовый сигнал, который будет передан по радио после того, как Гитлер даст разрешение на операцию, обе группы выйдут в море и встретятся в 100 милях к северу от мыса Нордкап. Оттуда они двинутся на перехват конвоя в районе к востоку от острова Медвежий.

Оба конвоя вышли в море, как и планировалось, 27 июня. Мы проследим за конвоем PQ-17 под командованием коммодора Дж.К.К. Даудинга. Конвой следовал в Архангельск, так как порт Мурманска временно не действовал после сильных бомбардировок. Один из транспортов сел на мель при выходе из Рейкьявика, а второй был поврежден плавучими льдами в Датском проливе и тоже был вынужден вернуться. Конвой сократился до 33 судов и танкера «Грей Рейнджер». Он тоже был поврежден льдами, и ему пришлось поменяться местами с танкером «Олдерсдейл», с которого заправлялись корабли сопровождения. Именно «Олдерсдейл» сопровождал конвой.

В полдень 1 июля конвой был обнаружен немецким самолетом и с этого момента почти непрерывно находился под наблюдением противника. Исключение составляли короткие периоды, когда конвой заходил в полосы тумана. Погода была хорошей, море спокойным, что позволяло кораблям сопровождения без труда принимать топливо с танкера. Несколько раз были замечены подводные лодки, но корабли эскорта вынуждали их погружаться, хотя одна все-таки успела приблизиться и выпустить торпеды, от которых конвою пришлось уклоняться. [97] Во второй половине дня PQ-17 разминуслся с обратным конвоем QR-13. Около 18.00 появились 9 торпедоносцев и атаковали конвой, но успеха не добились. Тем временем к конвою подошел контр-адмирал Гамильтон со своими 4 крейсерами. Он решил держаться в 40 милях севернее, чтобы его не заметил немецкий разведчик, следивший за конвоем. Гамильтон надеялся воспользоваться благоприятным случаем и атаковать карманный линкор, если тот попытается перехватить конвой без поддержки «Тирпица». Однако адмирал расположил свои крейсера не там, где следовало, если он собирался помешать немецким кораблям атаковать транспорты. Вечером 2 июля PQ-17 попал в густой туман. Это позволило ему незаметно повернуть на восток к острову Медвежий. Хотя немецкие самолеты временно скрылись, подводные лодки продолжали следовать за конвоем. Во второй половине дня адмирал Гамильтон решил известить немцев о своем присутствии и подошел к конвою на расстояние 20 миль. Он полагал, что немецкий самолет-разведчик заметил его, и снова удалился на прежнее расстояние. Однако немцы не увидели крейсера Гамильтона. Вскоре адмирал получил радиogramму из Адмиралтейства. В ней говорилось, что кромка льдов располагается дальше на север, чем предполагалось ранее. Гамильтон приказал поднять бортовой гидросамолет «Лондона», чтобы доставить командиру эскорта приказ повернуть конвой и пройти в 70 милях севернее острова Медвежий. В этом случае расстояние до аэродрома Банак, где находились основные силы немецкой авиации, должно было составить около 400 миль. Но капитан 2 ранга Брум, который имел инструкцию, требующую провести конвой как можно дальше на восток, если все идет

нормально, повернул на север не так сильно, как требовал адмирал. Примерно в 22.15 крейсерское соединение снова сблизилось с конвоем. На этот раз немецкий разведчик заметил его и передал сообщение, что и требовалось контрадмиралу Гамильтону, так как незадолго до этого он получил сообщение о передвижениях немецких кораблей. [98]

Присутствие американских крейсеров ввело в заблуждение немецкого пилота, который принял их за авианосцы. Впрочем, «Лондон» он принял за линкор.

В течение нескольких дней английские самолеты-разведчики не могли провести съемку немецких якорных стоянок. Только 3 июля летчики сообщили, что «Тирпица» и «Хиппера» в Тронхейме нет. Попытка осмотреть Нарвик снова провалилась. В действительности во второй половине дня 2 июля началась первая стадия операции «Ход конем». «Шеер» и «Лютцов» в сопровождении 6 эсминцев отправились в Альтен-фиорд, а «Тирпиц» и «Хиппер» вместе с 4 эсминцами — к Лофотенским островам, чтобы войти в Вест-фиорд. Однако «Лютцов» коснулся фунта, снимаясь с якоря, и больше в операции не участвовал, но остальные корабли проследовали по назначению. 3 эсминца из группы «Тирпица» тоже выскочили на мель, и с линкором остался лишь один.

Рано утром 4 июля одинокий торпедоносец «Хейнкель» проскочил сквозь разрыв в тучах и торпедировал американское судно «Кристофер Ньюпорт». Экипаж был снят спасательным судном, а транспорт пришлось затопить. Море в это время было гладким, как стекло, а тучи шли на высоте не более 500 футов.

Теперь Адмиралтейство знало, что немцы что-то затевают. Однако оставалось совершенно неясным, то ли немецкие корабли вышли в море, то ли они скрываются в одном из многочисленных фиордов на северном побережье Норвегии. На всякий случай было решено дать контрадмиралу Гамильтону разрешение зайти на восток дальше, чем было установлено планом (долгота Нордкапа), если, по его мнению, ситуация этого потребует, и если адмирал Тови специально не запретит этого делать. Впрочем, главнокомандующий не считал, что имеющаяся информация о действиях немцев может служить основанием для изменения ранее выработанных планов. Если мы помним, Адмиралтейство считало, что за меридианом острова Медвежий безопасность конвоя должны обеспечивать *только* подводные лодки. Поэтому Тови приказал [99] крейсерам повернуть назад, как только конвой пройдет мимо мыса Нордкап или даже ранее, если так решит Гамильтон. Исключение могло быть одно: Адмиралтейство даст твердые гарантии, что встречи с «Тирпицем» не будет. Контр-адмирал Гамильтон, который собирался оставаться рядом с конвоем, пока не прояснится ситуация, но в любом случае не долее, чем до 14.00 5 июля, когда конвой окажется уже в Баренцевом море, ответил адмиралу Тови, что собирается повернуть, когда его эсминцы закончат прием топлива. Он предполагал завершить заправку к 22.00. Но в 19.30 Адмиралтейство приказало ему оставаться с конвоем до получения дальнейших инструкций, которые будут присланы в самое ближайшее время. Гамильтон в это время шел зигзагом в 10–20 милях впереди конвоя. Начиная с 16.45, конвой двигался на северо-восток, чтобы удалиться от аэродрома Банак. Немцы провели две воздушные атаки. Первая была предпринята в 19.30 группой пикировщиков и торпедоносцев, но немецкие летчики действовали вяло и нерешительно. Зато через час 25 торпедоносцев показали, на что они способны. Подойдя на малой высоте практически вплотную, их лидер всадил 2 торпеды в «Нейварино», но сразу после этого объятый пламенем «Хейнкель» рухнул в море. Хотя остальные пилоты были не столь отважны, но все-таки сумели торпедировать еще 2 судна: «Уильям Хупер» и русский танкер «Азербайджан». Но затонули лишь первые два судна, а танкер сумел добраться до цели. Снова спасательные суда сумели быстро снять команды с тонущих транспортов.

Несмотря на эти потери, моряки эскортных кораблей и транспортов чувствовали себя совершенно уверенно, приберегая боеприпасы для новых схваток с пилотами Люфтваффе. Но пока эти атаки еще не начались, зато в 2000 миль от места событий, в Уайтхолле, состоялось совещание, на котором была решена судьба 30 тяжело нагруженных судов и их экипажей.

В Адмиралтействе собрались Первый Морской Лорд, заместитель начальника Морского Штаба вице-адмирал [100] Мур и несколько офицеров, отвечавших за проводку конвоев. Они обсуждали ситуацию, возникновение которой было предсказано заранее, но из которой так и не удалось найти удовлетворительный выход. Перед ними лежала карта, на которую была нанесена свежая информация о положении английских и немецких кораблей. Несколько окружностей показывали, куда немцы могут пойти к определенному времени. На этой же карте были нанесены примерные курсы флота адмирала Тови и конвоя и их координаты к этому времени. Все, что было известно о немецких кораблях, это то, что они покинули свои якорные стоянки. Поэтому в данный момент они вполне могли идти на перехват злосчастного конвоя, встреча с которым могла состояться завтра около 2.00. В данный момент крейсера контр-адмирала Гамильтона находились в 150 милях северо-восточнее острова Медвежий, а Флот Метрополии под командованием адмирала Тови крейсировал в 350 милях к западу от него. Одним из вариантов было повернуть конвой назад и двинуть линкоры полным ходом ему навстречу, пока они не окажутся в пределах радиуса действия самолетов. Это должно было произойти примерно в 2.00, то есть в тот момент, когда могли появиться немецкие корабли. Такой вариант вряд ли спас бы конвой от атаки. Зато вся мощь Люфтваффе в северной Норвегии могла обрушиться на английскую эскадру, в составе которой имелся только один авианосец. Не говоря уже о том, что его самолеты не могли соперничать с немецкими. Это также замедлило бы продвижение конвоя на восток, причем без всякой пользы, так как флот не мог прикрывать его, пока конвой не выйдет из района возможной атаки. На это Адмиралтейство никак не могло пойти.

Другим вариантом было отозвать крейсера, которые не могли оказать сопротивления «Тирпицу», и оставить конвой следовать своим курсом в сопровождении эсминцев, надеясь, что использование дымзавес и угроза торпедной атаки спасет от гибели хотя бы часть транспортов. Это решение имело то преимущество, что в едином строю конвой [101] мог оказать более упорное сопротивление самолетам и подводным лодкам. Кроме того, можно было надеяться на помощь тумана, который укроет транспорты.

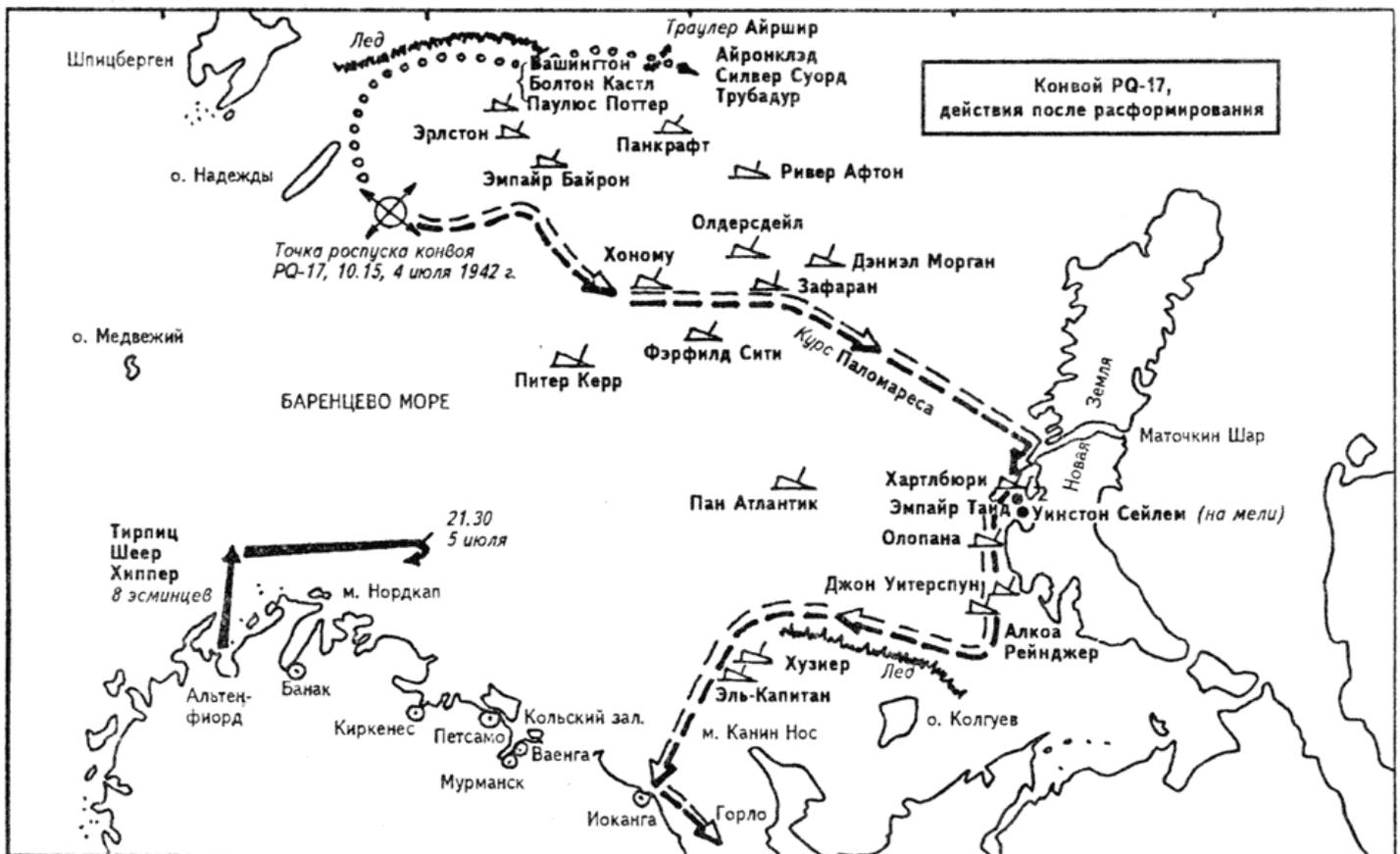
Наконец, можно было приказать конвою рассеяться, надеясь, что немцы не захотят держать свои корабли в море слишком долго, пока они будут гоняться за отдельными транспортами. Хотя в этом случае часть судов неизбежно погибнет, многие смогут спастись. Недостатком этого варианта было то, что после роспуска конвоя собрать его обратно уже не представлялось возможным. Поэтому немецкие самолеты и подводные лодки получали заметное преимущество при атаке одиночных судов.

Совершенно очевидно, что Первый Морской Лорд больше всего думал об угрозе атаки «Тирпица». Он считал ее самой серьезной из трех. Плохая погода могла спасти конвой от воздушных атак. Полярный день серьезно затруднял действия подводных лодок, но лишь туман мог помочь при атаке надводных кораблей. Как уже говорилось, Паунд давно обдумывал эту ситуацию, задолго до того, как она случилась на самом деле. И давно пришел к заключению, что роспуск конвоя будет самым правильным решением. Хотя почти все участники совещания, которое он проводил, были против этого, их аргументы Паунд счел недостаточно убедительными, чтобы они смогли заставить его изменить решение. Когда все участники совещания высказались, он на минуту закрыл глаза, что-то обдумывая, а потом повернулся к начальнику службы связи. «Передайте крейсерам отходить на запад полным ходом. Конвою рассеяться». За всю свою долгую и выдающуюся службу адмирал Паунд ни разу не принимал столь рокового решения. [102]

Глава 7.

Злосчастный конвой

4 июля около 22.00 контр-адмирал Гамильтон получил из Адмиралтейства приказ, имеющий гриф «Особо срочно»: «Крейсерам на полной скорости отойти на запад». Адмирал предположил, что вскоре ему будет передана дополнительная информация, которая объяснит причину этого решения. Но через несколько минут он получил новый приказ, который имел гриф всего лишь «Срочно»: «Ввиду угрозы надводных кораблей конвою рассредоточиться и следовать в русские порты». За ней последовала еще одна радиограмма с грифом «Особо срочно», подтверждающая предыдущую: «Конвою рассеяться». Разница между «рассеяться» и «рассредоточиться» очень важна. Транспорты конвоя, которому приказано рассредоточиться, уже не соблюдают строя. Каждое судно следует к цели с той скоростью, которую может развить. Так как в данном случае все суда направлялись в один порт, в течение нескольких часов они должны были находиться практически рядом. Если же конвой получает приказ рассеяться, суда должны как можно быстрее расходиться по всем направлениям, согласно заранее подготовленному плану. Если у Гамильтона и оставались какие-то сомнения относительно неизбежности боя с немецкими кораблями, они были полностью рассеяны пометками на этих радиogramмах и их содержанием. [104]



К такому же выводу пришел и капитан 2 ранга Брум, который их тоже получил. В инструкциях командиру эсминцев ясно говорилось, что в случае атаки конвоя значительно превосходящими силами противника он обязан следить за вражескими кораблями и использовать любой подходящий момент, чтобы атаковать их. Поэтому Брум решил, что он обязан присоединиться к крейсерам. Поэтому в 22.15, передав коммодору Даундингу приказ рассеять конвой, Брум покинул его. Как он говорил потом, решение бросить конвой, слабо вооруженные корветы и траулеры в такой момент было самым трудным в его жизни. К несчастью, Тови узнал о том, что Брум присоединился к крейсерам, только через 21 час. Именно это стало предметом жестокой критики.

По случайному стечению обстоятельств первый приказ Адмиралтейства на флагмане Гамильтона «Лондон» был получен в тот момент, когда крейсер поднял гидросамолет для проведения ледовой разведки. Поэтому Гамильтон еще полчаса следовал на восток, безуспешно пытаясь отозвать самолет. Потом тот сел на воду у борта корабля ПВО «Паломарес», который снял экипаж и отбуксировал гидросамолет в Маточкин Шар, а оттуда — в Архангельск. Экипажу пришлось 2 месяца околачиваться на берегу, пока Адмиралтейство решило списать машину. Пилот самолета лейтенант Р. Вигнэлл так никогда и не узнал, почему его оставили в России.

В 22.30 крейсера повернули на запад. Они увеличили скорость до 25 узлов и прошли южнее конвоя, чтобы перекрыть возможное направление, с которого мог появиться противник. Видимость в это время была отличной, но по морю ползли отдельные пятна тумана. Кое-где виднелись айсберги.

Для адмирала Гамильтона выполнение инструкций было таким же тяжелым делом, как и для капитана 2 ранга Брума. Адмирал выразил свои чувства в радиограмме, адресованной крейсерам: «Я знаю, что вам всем так же тяжело, как и мне, оставлять эти прекрасные суда, чтобы они могли самостоятельно следовать в порт». Его [105] также волновало, какое впечатление может произвести внезапный отход крейсеров на моральный дух экипажей торговых судов, так как они не знали причины его поступка. Морякам могло показаться, что крейсера просто удирают со всех ног. Если бы он знал, что инструкции Адмиралтейства основаны на предположениях, а не на точном знании, Гамильтон наверняка не отошел бы столь поспешно. Однако полученные радиограммы создали у него впечатление непосредственной угрозы.

Приказ рассеять конвой стал неожиданным и неприятным сюрпризом для коммодора Даундинга, поэтому он дважды попросил повторить его. Когда повтор подтвердил его самые худшие опасения, Даундинг сделал вывод, что на горизонте вот-вот появятся немецкие корабли. Капитаны торговых судов, которые ничего не знали о причинах странных действий эскорта, никогда не забудут этот момент. На совещании в Исландии их предупредили, что переход будет сложным. Однако они были спокойны, зная, что корабли эскорта защитят транспорты, если это будет нужно. А теперь им приказали рассеяться, в то время как корабли прикрытия стремительно исчезли за горизонтом. Однако, когда роковой приказ был отдан, 30 «купцов» исполнили его со слаженностью хорошо вышколенного флота. Часть кораблей повернула на север, к кромке льдов, часть на юг, к вражескому побережью, кто-то повернул на запад на обратный курс, а кто-то продолжал следовать к цели на восток. Так как кораблей в конвое было почти столько же, сколько румбов на картушке компаса, кое-кто из капитанов, не отличавшихся самостоятельностью, невольно сбился в кучки, чтобы иметь хоть какую-то помощь.

Противник очень быстро оценил преимущества, которые предоставило ему Адмиралтейство. Немецким самолетам больше не приходилось прорывать плотный огневой заслон перед хорошо охраняемым конвоем. Теперь пилоты могли спокойно выбирать цели и без помех атаковать с малой дистанции. Подводные лодки были рады, [106] что исчезли надоедливые английские эсминцы, которые уже 5 дней вынуждали их держаться поодаль. Они смело поднялись на поверхность и полным ходом бросились в погоню за транспортом, координаты которых передавали самолеты. В воздухе и на море началась охота, которая вскоре должна была превратиться в избиение.

Первой жертвой стал «Эмпайр Байрон», торпедированный подводной лодкой 5 июля. К северу от него группа из 4 судов — «Эрлстон», «Вашингтон», «Болтон Кастрл» и «Паулюс Поттер» — стала жертвой атаки пикировщиков и подводных лодок. Позднее «Панкрафт», следовавший в одиночку, последовал за ними на дно. Вскоре после полудня подводная лодка перехватила и потопила судно коммодора «Ривер Афтон». Чуть позднее был потоплен «Карлтон». «Фэйрфил Сити» и «Дэниэл Морган» укрылись в полосе тумана, но вечером вышли из нее и тут же были замечены самолетом. Три Ju-88 немедленно сикировали на первое судно, накрыв его бомбами, и оно начало быстро погружаться. «Морган» яростно отбивался и успешно уклонился от 9 серий бомб. Его 76-мм орудие сбило 2 атакующих самолета, но потом его заклинило. Однако последовали еще 2 атаки, и от близких разрывов разошлись швы корпуса. Судно начало принимать воду, и экипаж был вынужден оставить его. Подводная лодка поднялась на поверхность, чтобы добить его. Допросив моряков и указав им курс на ближайшую землю, лодка отправилась искать новые жертвы. Группа, состоящая из тральщика «Саламандер», танкера «Олдерсдейл», транспорта «Оушн Фридом» и спасательного судна «Зафаран», была атакована самолетами. Танкер и спасательное судно были потоплены. К счастью, «Саламандер» сумел спасти экипажи сразу после завершения атаки. Еще одной жертвой воздушной атаки стал «Питер Керр». Подводные лодки потопили «Хоному». В первые сутки боища немцы потопили 12 судов, доведя общий счет потерь конвоя до 15. Это уже в 2 раза превышало потери любого конвоя, отправленного в Россию. [107]

Но конец еще был далеко. На следующий день немецкие самолеты снова начали обыскивать Баренцево море. Они натолкнулись на шедший в одиночку «Пан Атлантик». Через несколько минут судно уже горело и тонуло. Подводные лодки, предположив, что уцелевшие транспорты направляются к Новой Земле, направились туда. С 6 по 8 июля они потопили «Хартлбюри», «Олопану», «Джон Уайтерспун» и «Алкоа Рейнджер». Все эти суда направлялись на юг, в Белое море.

Тем временем глава британской морской миссии в Северной России получил зловещее предупреждение Адмиралтейства, что ночью 5/6 или рано утром 6 июля конвой может быть атакован немецкими кораблями. Его перехватили корабли ПВО «Паломарес» и «Позарика», каждый из которых собрал вокруг себя маленькую группу корветов и тральщиков. Поэтому они всем встреченным судам советовали как можно быстрее двигаться на восток. Сами корабли ПВО тоже взяли курс на Новую Землю. Группа «Паломареса» шла впереди. К ней присоединились сухогрузы «Бенджамин Харрисон» и «Эль Капитан». Эти корабли первыми пришли на якорную стоянку в проливе Маточкин Шар, разделяющем два самых больших острова архипелага. Они прибыли туда 7 июля. Вскоре после этого там появился «Саламандер», сопровождающий «Оушн Фридом», а потом «Хузиер», «Сэмюэл Чейз» и спасательное судно «Замалек». Когда прибыла «Позарика», в проливе собрались чуть ли не все оставшиеся корабли эскорта. Последним прибыл корвет «Лотус», который, несмотря на зловещее предупреждение Адмиралтейства, повернул, чтобы подобрать экипаж «Ривер Афтона». Он нашел коммодора Даунинга сидящим на плотике в ледяной воде вместе с двумя матросами. Неподалеку находились капитан и 56 человек экипажа судна.

После спешного совещания на борту «Паломареса» было решено покинуть стоянку как можно быстрее, так как корабли в Маточкином Шаре могли атаковать и самолеты, и подводные лодки. Поэтому вечером 5 транспортов [108] в сопровождении 2 кораблей ПВО, 3 тральщиков и 3 траулеров образовали небольшой конвой и направились на юг к Белому морю. Почти сразу они попали в густой туман, и «Бенджамин Харрисон» оторвался от группы и вернулся на стоянку. Остальные корабли проследовали дальше. Утром 8 июля туман ненадолго приподнялся, и конвой подправил курс так, чтобы пройти восточнее и южнее острова Колгуев, который лежит в 50 милях от материка. Время от времени конвою попадались шлюпки с моряками потопленных судов. Эскортные корабли забирали людей на борт. Во второй половине дня конвой достиг юго-западной оконечности Новой Земли, но впереди появился паковый лед. Пришлось повернуть на запад, чтобы обогнуть его. Вечером конвой снова повернул на юг. Когда корабли находились всего в 60 милях от материка, около 22.00 их атаковали примерно 40 горизонтальных бомбардировщиков. Так как русские истребители не появились, немцы получили возможность в течение 4 часов спокойно упражняться в бомбометании по беззащитным транспортам. В результате близкими разрывами были потоплены еще 2 судна — «Хузиер» и «Эль Капитан». На «Сэмюэле Чейзе» в котлах полопалось множество трубок, компасы выбросило из нактоузов, но стойкий экипаж сумел спасти судно. Маленькое спасательное судно «Замалек» почти выбросило из воды близкими разрывами. Хотя он сел кормой, но все-таки сумел продолжить путь. Если бы «Замалек», переполненный спасенными моряками, был потоплен, потери в людях были бы ужасными. Корабли отчаянно призывали на помощь русские истребители, но не получили ответа. Неравный бой продолжался. Два корабля ПВО мужественно защищали своих подопечных, так как лишь их тяжелые зенитки могли отбить атаку с большой высоты. О меткости их огня говорит то, что 4 немецких самолета были сбиты. В 2.30 вражеские самолеты наконец улетели, а через полчаса появились 2

русские летающие лодки. Они кружили в небе, пока конвой снизил ход, чтобы «Замалек [109]» мог догнать его. Коммодор Даудинг на «Оушн Фридом» вместе с «Сэмюэлем Чейзом» и кораблями эскорта прибыл в Архангельск на следующий день. Первым делом он начал выяснять, сколько судов из состава его конвоя пережили побоище. С облечением Даудинг увидел, что в гавани уже находятся «Донбасс» и «Беллингхэм», а также спасательное судно «Рэтлин». Это составляло 4 транспорта. Где-то у берегов Новой Земли болтался «Бенджамин Харрисон». Только 5 судов из 30 — в это трудно было поверить. Вскоре стали поступать сообщения, что еще несколько судов добрались до берега. Коммодор Даудинг сразу попытался собрать эскортную группу, чтобы отправиться на поиски.

16 июля он покинул Архангельск на корвете «Поппи» вместе с «Лотусом» и французским корветом «Ла Малуйн». Тихая погода, стоявшая последние две недели, сменилась штормами, и трем корветам, двигавшимся на север, пришлось нелегко. 19 июля они пришли в бухту Белушья Губа на южном побережье Новой Земли, где обнаружили на берегу 12 моряков с «Олопаны». Двигаясь дальше вдоль берега, корветы нашли «Уинстон Сейлем», который сел на мель юго-восточнее мыса Северный Гусиный Нос и не мог самостоятельно сойти с нее. Его пришлось временно оставить там, а корветы пошли дальше. В бухте Моллер стояло САМ-судно «Эмпайр Тайд» с 240 спасенными моряками на борту. На нем кончались продукты, поэтому моряков распределили по 3 корветам, а капитану «Эмпайр Тайда» сказали готовиться к отплытию, когда корветы вернутся. На следующий день они прибыли к проливу Маточкин Шар, где коммодор Даудинг обнаружил еще 5 судов своего конвоя. Это были «Сильвер Суорд», «Трубадур» и «Айронклэд», которые своим спасением были обязаны энергии и находчивости командира траулера «Айршир». Об их приключениях мы еще расскажем. Там же находились «Бенджамин Харрисон» и поврежденный русский танкер «Азербайджан». Вскоре к ним присоединились русский ледокол «Мурман» и траулер. Коммодор Даудинг решил двинуться в [110] путь немедленно. Сам он перешел на «Мурман», так как надеялся, что ледокол проложит путь сквозь лед, который вынудил повернуть на запад предыдущий конвой, что подставило его под удар немецких самолетов. К счастью, эти 5 судов немедленно вышли в море, потому что на следующее утро в проливе появилась немецкая подводная лодка. Найдя якорную стоянку пустой, она обстреляла русскую радиостанцию.

Забрав по дороге «Эмпайр Тайд», конвой поспешил на юг. Во время перехода часто встречался туман, и несколько раз конвой сталкивался с подводными лодками. Во время одного такого эпизода, к огромному удивлению Даудинга, командир «Мурмана» приказал дать полный ход и бросился наутек, покинув конвой. Ледокол вернулся, лишь когда паника на борту улеглась. «Уинстон Сейлем» все еще сидел на мели, но теперь рядом с ним находились 2 русских буксира. 22 июля эскорт был усилен после прибытия корабля ПВО «Позарика», 3 тральщиков, корвета и 2 русских эсминцев. Вечером 24 июля все корабли благополучно прибыли в Архангельск. Благодаря усилиям американского военно-морского атташе, который прилетел на Новую Землю на старой «Каталине», «Уинстон Сейлем» был снят с мели и прибыл в порт 28 июля. Это было последнее судно из состава злополучного конвоя. Общее количество уцелевших транспортов достигло 11. Из 35 транспортов и 1 танкера, начавших переход, 2 судна вернулись назад, 13 транспортов и 1 спасательное судно были потоплены самолетами, 10 были потоплены подводными лодками. Немцы потеряли всего 6 самолетов. Позднее стало известно, что немцы использовали 202 самолета для атак конвоя PQ-17, в том числе 130 бомбардировщиков, 43 торпедоносца и 29 разведчиков. Из 156492 тонн грузов до цели дошли только 57176 тонн. Погибли 430 танков, 210 самолетов и 3350 автомобилей, чего хватило бы для оснащения целой армии. Это была настоящая катастрофа.

Прежде чем перейти к рассказу о последствиях этих событий, мы должны рассказать историю лейтенанта [111] Л.Дж.Э. Гредуэлла, командира траулера «Айршир». Его изобретательность и энергия спасли 3 транспорта, которые вполне могли разделить участь 23 погибших. Когда конвой начал рассеиваться, он взял под свою защиту «Сильвер Суорд», «Трубадур» и «Айронклэд» и пошел к острову Надежды, который находился в 70 милях на северо-запад от точки расформирования конвоя. Гредуэлл надеялся отстояться там, пока не исчезнет неизвестная опасность, от которой им пришлось удирать. Однако пробиться к острову не удалось, так как он встретил тяжелые льды, вынудившие маленький конвой повернуть на восток. К этому времени по радио начали поступать отчаянные радиogramмы с гибнущих судов. Одно за другим они становились жертвами немецких подводных лодок и самолетов. Тогда Гредуэлл решил, что единственный шанс на спасение заключается в том, чтобы зайти подальше во льды. К счастью, лед не был слишком толстым. Так он и сделал, используя свой траулер в качестве ледокола. Когда 4 корабля углубились на 20 миль в ледовое поле, Гредуэлл приказал остановиться, так как двигаться дальше было невозможно. Черные корпуса кораблей резко выделялись на фоне ослепительно белого льда. Вокруг плясали миражи, которые позволяли видеть объекты, находящиеся далеко за горизонтом. Они висели в воздухе, и это тоже тревожило Гредуэлла. Если немецкие самолеты заметят его маленькую группу, их судьба будет решена. Поэтому он побывал по очереди на всех судах и убедился, что всюду есть большой запас белой краски. Гредуэлл приказал выкрасить в белый цвет все борта и надстройки, обращенные на юг. Одновременно он распорядился подготовить к бою орудия танков, погруженных на палубы. Необходимые боеприпасы были подняты из трюмов. В качестве последней меры предосторожности Гредуэлл приказал погасить все котлы, так как даже маленький клубок дыма мог выдать их. В течение 2 дней 3 транспорта и траулер стояли во льдах. Когда по радио перестали поступать сигналы бедствия, Гредуэлл решил, что настало время двигаться дальше. Выбраться [112] на чистую воду оказалось не так просто. Южный ветер зажал корабли во

льду. Когда наконец все выбрались на свободу, было решено, что следовать в Архангельск слишком рискованно, поэтому Гредуэлл повел своих подопечных в бухту на северной оконечности Новой Земли. Там они стали на якорь, а траулер принял уголь с одного из транспортов. После этого маленький конвой двинулся на юг. В проливе Маточкин Шар они увидели «Бенджамина Харрисона», который оторвался от конвоя коммодора Даудинга и вернулся на стоянку. Не решаясь использовать собственную рацию, Гредуэлл отправил людей на русский береговой пост связи. Не без труда он добился того, что в Архангельск было передано сообщение об их прибытии. В итоге, хоть и с запозданием, коммодор Даудинг получил это сообщение.

Не менее драматичный, но более горький характер имеют рассказы моряков, спасшихся с потопленных судов. 2 шлюпки с 46 моряками «Вашингтона» попали в метель, которая длилась 6 часов. Они провели в море целую неделю, прежде чем добрались до Новой Земли, страдая от голода и холода. Высадившись на берег, они обнаружили, что, кроме супа из чаек, эти пустынные острова не могут предложить им ничего. Поэтому вернулись в шлюпки и поплыли дальше на юг. Через 2 дня они встретили 4 шлюпки с экипажем «Паулюса Поттера». Треть из них пострадала от обморожений. Перекусив дикими утками, которых удалось добыть, караван двинулся дальше. Наконец они обнаружили сидящий на мели «Уинстон Сейлем». Только там моряки впервые за 10 дней получили настоящую еду. Русский китобоец перевез их на «Эмпайр Тайд», где уже находились 240 человек с потопленных судов.

Другому экипажу повезло больше. Он высадился возле русского пионерского лагеря, где моряков сразу накормили.

Все эти истории говорят о стойкости и страданиях на ледяном севере. Ведь даже в разгар лета здесь немногим лучше, чем зимой. Всего в Архангельск были доставлены [113] около 1300 человек с потопленных транспортов. Большинству из них пришлось довольно долго проторчать без дела в этом негостеприимном городе. Русские медики, как могли, заботились о раненых и больных, однако им не хватало лекарств и современной медицинской техники. Как мы увидим позднее, ложная гордость мешала им принять помощь, которую могли предложить англичане и американцы.

Русские, узнав о катастрофе, сочувствия не выказали. Командир «Позарики» Лоуфорд вспоминает, что он встретился с русским адмиралом, командовавшим силами в Белом море⁴. Встреча продолжалась 2,5 часа. После того как Лоуфорд обстоятельно, ничего не скрывая, рассказал адмиралу о трудностях, которые приходится преодолевать конвоям при существующей ситуации, он услышал ответ: «Вам следует отправлять более крупные конвои и обеспечивать их более надежной защитой. Они должны иметь истребительное прикрытие на всем пути». В этом русский адмирал был совершенно прав, если говорить о войне в Арктике. Но советское командование в то время просто не понимало сути глобальной стратегии, хотя ему нельзя отказать в справедливости критики.

Теперь вернемся к немецким кораблям, стоящим на якорях в Вест-фиорде и Альтен-фиорде. Так как соединение адмирала Тови не было обнаружено до 3 июля, выполнить приказ Гитлера вывести из строя авианосцы было просто невозможно. А ведь это ставилось неременным условием начала операции! Тем не менее, адмирал Редер не хотел терять время на получение разрешения фюрера и приказал 3 июля перевести «Тирпиц» в Альтен-фиорд, где уже стоял «Шеер». Это было сделано ночью 3/4 июля. Таким образом, 3 тяжелых корабля и 7 эсминцев оказались в идеальном месте для броска, когда конвой войдет в Баренцево море. [114]

Однако разрешение Гитлера было получено только 5 июля в 11.37. При этом было наложено ограничение: Шнивинду разрешалась только короткая вылазка. Хотя немцы знали, что крейсера Гамильтона уходят на запад, а флот адмирала Тови болтается где-то в 450 милях от конвоя, двигаясь на юго-запад, РВМ все-таки полагало, что затягивать операцию нельзя. Считалось, что 6 июля после 1.00 «Тирпиц» уже может быть атакован торпедоносцами «Викториеса».

Немецкая эскадра, двигающаяся на север, покинула гавань в 17.00. Оказавшись в 30 милях от берега, она повернула на восток. Она была обнаружена и атакована русской подводной лодкой К-21 как раз в момент поворота. Хотя русские заявили о 2 попаданиях в «Тирпиц», в действительности он не получил повреждений. Через час эскадра была замечена самолетом-разведчиком, а в 20.30 ее встретила подводная лодка «Аншейкн», следовавшая к новому району патрулирования. Лодка сразу сообщила о встрече, но выйти в атаку не сумела. Сообщения об успешных действиях немецких самолетов и подводных лодок против судов распущенного конвоя были получены в Берлине, и РВМ в 21.30 отменило операцию «Ход конем», к огромному разочарованию адмирала Шнивинда. В течение ночи 5/6 июля Адмиралтейство трижды сообщало адмиралу Тови, что «Тирпиц» может не рискнуть гнаться за конвоем, если немцы заметят британские линкоры, следующие на восток, ведь «Тирпиц» мог попасть под атаку торпедоносцев «Викториеса». Адмирал Тови 6 июля в 6.45 даже повернул свой флот на восток, когда услышал шум моторов немецкого самолета-разведчика. Адмирал надеялся привлечь внимание немцев, но это ему не удалось. В 10.40 крейсера контр-адмирала Гамильтона присоединились к Флоту Метрополи. К 12.30 погода ухудшилась настолько, что вести воздушную разведку было невозможно, и Тови опять повернул на юго-запад. Все его корабли вернулись в порты 8 июля. Последнее сообщение о немецких кораблях поступило от британского самолета, базирующегося в северной [115] России. 7 июля он видел, как немцы возвращались в Нарвик. Подводные лодки все-таки попытались перехватить немцев, но безуспешно. Эскадра Шнивинда благополучно вернулась назад.

Когда стали ясны размеры катастрофы, по обе стороны Атлантики поднялся страшный шум. Так как союзники не могли делать никаких публичных заявлений, немецкая пропагандистская машина завертелась на полных оборотах, максимально используя выгоды ситуации. Позднее, когда появились показания пленных и рассказы моряков с потопленных судов, против Королевского Флота были выдвинуты серьезные обвинения в некомпетентности, оправдаться в которых полностью ему так и не удалось. Говорилось, что британские корабли бросили своих подопечных на произвол судьбы в самый критический момент. Все указывали, что погибли 23 транспорта, тогда как ни один из военных кораблей не получил ни царапины. Лживость этих обвинений показывают действия кораблей ПВО, корветов и тральщиков, которые продемонстрировали высочайшее чувство долга. Они проявили мужество и изобретательность, спасая моряков и помогая уцелевшим транспортам добраться до цели. И все-таки нам следует тщательно проанализировать все факты, прежде чем делать какие-либо заключения.

Необходимо отметить, что немцы подготовили детальный план атаки конвоя своими надводными кораблями. Эти корабли вышли в море для выполнения данного плана. Когда стало известно, что конвой рассеялся, и с ним более эффективно справятся подводные лодки и самолеты, корабли, а в том числе и «Тирпиц», были отозваны.

Единственной причиной приказа конвою рассеяться является желание уменьшить потери, которые он может понести в ходе атаки надводных кораблей. При атаках подводных лодок и самолетов сохранение строя является самым надежным способом отразить их. Когда конвою угрожают все три вида атаки, как это было в случае PQ-17, принять решение очень сложно. Если рассеять конвой слишком рано, это повлечет за собой катастрофу. То же [116] самое произойдет, если конвой рассеется слишком поздно. Единственное, что совершенно ясно, — такое решение должен принимать командир на месте событий. Нет никаких сомнений, что если бы такое право было предоставлено адмиралу Тови, он приказал бы крейсерам отходить на запад, так как между ним и Адмиралтейством не было разногласий в данном вопросе. Однако он предоставил бы капитану 2 ранга Бруму свободу действий. Адмирал Тови давно подозревал, что германское командование не позволит «Тирпицу» атаковать конвой, если его сопровождают эсминцы, так как немцы серьезно опасались торпедных атак. Именно поэтому он считал роспуск конвоя преждевременным. Адмиралтейство было с этим не согласно. Можно лишь гадать, что произошло бы, если бы конвой не был распущен, а эсминцы остались с ним. В этом случае все зависело бы от действий немецких адмиралов. Редер предупредил адмирала Шнивинда, что неудача может иметь серьезные последствия. Все это, а также отношение Гитлера к действиям крупных кораблей сковывали морское командование. Его действия не отличались смелостью, от которой во многом зависит успех операции. Однако, даже если бы об этой слабости немцев было известно Адмиралтейству, на подобной зыбкой почве нельзя строить свои планы. Численность немецких кораблей, переброшенных в северную Норвегию, позволяла противнику добиться полного успеха.

В отношении отзыва крейсеров Черчилль заметил: «Адмирал Паунд, вероятно, не послал бы столь резкого приказа, если бы дело касалось только британских кораблей». Черчилль договорился до предположения, что присутствие и вероятная гибель американских крейсеров, входивших в эскадру контр-адмирала Гамильтона, «могли лишить его хладнокровия, с которым он обычно принимал сложные решения». Но все это произошло еще до роспуска конвоя. Адмирал Паунд согласился с мнением Тови, что крейсера не должны заходить восточнее острова Медвежий, если только они не могут атаковать [117] более слабую немецкую эскадру, то есть такую, где нет «Тирпица». Поэтому крайне сомнительно, что присутствие двух американских крейсеров могло повлиять на решение Первого Морского Лорда отозвать эскадру Гамильтона.

Адмирал Тови считал, что контр-адмирал Гамильтон должен был отправить эсминцы назад к распущенному конвою, когда стало ясно, что «Тирпица» поблизости нет. Он полагал, что эсминцы помогли бы отражать атаки подводных лодок. Они также могли собрать вокруг себя часть транспортов. Капитан 2 ранга Брус хотел и пытался вернуться, но контр-адмирал Гамильтон приписал немецкому командованию больше отваги, чем оно имело. Он предполагал, что бой с «Тирпицем» может начаться в любой момент. Гамильтон решил, что после расформирования конвоя эскадра Шнивинда попытается атаковать его. В таких обстоятельствах, испытывая острую нехватку информации, он решил, что эсминцы будут полезным усилением его эскадры. Гамильтон рассчитывал, что они помогут ему связать противника боем и оттянуть германские корабли в направлении флота Тови. Вдобавок, когда танкер «Олдерсдейл» вместе с распущенным конвоем исчез в неизвестном направлении, эсминцы в случае возвращения вряд ли бы нашли его. В результате они могли просто остаться без топлива. В действительности танкер был потоплен почти сразу после расформирования конвоя, и эсминцы могли заправиться только с крейсеров.

Самым главным виновником этого разгрома стало Адмиралтейство. Его безапелляционные инструкции полностью сбили с толку командиров эскадр и соединений. При этом Адмиралтейство не потрудились объяснить причины своих распоряжений. Это привело к преждевременному роспуску конвоя. Однако совсем не факт, что именно это стало причиной огромных потерь, которые полностью зависели от действий противника. Тем не менее, если Адмиралтейство имело больше информации о противнике, чем адмиралы в море, последние находились [118] в более выгодной позиции, чтобы решать, что делать. Адмиралтейство не знало погодных условий, состояния кораблей, наличия топлива и боеприпасов и многих других факторов. Как выяснил американский флот в ходе морской войны с Японией, береговой штаб должен снабжать главнокомандующего флотом всей имеющейся информацией, оставив ему непосредственное руководство операциями.

Сегодня, когда известны все факты, становится очевидным, что главной причиной катастрофы стало упрямство правительства, которое требовало провести операцию, почти не имевшую шансов на успех. Как говорит профессор Майкл Льюис: «В свете прошлого опыта видно, что мы решали невозможную задачу — провести конвой по пути в несколько сот миль вдоль занятого противником побережья, где в воздухе полностью господствовали Люфтваффе, в море патрулировало большинство кораблей германского флота и все свободные подводные лодки». Успех стратегии конвоя и эскорта зависит от того, достаточно ли силен эскорт, чтобы отразить все угрозы конвою. Это условие не соблюдалось при отправке конвоев в северную Россию. Тот факт, что Адмиралтейство не рисковало направлять Флот Метрополии в воды к востоку от острова Медвежий, подтверждает безоговорочное господство Люфтваффе в этом районе. Королевский Флот не осмеливался оспаривать это господство. Наполеон как-то заметил: «Каждый командир, который начинает выполнять план, который считает неудачным или ошибочным, уже виноват. Он должен протестовать, настаивать на изменении, если необходимо — отказаться от командования, но не должен вести к разгрому подчиненные ему войска». Для командира такого калибра, как адмирал Паунд, отставка в военное время была равносильна дезертирству. Она полностью противоречила его чувству долга. Паунд был воспитан в традициях Королевского Флота, который считал невозможные задачи своей прерогативой. [119]

Прежде чем завершить главу, повествующую об этих трагических событиях, необходимо рассказать о несчастьях, которые обрушились и на обратный конвой QR-13 на последнем отрезке путешествия. Конвой состоял из 35 судов под командованием коммодора Н.Г. Гейла. Его сопровождали 5 эсминцев, 4 корвета, 2 тральщика и 2 траулера. Немецкие самолеты обнаружили его 2 июля, но больше не уделили ему никакого внимания. И это понятно, так как противник бросил все силы против конвоя PQ-17. Прибыв к северо-восточной оконечности Исландии 4 июля, конвой получил приказ разделиться. 16 судов, в том числе и судно коммодора, направились в Лох Ю, а остальные суда вместе с частью эскорта пошли вдоль северного побережья Исландии в Рейкьявик. Обязанности коммодора принял на себя капитан судна «Америкен Робин» Хисс. Последние 2 дня погода была облачной, поэтому конвой не имел возможности определиться по звездам. В результате прокладка велась с ошибками. Радар, имевшийся на некоторых кораблях эскорта, был ненадежным. Когда эта часть конвоя подошла к земле, погода еще больше ухудшилась. С северо-востока налетел шторм с дождем, видимость снизилась до одной мили. В 20.00 командир эскорта капитан 2 ранга Губисон, находившийся на тральщике «Нигер», решил двигаться дальше, пока не покажется земля. Через 2 часа он заметил айсберг, который ошибочно принял за мыс Северный. Он повернул конвой на запад. Это привело конвой прямо на английское минное заграждение, о наличии которого Хисс даже не знал. Первым известием о его существовании стал приказ Губисона конвою перестроиться в 2 колонны, чтобы пройти между минами и берегом. В 22.40 «Нигер» подорвался на mine. Слишком поздно капитан 2 ранга Губисон понял, что конвой находится дальше к северу, чем он думал. Он немедленно радиовал коммодору, чтобы конвой поворачивал на юго-запад. «Нигер» быстро затонул, погибло много моряков, в том числе и капитан 2 ранга Губисон. А затем в считанные минуты на минах подорвались и затонули 4 [120] судна, еще 2 были тяжело повреждены. В числе погибших было русское судно «Родина», на котором находились семьи советских дипломатов, работающих в Лондоне. Французский корвет «Розалис» под командованием лейтенанта Бержере и траулера «Леди Маделейн» и «Сент-Эльстан», совершенно не заботясь о собственной безопасности, пошли прямо на мины и в течение 6,5 часов подбирали спасшихся, среди которых были и матросы крейсера «Эдинбург». Всего они спасли 211 человек, хотя некоторые позднее скончались. Это действительно был тот случай, когда беды следуют одна за другой. [121]

Глава 8.

«Боевой эскорт эсминцев»

После катастрофы с PQ-17 Адмиралтейство потребовало от правительства согласия на приостановку русских конвоев до наступления полярной ночи. К этому времени кромка льдов отойдет на север, что позволит конвоям следовать на более значительном расстоянии от немецких аэродромов. Премьер-министр пишет, что в ответ на это предложение он захотел «поднять ставки, действуя по принципу «Вопреки поражению». Он хотел бросить все силы нашего флота, чтобы разгромить противника, но Адмиралтейство выступило категорически против таких действий. Поэтому Черчилль был вынужден передать Сталину крайне неприятное известие, что он и сделал в телеграмме от 17 июля 1942 года. Он писал: «Суть проблемы заключается в том, чтобы сделать Баренцево море таким же опасным для немецких кораблей, каким они сделали его для наших. К этой цели мы должны стремиться, объединив наши ресурсы». Но Сталин смотрел на все это иначе. В своем ответе он заявил, что присутствие немецких тяжелых кораблей и авиации в северной Норвегии — совершенно неубедительный предлог для отказа возобновить проводку конвоев. Русских понять довольно просто. Немецкие армии продолжали наступление к Дону и стремительно двигались вперед, несмотря на отчаянные усилия русских командиров, которые [122] привели к колоссальным потерям в живой силе. Что значили для Сталина 23 судна и несколько сот человек по сравнению с жертвами его собственного народа? Победы Японии на Дальнем Востоке, армий Оси в Северной Африке, подводных лодок в Атлантике для него имели слишком маленькое значение по сравнению с петлей, которую противник затягивал на горле его страны.

Хотя чудовищные потери PQ-17 не заставили Адмиралтейство прекратить отправку конвоев, это могла сделать необходимость срочно доставить снабжение на Мальту. Как мы уже говорили, для этого были привлечены

корабли Флота Метрополии, который вдобавок был ослаблен уходом американских кораблей, переброшенных на Тихий океан. Поэтому было решено пересмотреть планы и возобновить конвои, когда ситуация станет более благоприятной.

Германское морское командование воодушевил успех операций против PQ-17, которые считались примером «образцового взаимодействия между самолетами и подводными лодками». Результаты были вполне соизмеримы с теми, которых ожидали от надводных кораблей. Немцы не смогли оценить тот факт, что именно присутствие тяжелых кораблей, и «Тирпица» в частности, вынудило Адмиралтейство распустить конвой, что значительно облегчило задачу авиации и подводных лодок. В результате немцы пришли к совершенно неправильным выводам. Учитывая ограничения, наложенные Гитлером на действия надводных кораблей, было решено в будущем не использовать их для атаки конвоев PQ, которые были отданы Люфтваффе и подводным лодкам. Корабли предполагалось использовать против обратных конвоев QR в Баренцевом море, что должно было свести риск к минимуму. Эти операции дополняли минные постановки в районах вокруг Земли Франца-Иосифа, Новой Земли и возле русского побережья.

23 июля были приняты предварительные меры по организации перехвата конвоя PQ-18. Предполагалось, что он выйдет в море в конце месяца, и к острову Медвежий [123] были отправлены 5 подводных лодок. Остальные лодки находились в готовности, чтобы выйти на позиции между Исландией и островом Ян Майен. Немцы так рвались повторить свой успех, что любое сообщение о выходе в море английских кораблей вызывало у них что-то вроде лихорадки. Заметив 22 июля 4 эсминца юго-западнее Шпицбергена, которые шли в Архангельск с грузами, чтобы возместить потерянное на транспортах конвоя PQ-17, немцы решили, что эти острова будут использованы в качестве заправочной базы для следующего конвоя. Когда 6 августа U-405, патрулировавшая в Датском проливе, сообщила, что видит маленький конвой, адмирал Клубер, который сменил адмирала Шмундта на посту командующего силами ВМФ в северной Норвегии, приказал 10 подводным лодкам выйти в море и перехватить конвой, идущий в Россию. В это время стояли туманы, которые мешали вести воздушную разведку. Но через 6 дней погода улучшилась, и немцы бросили на поиски мифического конвоя 140 самолетов. Это продолжалось до тех пор, пока противник не понял, что гоняется за призраком.

Маршал авиации Филипп Жубер, главнокомандующий Берегового Командования, уже предлагал направить свои самолеты в северную Россию, однако Адмиралтейство выступило против. Теперь Жубер снова вернулся к этому вопросу. Он заявил, что если бы в северной России находились самолеты-торпедоносцы, то необходимости распускать конвой PQ-17 не возникло бы. Наконец он вырвал разрешение подготовить переброску в Россию сбалансированного соединения разведчиков и ударных самолетов на время проведения следующей операции. В состав соединения вошли 4 фоторазведчика «Спитфайр», 210-я эскадрилья гидросамолетов-разведчиков «Каталина», 144-я и 255-я эскадрильи бомбардировщиков-торпедоносцев «Хэмпден». Командовал этой авиагруппой полковник Королевских ВВС Ф.Л. Хоппс. Одновременно два офицера штаба Бомбардировочного Командования встретились с адмиралом Тови, так как он хотел обсудить возможность удара тяжелых бомбардировщиков по немецким [124] кораблям в Нарвике. Так как долететь туда с английских аэродромов бомбардировщики не могли, им пришлось бы садиться в северной России и заправиться там перед обратной дорогой, адмирал Тови предложил послать морем наземный персонал и все необходимые припасы. Однако не удалось получить разрешение русских на использование одного из их аэродромов для этой цели, и от идеи пришлось отказаться.

15 августа из Клайда вышел американский крейсер «Тускалуза», один из двух, приданных Флоту Метрополии. Он имел на борту 300 тонн грузов и 167 человек наземных служб, необходимых для обслуживания двух эскадрилий «Хэмпденов». Его сопровождали эсминцы «Родмен», «Эммонс» и «Онслот». Каждый из них нес по 40 тонн грузов. Наземный персонал и запасы для «Каталин» предполагалось перебросить по воздуху позднее. Эти самолеты были так нужны повсюду, что эскадрилья должна была действовать буквально до дня отправки в Россию. «Тускалуза» также имела на борту медиков и запасы, с помощью которых союзники надеялись улучшить ужасные условия в русских госпиталях, так как адмирал Тови получил несколько жалоб на это. С его точки зрения, было просто недопустимо, чтобы британские моряки, пострадавшие при доставке грузов в Россию, подвергались истязаниям средневековой медицины, царствовавшей в русских госпиталях. Вице-адмирал сэр Иен Кемпбелл, в годы войны командовавший 3-й флотилией эсминцев, не раз бывал в России вместе с полярными конвоями. Он описал свои впечатления:

«Условия в госпиталях Полярного, Мурманска и Архангельска, где лечились наши больные и раненые, были просто ужасными. Когда на фронте у Петсамо шли бои, или когда конвои несли тяжелые потери, жесткие неудобные кровати, застеленные простынями сомнительной чистоты, стояли в палатах вплотную. Персонал ходил в грязных халатах и совсем не собирался пользоваться перчатками. [125]

Окна в душных палатах были наглухо заколочены досками, так как затемнение соблюдалось круглыми сутками, поэтому вся вонь оставалась в помещениях. С 7 утра до 11 ночи громкоговорители непрерывно орали по-русски. Лекарств не хватало, врачи и санитары взирали на страдания с восточной невозмутимостью. Скучная, однообразная еда никак не облегчала положение людей, страдающих от боли и ужаса. Они не могли удовлетворить даже самые элементарные потребности. Британские хирурги делали все возможное, но русские из профессиональной ревности разрешали им только посещать пациентов и ассистировать при операциях. С ними не советовались и не считались».

26 августа, после перерыва в 2,5 месяца, Гитлер снова встретился с адмиралом Редером. На встрече обсуждалась операция против конвоя PQ-17. Редер предположил, что полное уничтожение конвоя могло «вынудить противника временно закрыть этот маршрут или даже кардинально пересмотреть всю систему линий снабжения». Он подчеркнул, что доставка «грузов в порты северной России остается решающим моментом в той войне, которую ведут англо-саксы». В то же время Редер не закрывал глаза на существующую опасность «попытки захвата англо-саксами северо-западной Африки, чтобы с помощью французов закрепиться в Северной Африке». Он считал это серьезной угрозой всей германской военной стратегии. Он не попытался сопоставить важность русских конвоев и операции на Средиземноморском театре, хотя Гитлер не согласился с мнением Редера относительно важности последней. Фюрер продолжал считать Норвегию слабым звеном и настаивал, чтобы все корабли германского флота были готовы к операциям на севере. За это его критиковали адмиралы Дениц, Руге и другие. Но ведь Черчилль в свою очередь совершенно серьезно рассуждал о высадке в северной Норвегии. Это можно было понять, так как немцы считали Россию более опасным противником, чем Великобритания или [126] Соединенные Штаты. Вклад Красной Армии в конечную победу был колоссальным и решающим. Усилия американцев не столь бросались в глаза.

В конце августа Черчилль вернулся из Москвы, куда он отправился сразу после катастрофы с PQ-17. Этот визит, как он сам говорил, вдохновил его «с новой энергией помогать России, прилагая предельные усилия». Сталин произвел на него впечатление твердой уверенностью в победе, и премьер-министр с обычной кипучей энергией принялся разрабатывать схему оказания помощи Красной Армии, которая вела титаническую борьбу. 6 сентября он отправил Сталину длинное послание, рассказав о мерах, принятых для защиты PQ-18, следующего русского конвоя. Подготовка к его отправке шла полным ходом. В первых числах сентября смешанная авиагруппа полковника авиации Хоппса начала перебазирование в северную Россию. Это была нелегкая задача для 2 эскадрилий «Хэмпденов», так как самолеты имели не слишком большую дальность полета и плохое навигационное оборудование. Поэтому пилоты не имели права на ошибку во время перелета длиной 1500 миль над морем и сушей. Из 32 самолетов, которые взлетели в Великобритании, только 23 завершили перелет благополучно. 6 разбились в Швеции и Норвегии, причем катастрофа одного из них имела самые печальные последствия. У 2 самолетов кончилось топливо, и они совершили вынужденную посадку в России. А еще один был сбит русскими истребителями, когда пролетал над запретной зоной. Те пилоты, которые добрались до цели, получили заслуженную благодарность премьер-министра. «Спитфайры» и «Каталины» долетели без происшествий. Фоторазведчики и «Хэмпдены» должны были действовать из Ваенги, а «Каталины» — из Грязной. Оба аэродрома находились рядом с Кольским заливом.

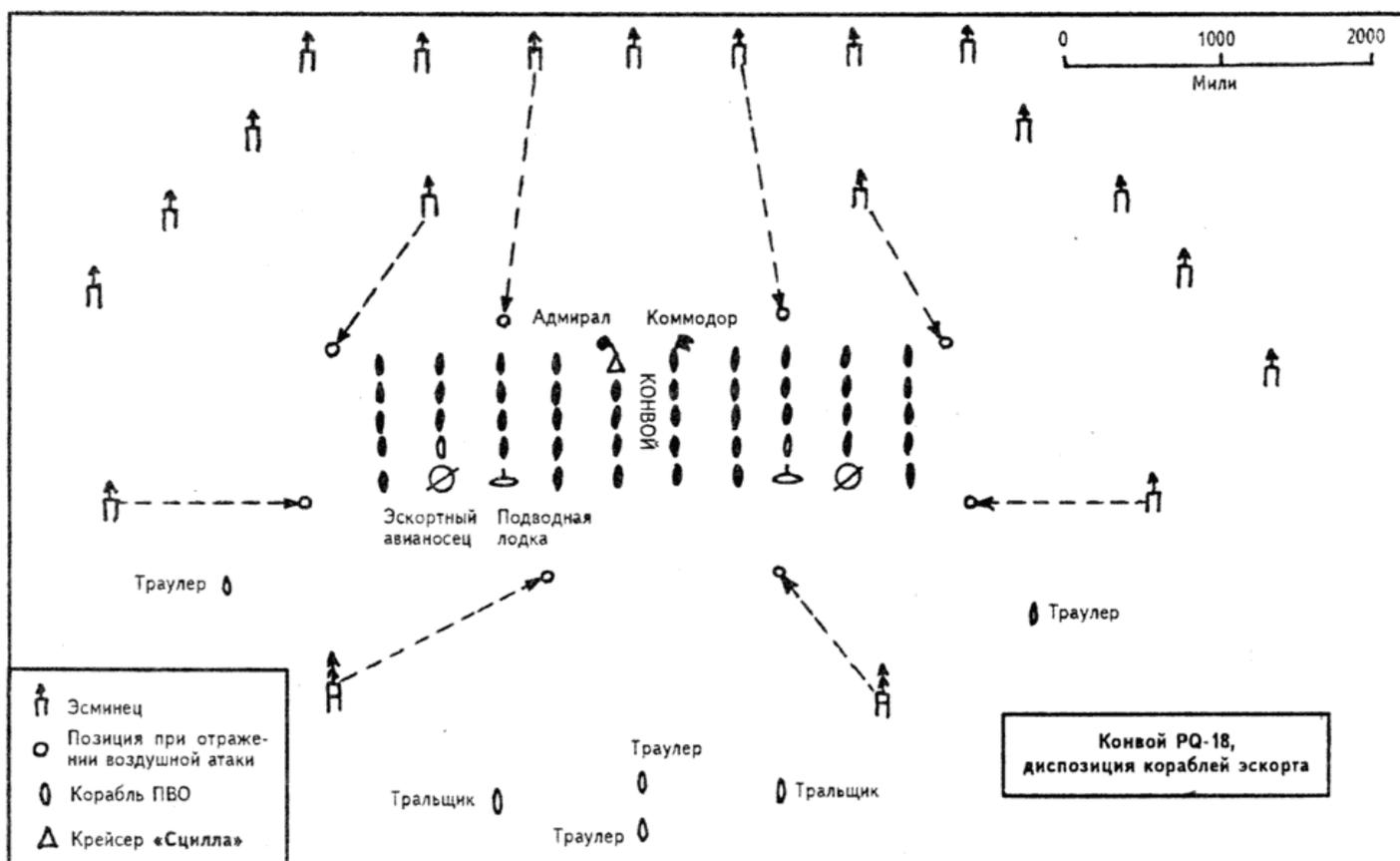
Насколько могло судить Адмиралтейство, противник при атаке PQ-18 грозил использовать те же методы, что и при уничтожении PQ-17. К несчастью, в это время в составе Флота Метрополии не было авианосца, так как [127] «Викторис» после возвращения со Средиземного моря, где он участвовал в проводке конвоя на Мальту, пришлось поставить в док для ремонта. Это значительно ограничивало возможности истребительного прикрытия линейного флота, если он будет сопровождать конвой, хотя адмирал Тови всегда считал, что «угроза сильнее исполнения». Но в любом случае он полагал необходимым внести некоторые изменения в систему защиты конвоя. Тови не сомневался, что конвой всегда сможет прорваться к цели, несмотря на воздушную и подводную угрозы, пусть даже ценой тяжелых потерь. Но если немцы решат использовать надводные корабли, возникает совершенно реальная угроза повторения катастрофы PQ-17. Тем не менее, он продолжал думать, что «в условиях непостоянной видимости, которая обычна в этих широтах, наличие крупного соединения эсминцев будет представлять угрозу для противника, несмотря на большую дальность стрельбы его орудий. Вполне вероятно, что он не станет рисковать». Но если немцы все-таки рискнут предпринять атаку, такое соединение сможет разбить их. Если забрать эсминцы с большой дальностью плавания, обычно сопровождавшие линкоры, Тови мог выделить конвою «боевой эскорт эсминцев» из 12–16 кораблей. Он полагал, что полученные преимущества перевесят трудности, которые возникнут, если для прикрытия линкоров останутся только эсминцы с малой дальностью плавания. Так как было желательно, чтобы «боевой эскорт» оставался с конвоем во время перехода через Баренцево море, где опасность атаки немецких кораблей была особенно велика, Тови решил изменить практику одновременной отправки прямого и обратного конвоев. Обратный конвой следовало задержать, пока следующий в Россию не окажется рядом с портами прибытия. Это означало серьезное увеличение срока операции. К тому же граница льдов отодвинулась на север от норвежского побережья. Но даже теперь нельзя было провести конвой вне радиуса действия немецких самолетов, действующих с аэродромов в северной Норвегии. Более длинный маршрут [128] означал, что требуется более тщательно подготовить систему заправки кораблей в море. Вместе с конвоем должны были следовать не менее 4 танкеров, чтобы обеспечить топливом флотилию во время долгого перехода. Было решено отправить 2 танкера с собственным сопровождением в Лов-Саунд на Шпицберген, еще 2 танкера должны были следовать вместе с конвоем. Но этот конвой должен был получить более надежное прикрытие, чем все ранее отправленные в Россию. Впервые в его состав был включен эскортный авианосец. «Авенджер» имел 12 истребителей «Си Харрикейн» и 3 противолодочных «Суордфиша». Эскортные авианосцы были заказаны в Соединенных Штатах по программе Ленд-лиза год назад и только начали вступать в состав Королевского Флота. Но присутствие такого корабля резко изменило соотношение сил в пользу обороны. Наконец Тови решил не выводить в море линкоры, как он делал это раньше. Вместо этого он планировал руководить операцией с борта своего флагмана «Кинг Георг V», стоящего в Скапа Флоу. Его

заместитель вице-адмирал сэр Брюс Фрезер поднял флаг на «Энсоне». Вместе с «Дьюк оф Йорком» и крейсером «Ямайка» он перешел в Исландию, в Акурейри, стал их базой на время операции. Ближнее прикрытие осуществляла эскадра из 3 тяжелых крейсеров под командованием контр-адмирала Бонхэм-Картера, которая должна была действовать западнее Шпицбергена. Эта операция также дала возможность доставить снабжение норвежскому гарнизону в Баренцбурге на этом архипелаге. Для этого были выделены 2 крейсера и 1 эсминец.

Немецкие разведывательные самолеты бдительно следили за Исландией, откуда отправлялись все предыдущие конвои. Поэтому, чтобы как можно дольше удерживать в тайне выход конвоя, было решено отправить его из бухты Лох Ю на западном побережье Шотландии. Сопровождать конвой должны были корабли Командования Западных Подходов. У побережья Исландии сменит океанский эскорт. [129]

Наконец подготовка операции была завершена, следовало приступить к ее исполнению. 2 сентября конвой PQ-18, состоящий из 40 судов под командованием контрадмирала Э.К. Боддэм-Уитэма, назначенного коммодором, поднял якоря и пошел на север через пролив Минч. Вместе с ним шли танкеры «Грей Рейнджер» и «Блэк Рейнджер», 4 моторных тральщика, предназначенные русским, и спасательное судно «Копеленд». Как только длинная колонна судов миновала Гебридские острова, на нее обрушился сильнейший атлантический шторм, который настолько замедлил продвижение конвоя, что тот опоздал на встречу с океанским эскортом на 36 часов. Это эскорт состоял из кораблей ПВО «Алстер Куин» и «Алинбанк», 3 эсминцев, 4 корветов и 4 траулера. Они встретились с конвоем 7 сентября. Вскоре после этого ветер начал понемногу стихать, полил дождь. 9 сентября конвой был встречен «боевым эскортом эсминцев» контрадмирала Барнетта, державшего флаг на легком крейсере «Сцилла». Вместе с ним были эскортный авианосец «Авенджер» и 10 эсминцев из 18, выделенных для операции. Барнетт, который с этого момента начнет играть выдающуюся роль в истории арктических конвоев, принадлежал к группе офицеров, которых в Королевском Флоте называли «попрыгунчиками». Эти люди больше всего внимания уделяли физической подготовке. В юности Барнетт был замечательным спортсменом, и его служба проходила в основном на малых кораблях. В это время он командовал эсминцами Флота Метрополии, и надо сказать, прекрасно подходил для этой должности. К несчастью, ему приходилось больше заниматься административной работой, и Барнетт редко получал шанс выйти в море. Но решение создать «боевой эскорт» дало ему долгожданный шанс. Еще 8 эсминцев были отправлены вперед, заправляться с танкеров «Олигарх» и «Блю Рейнджер», которые ждали на Шпицбергене. Вместе с Барнеттом шли 3 тральщика и 2 подводные лодки. Еще 4 лодки были развернуты на позициях у Лофотенских островов, а 3 — у берегов северной Норвегии. Всего в операции [130] был задействован 51 военный корабль, в том числе 25 эсминцев. Это был самый крупный эскорт для конвоя, направленного в Россию.

Но 5 сентября противник получил ценную информацию об операции, когда в Скандинавии разбился один из бомбардировщиков «Хэмпден», направленных в Россию. Англичанам исключительно не повезло. Этот самолет был подбит немецким патрульным судном и совершил вынужденную посадку возле Вардсё. На борту сохранились секретные документы, касающиеся организации радиосвязи при проводке обоих конвоев. Используя эти бумаги, а также расшифрованный русский приказ 95-му авиаполку, немцы сумели достаточно точно восстановить маршрут и график следования конвоев. Это помогло им подготовить план атаки. Однако даже такая информация не поколебала решения противника использовать только самолеты и подводные лодки. Надводные корабли на этот раз должны были остаться в портах. Люфтваффе увеличили численность торпедоносцев в Норвегии до 92 самолетов и рвались повторить предыдущий успех.



PQ-18 был обнаружен немецкими самолетами поздно вечером 8 сентября. Но вскоре летчики его потеряли, так как погода была облачной, а видимость — отвратительной, и обнаружили снова только 12 сентября в 13.20. Однако подводные лодки сумели сохранить контакт с конвоем все это время, хотя самолеты «Авенджера» удерживали их на почтительном расстоянии. Корабли эскорта с помощью самолетов несколько раз атаковали лодки, и одна такая попытка увенчалась успехом. 12 сентября около 21.00 эсминец «Фолкнор» потопил U-88. Однако на следующий день в 8.55 подводные лодки U-408 и U-589 потопили шедшие в правой колонне транспорты «Сталинград» и «Оливер Элсуорт», отомстив за гибель товарища. По оценкам англичан, за конвоем следовало не менее 8 подводных лодок, и эсминцы были заняты по горло, отгоняя их. Во второй половине дня Барнетт, который на «Сцилле» вместе с частью эсминцев ушел вперед, [132] чтобы дозаправиться на Шпицбергене, вернулся к конвою. Впервые «боевой эскорт» оказался в полном составе. Конвой в это время находился в 150 милях к северо-востоку от острова Медвежий и должен был пройти в 90 милях к северу от него. После этого он оказывался в опасных водах Баренцева моря.

Тем временем линкоры прикрытия, которые крейсировали северо-западнее острова Ян Майен, были замечены немецким самолетом-разведчиком. Пилоты также подтвердили присутствие в составе конвоя авианосца. Сразу был отдан приказ самолетам и подводным лодкам в первую очередь потопить авианосец. Настойчивость, с которой самолеты Люфтвафе преследовали конвой, иногда группами до 9 машин, делала весьма затруднительными попытки отогнать их. К тому же «Си Харрикейны» «Авенджера» были старого образца и уступали по вооружению немецким самолетам. Ирония судьбы заключается в том, что на многих судах конвоя имелись новейшие «Харрикейны», которые следовало доставить в Россию. Адмирал Тови позднее отметил, что это было совершенно нелогично, и в результате авианосцы начали получать более современные самолеты.

Первую атаку немцы провели 13 сентября в 15.00, когда конвой находился в 450 милях от аэродрома Банак. В ней участвовали полдюжины Ju-88, которые сбросили бомбы сквозь разрывы в тучах с высоты около 4000 футов. Ни конвой, ни атакующие потерь не имели. Но это был лишь слабый намек на то, что должно было произойти позднее. Через полчаса около 30 бомбардировщиков Ju-88 и 55 торпедоносцев He-111 провели массированную атаку. Они использовали новую тактику, зайдя на цель шеренгой с интервалами от 100 до 150 ярдов между самолетами на высоте около 35 футов над водой. Этот метод атаки получил игривое название «Золотой гребешок». Каждый самолет нес по 2 торпеды, и все они были сброшены одновременно. Поэтому суда конвоя могли видеть следы 110 торпед, мчащихся на них, что действительно напоминало зубья огромного гребешка. Это [133] было жуткое зрелище, и действовать следовало незамедлительно. Коммодор приказал поворачивать на 45° вправо «все вдруг». В этом случае корабли двигались бы параллельно приближающимся торпедам. К несчастью, 2 правые колонны либо не увидели сигнала, либо неправильно его поняли, и потому повернули «последовательно». 6 судов из 7 получили попадания, причем одно тут же взорвалось со страшным грохотом. Торпеды поразили еще 2 судна в середине конвоя, они затонули немного позднее. Через 45 минут торпедоносцы предприняли еще одну атаку. Но группа гидросамолетов He-115 успеха не добились. В 20.35, когда уже почти стемнело, появились еще 12 торпедоносцев He-111. Они атаковали конвой с носовых углов, но успеха тоже не

имели Все эти атаки были встречены плотным заградительным огнем как с торговых судов, так и с кораблей эскорта. Во время первой атаки торпедоносцев крейсер «Сцилла» дал полный ход и обогнал конвой, чтобы свободнее вести огонь из своих скорострельных 114-мм орудий. Моряки с удовлетворением отметили, что несколько объятых пламенем самолетов рухнули в море. Всего в ходе 3 атак немцы потеряли 8 самолетов. Все они были сбиты зенитками, так как истребители «Авенджера» в это время безуспешно пытались отогнать следящие за конвоем разведчики. Кроме того, выяснилось, что авианосец может держать в воздухе над конвоем не более звена истребителей, так как остальные в это время заправлялись и перевооружались.

14 сентября в 3.30 конвой потерял еще одно судно после атаки подводной лодки. Танкер «Ательтемплар» стал жертвой U-457. Так как вокруг конвоя шныряло множество субмарин, не имело смысла даже пытаться взять танкер на буксир, и его пришлось потопить. Учитывая, что танкер шел в конце средней колонны, следует отдать должное искусству капитана подводной лодки. Через 7,5 часов гибель «Ательтемплара» была отмщена. «Суордфиш» «Авенджера» вместе с эсминцем «Онслоу» потопил U-589 после часовой охоты. [134]

Адмиралтейство, разумеется, не знало, что противник решил больше не использовать надводные корабли для атаки русских конвоев. Поэтому за их передвижениями велось самое тщательное наблюдение с помощью гидросамолетов «Каталина», базирующихся в России и Англии. 10 сентября карманный линкор «Шеер» вместе с крейсерами «Хиппер» и «Кёльн» покинул Нарвик и направился в Альтен-фиорд. Подводные лодки, развернутые у норвежского побережья, обнаружили их и сообщили о немецкой эскадре. «Тайгрис» даже атаковала «Шеер», но безуспешно. До 14 сентября разведчики видели «Тирпиц» на его обычной стоянке в Тронхейме. Но в этот день «Каталина», вылетевшая из Англии, сообщила, что линкора на месте нет. Это вызвало серьезную тревогу в Адмиралтействе, особенно после того, как выяснилось, что он не появился в Альтен-фиорде. Торпедоносцы «Хэмпден», базирующиеся в Ваенге, были отправлены на поиски «Тирпица», но ничего не увидели и вернулись на базу. Загадка разрешилась 18 сентября, когда линкор появился на обычной якорной стоянке. Оказалось, что он просто ходил в Вест-фиорд на учения.

Воздушный бой над конвоем PQ-18 возобновился 14 сентября в 12.35, когда около 20 торпедоносцев были замечены справа по носу. Они подкрались на малой высоте и не были обнаружены радаром. Половина из них атаковала «Авенджер», а вторая — «Сциллу» и эсминцы сопровождения. Это изменение тактики показало, что немцы хотят избавиться от истребителей и кораблей эскорта с наибольшей огневой мощью. Но теперь авианосец был готов встретить врага. Вместе с 2 эсминцами, которые повторяли все его маневры, как рыбы-лоцманы повторяют маневры акулы, он полным ходом обогнал конвой, чтобы получить свободу маневра, и поднял 6 истребителей. Корабль ПВО «Алстер Куин» тоже отделился от конвоя, чтобы прикрыть авианосец огнем своих 102-мм зениток. Позднее Барнетт вспоминал: «Мы увидели «Авенджер», идущий впереди конвоя. С него взлетали «Харрикейны». Когда авианосец развернулся, чтобы укрыться в [135] строю конвоя, на него бросились торпедоносцы». Атака обошлась немцам в 11 самолетов, но ни один корабль не пострадал. Однако не успели неудачливые торпедоносцы скрыться за горизонтом, как в небе появилась дюжина Ju-88 и спикировала на конвой. Несколько кораблей, в том числе и «Авенджер», спаслись чудом. Впрочем, английские корабли повреждений не получили, а немцы потеряли еще один самолет. Едва закончился этот бой, впереди конвоя возникли еще 25 торпедоносцев. Они разделились на 2 группы, одна из которых атаковала «Авенджер». Но теперь авианосец поднял в воздух 10 истребителей, и они вместе с корабельными зенитками сбили еще 9 немецких самолетов. Но при этом транспорт «Мэри Лашенбек», шедший в правой колонне, получил попадание торпеды и взорвался с ужасным грохотом. Обломки накрыли шедший за ним «Натаниэль Грин» и разбили несколько контейнеров, стоящих на палубе. Многие корабли везли по 2–3 тысячи тонн тротила, и экипажи прекрасно знали, что у них есть все шансы «вознестись к славе», если торпеда попадет *куда надо*. В ходе этого боя 3 «Харрикейна» были сбиты собственными зенитками, но все пилоты были спасены. Последняя в этот день атака началась в 14.30, когда около 20 самолетов подошли с кормы и в течение часа сбрасывали бомбы сквозь разрывы в тучах. Хотя цели появлялись перед зенитчиками всего на доли секунды, они сумели сбить еще один самолет. Затем тучи полностью затянули небо, и моряки получили долгожданную передышку после 3 часов непрерывных воздушных атак.

На следующий день облачность сохранилась, но в интервале с 12.45 до 15.35 около 50 самолетов кружили над конвоем, разыскивая окна в тучах. Если зенитчикам удавалось заметить противника, они сразу открывали огонь, а истребители «Авенджера» атаковали немцев сверху. Противник потерял еще 3 самолета, сбитых зенитным огнем. Хотя близкие разрывы основательно встряхнули несколько кораблей, повреждений они не получили. Теперь конвой находился в 400 милях от ближайшего [136] немецкого аэродрома. При таких погодных условиях Люфтваффе были вынуждены прекратить атаки конвоя. Хотя немцы потопили 9 судов, в обмен они потеряли 34 самолета. Такое соотношение потерь рейхсмаршал Геринг не мог считать удовлетворительным.

Но испытания PQ-18 еще не закончились. 3 подводные лодки продолжали следить за ним, а вокруг находилось в общей сложности не меньше 12 лодок. Первая пара выдала свое присутствие, когда во время атаки поднялась на поверхность. Эскортные корабли заметили выхлопные газы, и эсминец «Оппортюн» загнал немцев обратно под воду, 16 сентября в 3.00 эсминец «Импалсив» успешно атаковал еще одну лодку, когда она погрузилась слева по носу у конвоя. Позднее выяснилось, что это была U-457, которая торпедировала «Ательтемплар». Когда во второй половине дня «Оппортюн» и «Оффа» провели неудачную атаку еще одной лодки, замеченной на поверхности, Группа ВМФ «Север» приказала всем лодкам, следящим за PQ-18, переключиться на обратный

конвой QP-14. Он вышел из Архангельска 13 сентября и сейчас покидал Белое море. О нем мы расскажем в следующей главе.

Ближе к вечеру Барнетт начал перебрасывать свои корабли от конвоя PQ-18 к конвою QP-14. Он делал это постепенно, корабли перешли к обратному конвою тремя группами, чтобы противник не сразу обнаружил это. Кроме «Авенджера» и его «боевых эсминцев», Барнетт взял с собой корабль ПВО «Алинбанк», танкеры «Грей Рейнджер» и «Блэк Рейнджер» и 2 подводные лодки. С конвоем PQ-18 остался корабль ПВО «Алстер Куин» и его собственный эскорт из 3 эсминцев, 3 тральщиков, 4 корветов, 4 траулера. Однако на следующее утро конвой встретили 2 больших русских эсминца и 2 сторожевика. Эсминцы были вооружены 130-мм орудиями с углом возвышения 45° и 2 зенитными 76-мм орудиями. Это пополнение оказалось очень кстати. Когда 18 сентября в 8.20 конвой огибал мыс Канин Нос, его снова атаковали немецкие самолеты. 12 торпедоносцев He-111 зашли на [137] конвой с правой раковины и сбросили торпеды с дистанции 3000–4000 ярдов. Хотя, по мнению коммодора, суда легко могли уклониться, «Кентукки» получил попадание торпеды. Через час торпедоносцы провели еще одну атаку, не успеха не добились. Одна эта атака совпала по времени с атакой пикировщиков Ju-88. «Кентукки» получил попадание бомбы, которая и решила его судьбу. Истребитель «Харрикейн» с САМ-судна «Эмпайр Морн», который до сих пор был пассивным свидетелем происходящего, поднялся в воздух и сумел сбить 3 немецких самолета, а еще один повредил. Пилот благополучно сел на русском аэродроме, когда в баках самолета осталось всего 4 галлона бензина. При отражении этих атак очень большую роль сыграли русские эсминцы. Вечером 19 сентября конвой подошел к бару в устье Двины, но, прежде чем корабли вошли в порт, начался сильный шторм, который бушевал весь следующий день. Кораблям пришлось искать защищенную якорную стоянку, но в это время появилась группа Ju-88 и в течение часа бомбила конвой. К счастью, немцы успеха не добились. 21 сентября в порт вошли 3 судна, которые ранее сели на мель и оставались под охраной «Алстер Куин». Немцы попытались отомстить за свои потери и предприняли последний налет, атаковав сидящие на мели транспорты. Но и здесь удача им не улыбнулась.

Из 40 судов, которые 2 сентября покинули Лох Ю, 13 погибли, несмотря на значительно более сильный эскорт, который сопровождал этот конвой. Но следует отметить, что до сих пор ни один из конвоев не подвергнулся таким сильным и продолжительным воздушным атакам, в которых участвовали до 100 торпедоносцев и такое же количество горизонтальных и пикирующих бомбардировщиков. Более важным было то, что противник разуверился в своей способности разрушить строй конвоя угрозой атаки торпедоносцев. Немцы обнаружили, что авианосные истребители не позволяют торпедоносцам атаковать по-настоящему эффективно. А широкое кольцо кораблей охранения делает исключительно рискованной [138] попытку нацелить торпеды на идущие внутри этого кольца транспорты. Хотя Барнетт и продолжал сомневаться, успешной была операция или наоборот провалилась, если бы он мог заглянуть в мысли немецких адмиралов, то узнал бы, что его «боевой эскорт эсминцев» полностью оправдал свое прозвище. [139]

Глава 9.

Конец начала

Теперь мы должны проследить за конвоем QP-14. Он движется на запад в охранении кораблей контр-адмирала Барнетта, и его морякам тоже приходится вести отчаянное сражение.

Так как этот конвой в основном состоял из остатков PQ-17, он оказался довольно маленьким — всего 15 судов. Им командовал негибачаемый коммодор Дж.К.К. Даудинг, который поднял брейд-вымпел на «Оушн Войс». Это судно, на котором находился коммодор конвоя PQ-16, в тот раз едва не погибло при атаке бомбардировщиков. Эскорт конвоя состоял из кораблей ПВО «Паломарес» и «Позарика», 2 эсминцев, 4 корветов, 3 тральщиков и 3 траулера. Им командовал капитан 1 ранга Дж.Ф. Кромби, командир флотилии тральщиков. Эти тральщики внесли огромный вклад в безопасность русских конвоев, хотя были крошечными кораблями водоизмещением менее 1000 тонн с экипажем не более 100 человек. Их никогда не проектировали для действий в суровых условиях Арктики.

Читатель должен помнить, что Группа ВМФ «Север» намеревалась использовать надводные корабли для атаки конвоя, когда он будет находиться в Баренцевом море. Для этого в Альтен-фиорде были собраны карманный линкор «Шеер», крейсера «Хиппер» и «Кёльн», 4 эсминца. [140] Но 13 сентября, когда QP-14 вышел из Архангельска, Гитлер позвонил адмиралу Редеру и предупредил его, что следует избегать возможных потерь, если не будут достигнуты соответствующие результаты. Редер помнил о действиях «боевого эскорта эсминцев». Неудачная атака «Шеера» предупредила о наличии британских подводных лодок в норвежских водах. В северной России появились торпедоносцы «Хэмпден». Он знал, что британские линкоры находятся шоре, а самолеты-разведчики противника постоянно следят за немецкими кораблями. Поэтому не удивительно, что гросс-адмирал пришел к выводу, что риск будет слишком велик, и отменил намеченную операцию надводных кораблей. Интересно отметить мнение адмирала Паунда, который сказал премьер-министру, что если бы он командовал немецкими кораблями, подводными лодками и самолетами, то полностью остановил бы конвой, идущие в северную Россию и обратно. Не приходится сомневаться, что если бы не невежество Гитлера в вопросах морской стратегии и наложенные им ограничения на действия надводных кораблей, Редер действовал бы гораздо более энергично.

Во время перехода конвоя через Баренцево море погода была плохой. То и дело поднимался туман, налетали снежные шквалы, что было на руку защитникам конвоя, так как это сильно затрудняло действия самолетов-разведчиков, хотя они иногда замечали конвой. Стоял ужасный холод, и сильное обледенение мешало самолетам «Авенджера» вести непрерывное патрулирование. Им помогали «Каталины», действующие из Кольского залива. Так как немцы не имели точных сведений о курсе конвоя, то первоначальную диспозицию подводных лодок они выбрали неправильно. 8 подводных лодок получили приказ патрулировать на линии протяженностью 200 миль к востоку от прохода между Шпицбергенем и островом Медвежий. Однако когда лодки вышли на позицию, конвой был уже много западнее линии патрулирования. Самолеты-разведчики впервые заметили конвой 18 сентября в 11.00. Подводные лодки полным ходом [141] устремились в погоню, и 3 лодки были замечены за кормой конвоя. Во второй половине дня один корабль был атакован, но лодка промахнулась. Ночью U-435 снова заметила конвой, но вскоре контакт опять был потерян.

Танкеры «Грей Рейнджер» и «Блэк Рейнджер», которые с начала операции передали кораблям эскорта 5600 тонн топлива, полностью израсходовали свои запасы. Адмирал Барнетт, который не желал ослаблять свой «боевой эскорт» в критический момент, послал 2 эсминца в Лов Саунд, заправиться с танкера «Олигарх». Тот вместе с «Блю Рейнджером» сохранил резервный запас топлива для эсминцев Барнетта и Бонхэм-Картера. Отвратительная погода предоставляла прекрасный шанс оторваться от немецких лодок и самолетов, и когда конвой утром 19 сентября прошел южнее Шпицбергена, Барнетт решил изменить курс так, чтобы подняться на север вдоль западного побережья архипелага. Это позволило бы увеличить расстояние от аэродромов в Норвегии, а также приблизиться к ожидавшим танкерам. Чтобы помешать немецким лодкам засечь изменение курса, за час до поворота он вывел эсминцы и тральщики за корму конвоя. Эсминцы получили приказ следовать прежним курсом на расстояние 6 миль после того, как конвой повернет. Лишь после этого эсминцы должны были полным ходом идти на соединение с ним. Барнетт также приказал 2 самолетам патрулировать позади конвоя, чтобы загнать под воду любую лодку, которая будет замечена. Все прошло великолепно, но при завершении маневра в 8:20 появился немецкий самолет-разведчик. Сначала не было ясно, заметил он изменение курса или нет. Но через 12 часов выяснилось, что подводные лодки продолжают погоню.

После того как конвой вышел из Белого моря, 2 судна отстали от него и упрямо тащились сзади. Днем одно из них проявилось из тумана как раз с того направления, откуда ожидали появления германских кораблей. Это заставило Барнетта изрядно понервничать, так как он больше всего опасался именно такой атаки. Второе судно обнаружилось немного позднее. Так как оно не могло [142] поддерживать эскадренную скорость конвоя, его пришлось отослать к «Блю Рейнджеру» в Лов Саунд. Вместе с танкером это судно и вернулось в Англию.

До сих пор подводные лодки сумели потопить только 3 судна из состава 2 конвоев, которые были ими атакованы в последние 10 дней. Но тут им внезапно улыбнулась удача, и они смогли потопить за следующие 3 дня 2 эскортных корабля, 3 транспорта и 1 танкер. Их первой жертвой стал тральщик «Леда», шедший позади конвоя. 20 сентября в 5.20 его торпедировала и потопила подводная лодка U-435, по ошибке приняв за эсминца. При этом погибли 14 человек из команды тральщика. Англичане посчитали, что конвой преследуют 5 лодок. Контратака эсминцев и самолетов продолжалась весь день, но успеха не принесла. P-614, одна из двух британских лодок, шедших с конвоем, была отправлена патрулировать на юг, и сейчас возвращалась в базу. В 15.20 между снежными шквалами она заметила смутный силуэт U-408 и начала преследование, пока не сумела произвести атаку. К несчастью, обе выпущенные торпеды прошли мимо цели. В 17.20 немецкая лодка U-255 всадила 3 торпеды в американский транспорт «Силвер Суорд», который уцелел после уничтожения конвоя PQ-17, благодаря помощи траулера «Айршир». Самое трагичное, что это судно, избежавшее столь страшных опасностей, было потоплено, когда две трети пути уже остались позади.

Так как конвой вышел за пределы досягаемости германских самолетов, Барнетт решил отделить авианосец «Авенджер» и свой флагман крейсер «Сцилла», чтобы они вернулись в базу самостоятельно. Он потребовал прислать самолеты Берегового Командования, чтобы они взяли на себя противолодочное патрулирование и сменили пилотов «Авенджера», которые отчаянно нуждались в отдыхе после 10 дней непрерывных полетов в тяжелейших условиях. Барнетт также считал угрозу со стороны подводных лодок настолько серьезной, что не хотел больше рисковать этими ценными кораблями. К несчастью, адмирал не знал, что все самолеты Берегового [143] Командования задействованы в битве, которую ведет один из конвоев в Северной Атлантике. Барнетт перенес флаг на эскадренный миноносец «Милн» (капитан 1 ранга И.М.Р. Кэмпбелл), но как только «Сцилла» и «Авенджер» скрылись за горизонтом, U-703 сумела торпедировать эсминца «Сомали» капитан-лейтенанта К.Д. Мода, который временно замещал заболевшего капитана. Так как погода была тихой, шансы на спасение эсминца казались довольно высокими. Эсминца «Ашанти» (капитан 1 ранга Онслоу) взял его на буксир. Еще 3 эсминца и траулер «Лорд Миддлтон» были выделены для его сопровождения. В результате с конвоем остались 12 эсминцев и 9 кораблей эскорта. На следующее утро появилась «Каталина» Берегового Командования, и адмирал мог подумать, что его просьба услышана. Однако через пару часов подводная лодка сбила гидросамолет, когда тот попытался ее атаковать. Замену никто не прислал.

На рассвете 22 сентября, убедившись, что буксировка «Сомали» идет успешно, адмирал Барнетт передал командование капитану 1 ранга Скотт-Монкрифу, находящемуся на эсминце «Фолкнор», и ушел в Скапа Флоу. Через час после его ухода, в 6.30, подводная лодка U-435 проникла сквозь завесу эсминцев и торпедировала 3 корабля в течение 5 минут. Это были танкер «Грей Рейнджер», транспорт «Беллингем» (тоже переживший

трагедию PQ-17) и судно коммодора «Оушн Войс». В очередной раз коммодору Даундигу пришлось ждать, пока его выудят из ледяного моря. К счастью, спасательные суда появились довольно быстро, и большинство офицеров и матросов было спасено. Это была последняя атака, и вскоре подводные лодки получили приказ уходить. Но теперь над конвоем нависла новая опасность в виде северного шторма. Транспорты шли в балласте, сидели неглубоко, и потому попытки сохранить строй превратились в настоящее мучение. Все искренне обрадовались, когда конвой вошел в закрытые воды пролива Минч, а потом в Лох Ю, где бросили якорь 26 сентября. [144]

А что творится с поврежденным «Сомали», который ползет на юг на буксире? Торпеда попала в машинное отделение, один из самых крупных отсеков. Оно было затоплено, как и соседнее котельное отделение, и эсминец потерял большую часть запаса плавучести. Эсминец медленно двигался со скоростью 5 узлов, и оба капитана понимали, что все зависит от одного — сохранится тихая погода или нет. Несмотря на все усилия моряков, вода продолжала медленно просачиваться в другие отсеки, и затопление удавалось пока сдерживать только непрерывной работой помп. Поэтому, когда отказал дизель-генератор, обеспечивавший энергией помпы, ситуация сразу стала критической. Положение удалось спасти, перебросив силовую кабель с «Ашанти». Это удалось сделать с огромным трудом, экипажу шлюпки пришлось работать в ледяной воде, подвязывая кабель к буксировочному концу. Тем временем экипаж «Сомали» старался облегчить корабль, передавая грузы на траулер «Лорд Миддлтон» и выбрасывая все что можно за борт. За два дня удалось достигнуть определенного прогресса, надежды начали крепнуть. Все полагали, что поврежденный эсминец удастся довести до порта. 22 сентября танкер «Блю Рейнджер», возвращающийся со Шпицбергена, появился именно тогда, когда капитан 1 ранга Онслоу начал размышлять над тем, хватит ли у него топлива. Продемонстрировав великолепную морскую выучку, он сумел пристроиться за кормой танкера, не отдавая буксирный конец. По его собственным словам, «мы представляли несколько необычное зрелище, так как во время заправки три корабля шли цепочкой». К вечеру следующего дня барометр начал падать, по небу побежали облака, предупреждая о приближении шторма, о котором мы уже упоминали. С поврежденного «Сомали» была снята вся команда, кроме 2 офицеров, одним из которых был капитан-лейтенант Мод, и 80 матросов. Чтобы сохранить эсминец на плаву, было сделано все возможное, но ветер усиливался, и волны сделали буксировку очень тяжелой. Буксирный трос то появлялся из воды, то снова нырял [145] обратно. Командиры двух кораблей переговорили по телефону, так как между эсминцами был протянут провод. Однако вода начала побеждать, и капитан-лейтенант Мод приказал остаткам экипажа подняться на палубу. Он сделал это очень кстати, потому что конец наступил совершенно внезапно. Рано утром 24 сентября с резким металлическим треском корпус эсминца разломился пополам. За этим последовал глухой грохот лопающихся переборок, и две части корпуса медленно разошлись. Вскоре они перевернулись и затонули. Из 80 человек, находившихся на борту «Сомали», удалось подобрать только 35. Среди спасенных оказался капитан-лейтенант Мод, которого подняли из воды без сознания. Оправившись, он смог пробормотать, что смерть от замерзания очень милосердна, так как человек сначала теряет сознание и ничего не чувствует.

Рассматривая результаты двух операций по проводке конвоев, когда было потеряно 16 торговых судов из 55, а также эсминец, тральщик эскадренный танкер и 4 истребителя (пилоты трех были спасены), адмирал Тови решил, что такие потери не чрезмерно велики, если учесть мощь воздушных и подводных атак, направленных против этих конвоев. Немцы потеряли 33 торпедоносца, 6 пикировщиков и 2 дальних разведчика — всего 41 самолет. 3 подводных лодки были потоплены, а 5 повреждены. Еще одна лодка была потоплена «Каталиной» у берегов Исландии, когда ожидала подхода QR-14. Немцы израсходовали 250 авиаторпед, чтобы потопить 10 судов. Командование германского флота и ВВС было разочаровано результатами. Моряки объясняли неудачи атак подводных лодок наличием в составе эскорта PQ-18 авианосца «Авенджер» и действиями его противолодочных самолетов. Летчики объясняли свои потери более мощным вооружением эсминцев из состава Флота Метрополии. (На кораблях океанского эскорта часть орудий была снята.) Они также ссылались на управление зенитным огнем с помощью радаров и усиление зенитного вооружения самих транспортов. Не сумев использовать надводные [146] корабли, как планировалось, противник, разумеется, снизил свои шансы на успех. Совершенно непонятно, почему он не атаковал танкеры в Лов Саунд. Хотя самолеты не могли долететь туда, эта стоянка была совершенно открыта для атак подводных лодок. Потеря этих кораблей сильно ударила бы по англичанам, так как исход их операций во многом зависел от возможности заправить корабли эскорта в море. Но самым главным была просто нечеловеческая выносливость, которую приходилось проявлять командам транспортов и эсминцев во время 18 дней операции в суровых условиях Арктики. Все это время люди оставались на ногах. Адмирал Барнетт в одном из своих рапортов отметил: «Когда прекращаются воздушные атаки, начинается бесконечная охота за подводными лодками, контратаки, проверка контактов, непрерывный зигзаг, перемещения в завесе, чтобы прикрыть образующиеся бреши. А если наступает передышка, нужно принимать топливо или передать на транспорт спасенных». Хуже всего приходилось командирам кораблей. Они все время были вынуждены находиться на мостике, практически жить в кресле, принайтованном возле нактоуза. Здесь им удавалось кое-как подремать в редкие минуты затишья, чтобы в случае тревоги немедленно оказаться на своем посту.

Как уже говорилось в предыдущей главе, после возвращения из Москвы Черчилль немедленно принял меры, чтобы программа помощи России получила высокий приоритет во всех министерствах. В послании Комитету

начальников штабов, датированном 16 сентября, он подчеркивал необходимость наладить непрерывную поставку снабжения русской армии. Ее поражение приведет к тому, «что освободится основная часть германской армии, которая будет брошена против нас». Но в очередной раз приоритет получили операции на других театрах военных действий. Причем это были такие операции, которые стали поворотным пунктом в борьбе против держав Оси. Близилось завершение разработки плана высадки в Северной Африке, известного как операция [147] «Торч». В нем должен был участвовать почти весь Флот Метрополии. Операция была назначена на конец октября или начало ноября. Хотя Черчилль обещал Сталину, что «Торч» слабо повлияет на отправку конвоев в Россию, он все-таки не сказал прямо, что перерыв в отправке конвоев неизбежен. Черчилль продолжал надеяться, что это не произойдет. Реакция Сталина на любые задержки, как уже стало ясно, будет крайне резкой. Поэтому Черчилль стремился избежать всего, что приведет к обострению отношений с русским лидером, которые удалось наладить с таким большим трудом. Рузвельт полностью его в этом поддерживал. Кроме того, Черчилля продолжало обуревать желание сделать хоть что-то для помощи России. Ее желание продолжать борьбу, несмотря на ужасающие потери территории и населения, вызывали у премьер-министра глубочайшее восхищение. Поэтому он в очередной раз вернулся к идее, которую давно и безуспешно пытался внушить Комитету начальников штабов, — выбить немцев из северной Норвегии внезапной десантной операцией, которой он дал соответствующее название — «Юпитер». В том же послании Комитету начальников штабов Черчилль сказал: «Когда мы начинаем подсчитывать потери при проводке этих конвоев при том, что это повторяется трижды в течение 2 месяцев, а также если учесть, что мы просто не в состоянии посылать больше, вполне может оказаться, что «Юпитер», при всем риске и потерях, будет не только необходим, но и более дешев».

Этот смелый и остроумный план, как легко было предсказать, встретил самое ожесточенное сопротивление со стороны Комитета. Американцы, на которых висели еще и проблемы Тихого океана, не выказали к нему ни малейшего интереса. Но окончательно невозможным реализацию плана сделала нехватка тоннажа. В Англии просто не было лишних торговых судов. Нужно было продолжать доставку продовольствия и сырья в Великобританию, снабжать армии на Среднем Востоке, готовить высадку в Северной Африке. Поэтому, пусть и с огромной [148] неохотой, Черчилль отказался от плана высадки в Норвегии, который считал вполне осуществимым.

В последние 2 недели сентября и первую неделю октября Черчилль не раз обменивался телеграммами с президентом Рузвельтом, пытаясь договориться, как лучше сообщить неприятную новость Сталину. Никому не нравилась сложившаяся ситуация, и Рузвельт предложил использовать новый метод, при котором транспорты должны были преодолевать опасный маршрут скрытно. Таким способом он надеялся хотя бы частично успокоить Сталина. В начале ноября на широте 76° N солнце вообще перестает подниматься над горизонтом. Полярная ночь, благоприятная ледовая обстановка и плохая погода делали шансы одиночных судов на незаметный прорыв довольно успешными. Вдоль маршрута были расставлены траулеры, а 2 подводные лодки патрулировали севернее острова Медвежий, чтобы в случае необходимости сыграть роль спасательных судов. Но даже в этом случае оказалось очень сложно найти добровольцев, согласных участвовать в рискованном предприятии. Каждому матросу предлагалось по 100 фунтов стерлингов за рейс. В результате в Россию было отправлено 13 судов, из которых 3 вернулись, 1 разбилось на Шпицбергене и было потом разбомблено немцами, 2 были потоплены подводными лодками, 2 уничтожены самолетами. До цели добрались 5 судов. Из 8 судов, отправленных из России, только 1 было потоплено. Британские и американские суда отправлялись в Россию поочередно. Так как американцы были быстрходнее англичан, иногда они догоняли и перегоняли своих товарищей.

Пока Черчилль ожидал согласия Рузвельта на отправку телеграммы Сталину, в которой будут изложены причины, заставляющие отменить конвой PQ-19, он связался с Молотовым по поводу отказа русских разрешить высадку британского медицинского персонала. Молотов прислал ответ, который Черчилль назвал «великолепным примером того, как официальный чиновничий язык может быть использован для уничтожения не только взаимопонимания, [149] но даже самой мысли». И все-таки разрешение было дано, и 13 октября крейсер «Аргонот» отправился в Россию вместе с 2 эсминцами. На кораблях был размещен персонал британского военноморского госпиталя. На обратном пути они должны были забрать личный состав 2 эскадрилий «Хэмпденов». Сами самолеты были переданы русским. Эскадра прибыла в Кольский залив 21 октября. Немецкие самолеты-разведчики один раз засекли ее, но никаких атак не последовало.

Британская разведка начала получать сведения об уменьшении численности самолетов Люфтваффе в северной Норвегии по мере того, как в Северной Африке развивалось наступление 8-й Армии генерала Монтгомери, преследующей разбитый Африканский Корпус маршала Роммеля. «Серьезная угроза всей германской военной стратегии» начала принимать реальные очертания, как и предупреждал Редер. Еще одной причиной переброски частей Люфтваффе стало наступление зимы. Условия для действий авиации в северной Норвегии в это время года были, мягко говоря, неблагоприятными. Так как в портах Белого моря скопилось большое количество пустых транспортов, которые могли застрять там до весны, если не будут выведены в декабре, Адмиралтейство решило сформировать специальный конвой, чтобы вернуть их в Англию. Адмирал Тови потребовал, чтобы размеры конвоя были ограничены 20 судами, но нехватка тоннажа была настолько острой, что Адмиралтейство увеличило этот максимум до 30 судов. В результате одно судно село на мель, второе не смогло выйти в море, поэтому 17 ноября в путь отправились только 28 судов под командованием коммодора У.К. Микса. При переходе

через Баренцево море эскорт конвоя планировалось усилить 5 эсминцами. Западнее острова Медвежий их должны были сменить другие 5 эсминцев. Соединение из 2 крейсеров и 3 эсминцев под командованием контр-адмирала Л.К. Гамильтона обеспечивало защиту от атак надводных кораблей к западу от острова Медвежий. 1 русская и 3 английские подводных лодки патрулировали [150] в районе Альтен-фиорда, где стояли крейсер «Хиппер» и 4 эсминца, караулившие конвой. 15 ноября противник расшифровал перехваченную радиogramму, из которой узнал о готовящейся отправке конвоя. После этого немцы создали завесу длиной 240 миль восточнее острова Медвежий, развернув там 8 подводных лодок. Однако затяжные шторма расстроили планы как немцев, так и англичан. Воздушную разведку провести не удалось, группа «Хиппера» в море не вышла. Шторм разбросал суда конвоя, нарушив строй. Лишь 2 эсминца эскортного соединения сумели встретиться с конвоем, который проходил южнее острова Медвежий, чтобы обойти предполагаемое скопление немецких подводных лодок к северу от него. Некоторые суда не получили этого приказа, но ирония судьбы заключается в том, что 13 ноября лодки потопили 2 судна из тех, что повернули на юг. Их жертвами стали русский и британский транспорты. Остальные 26 судов благополучно достигли берегов Исландии, откуда их провели в Лох Ю.

Через 2 дня после выхода конвоя QR-15 из Архангельска Гитлер встретился с гросс-адмиралом Редером. Доклад адмирала не был слишком радостным. Английские самолеты постоянно проводили минные постановки, которые вынуждали тральщики работать на пределе сил. Действия флота скомковала нехватка топлива. У «Тирпица» постоянно возникали проблемы с турбинами, и ему требовался ремонт. Отвод частей Люфтваффе из северной Норвегии ослабил береговую оборону этого района. Главнокомандующий германским флотом еще раз подчеркнул, что операции против русских конвоев должны проводиться лишь тогда, когда цель оправдывает риск. Редер считал, что конвои RQ этого не стоят, «хотя маловероятно, что их будут хорошо охранять. Поэтому можно рассчитывать на хорошие результаты». Уничтожение направленных в Россию грузов он не считал стоящим делом! Гросс-адмирал сообщил, что тяжелый крейсер «Принц Ойген» и карманный линкор «Лютцов» готовы к переброске на Балтику из Норвегии. Однако, учитывая [151] нехватку топлива, Гитлер решил перевести только «Лютцов», имевший дизеля. В очередной раз фюрер высказал опасения, что союзники высадятся в Норвегии, используя полярную ночь. Поэтому он приказал перебросить туда дополнительно малые корабли. Одновременно Гитлер подчеркнул, что нельзя допустить снижения числа подводных лодок, действующих в Атлантике, ниже 23. Еще не осознав, что ход войны начал меняться, он приказал подготовить планы высадки в Исландии с использованием транспортных субмарин, которые следовало построить специально для этой цели.

Впрочем, инициатива медленно, но верно уплывала из рук немцев. «Это еще не конец. Это даже не начало конца. Но, вероятно, это конец начала», — сказал Черчилль 10 ноября 1942 года. И не случайно именно в этот момент было сменено обозначение русских конвоев. Это было сделано по соображениям секретности, но именно после перемены обозначения Королевский Флот провел несколько блестящих операций по защите конвоев. [152]

Глава 10.

На грохот выстрелов

Проводка конвоев в Россию в середине зимы, как выяснилось ранее, требовала совсем иных методов, чем те, которые использовались летом. Темнота, которая окутывает Заполярье с середины ноября по середину января, делает воздушную разведку совершенно невозможной. В это время года тут постоянно бушуют сильные шторма, поэтому предложение адмирала Тови ограничить размеры конвоев звучало разумно. Небольшим конвоем легче управлять, и ему легче сохранять строй. Тови считал, что в таких условиях имеется «отличный шанс уклониться от вражеских подводных лодок и кораблей и провести конвой незаметно для противника». Когда подошло время обсудить проблему возобновления русских конвоев, Адмиралтейство предложило подождать 22 декабря, а потом отправить конвой из 31 судна с сильным эскортом, как это было сделано в случае с конвоем RQ-18, который совершил переход летом. Адмирал Тови выступил против этого предложения по двум причинам. Во-первых, большой конвой во время шторма почти наверняка рассыплется на несколько групп, разбросанных на большом пространстве. Это не только облегчит его обнаружение подводными лодками, но и создаст благоприятные возможности для вылазки немецких кораблей. Во-вторых, если ждать 22 декабря для отправки конвоя, первая [153] половина полярной ночи будет потеряна. После жарких споров Тови получил приказ отправить конвой двумя частями по 16 судов каждая. Каждую группу должны сопровождать 7 эсминцев и другие корабли. Чтобы конвои могли получить крейсерское прикрытие на опасном отрезке маршрута в Баренцевом море, Флоту Метрополии были переданы еще 2 легких крейсера. Несмотря на возражения адмирала Тови, Адмиралтейство настояло на том, что крейсера могут следовать вместе с конвоем в Кольский залив, вместо того чтобы поворачивать назад на долготе мыса Нордкап. Как показала гибель «Эдинбурга», существовала серьезная опасность атаки подводных лодок, но как заметил адмирал Тови, в этом случае упорство Адмиралтейства было полностью оправдано.

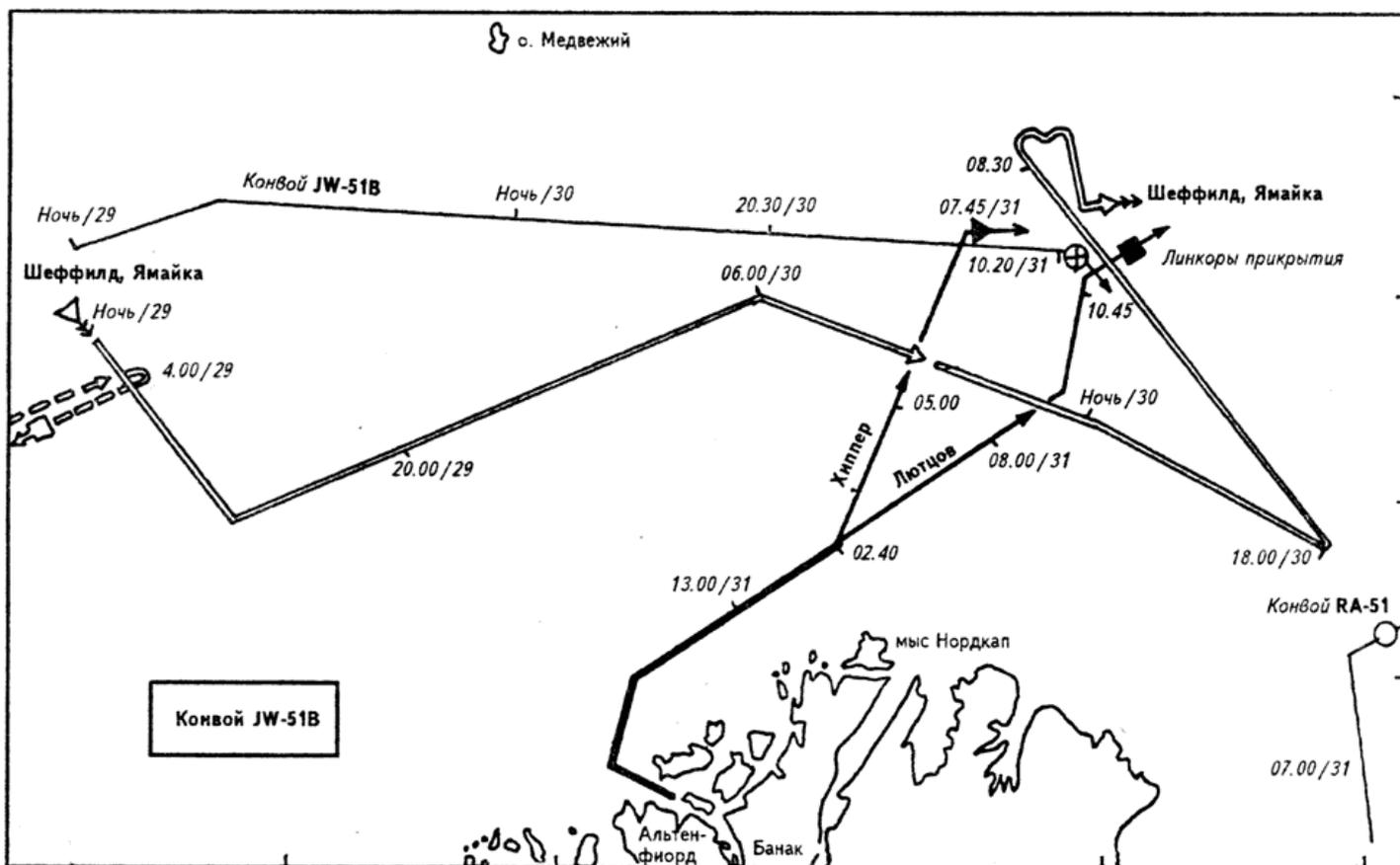
Первая половина конвоя, названная JW-51A, состояла из 15 судов и танкера в сопровождении 7 эсминцев и 4 более мелких кораблей. Она вышла в море 15 декабря. Ближнее прикрытие осуществляли крейсера «Шеффилд» и «Ямайка» вместе с 2 эсминцами под командованием контр-адмирала Р.Л. Барнетта, который поднял флаг на «Шеффилде». Дальним прикрытием командовал сам адмирал Тови, находившийся на линкоре «Кинг Георг V». В состав этого соединения вошли тяжелый крейсер «Бервик» и 3 эсминца. 4 подводные лодки должны были караулить выход из Альтен-фиорда, где стояли «Хиппер» и «Кёльн». Карманный линкор «Шеер» ушел в

Германию на ремонт, ему на замену был прислан «Лютцов», который прибыл 18 декабря. Англичане не заметили этой рокировки. Конвой совершил свой переход совершенно спокойно, противник его даже не заметил. Адмирал Барнетт получил приказ не подходить к конвою ближе чем на 50 миль, если только тот не будет атакован. Он держался в 60 милях к югу от конвоя, когда тот прошел остров Медвежий, и 24 декабря прибыл в Кольский залив, на один день опередив конвой. 5 транспортов были отправлены через Белое море в Молотовск.

Вторая половина конвоя, JW-51B, состояла из 14 судов и отправилась в путь 22 декабря. Эскорт состоял из 6 [154] эсминцев — «Онслоу» (капитан 1 ранга Р. Ст-В. Шербрук), «Обидиент», «Оруэлл», «Обдьюрейт», «Ориби» и «Акейтес», корветов «Рододендрон» и «Хайдарабад», траулеров «Визалма» и «Ноферн Гем». Дальнее прикрытие осуществляла эскадра вице-адмирала сэра Брюса Фрезера: линкор «Энсон», тяжелый крейсер «Камберленд» и 3 эсминца. Они вышли из Акурейри, Исландия, 26 декабря. Первые 6 дней перехода прошли мирно. Но 27 декабря на эсминце «Ориби» отказал гирокомпас, он потерял конвой и самостоятельно отправился в Кольский залив. Ночью, когда конвой была на полпути между островами Ян Майен и Медвежий, он попал в сильный шторм. 5 транспортов левой колонны оторвались от него, так же, как и траулер «Визалма». На следующий день тральщик «Брэмбл» (капитан 2 ранга Г.Т. Берет) был отправлен на поиски пропавших транспортов. 3 из них присоединились к конвою через день. Траулер «Визалма» встретил транспорт «Честер Вэлли», и дальше они двинулись вместе. Пятое судно пришло в Кольский залив самостоятельно через 2 дня после прибытия туда конвоя.

К утру 31 декабря шторм прекратился, а сила ветра снизилась до 3 баллов, волнение почти стихло. Небо было затянуто тучами, изредка налетали снежные шквалы. Термометр показывал 16° ниже нуля, поэтому мачты, снасти и надстройки кораблей были покрыты ледяной коркой. В это время года в Арктике даже днем стоит полумрак, и видимость не превышала 7 миль в северном направлении и 10 миль в южном. До сих пор единственным признаком вражеской активности были запеленгованные передачи с подводной лодки, находящейся далеко впереди конвоя, второй лодки где-то на юге и эсминца, находящегося возле Нордкапа. Однако капитан 1 ранга Шербрук не знал, что еще вчера U-354 обнаружила конвой и сообщила об этом. Лодка донесла, что видит от 6 до 10 транспортов, следующих на восток со скоростью 12 узлов под слабым охранением. Какое-то время РВМ вообще не имело никаких сообщений о британских силах, действующих в Арктике. Так как большинство самолетов [155] -разведчиков и пикировщиков было переброшено во Францию и Северную Африку, было решено отправить в плавание карманный линкор «Лютцов». С помощью своих сильных передатчиков он мог получить хоть какие-то сведения о действиях англичан. Подготовка к операции уже была завершена, когда вдруг пришла радиограмма U-354. Она сулила новый успех, поэтому адмирал Редер немедленно распорядился подготовить к выходу соединение, состоящее из карманного линкора «Лютцов», тяжелого крейсера «Хиппер» под флагом вице-адмирала Кумметца и 6 эсминцев. Они должны были выйти в море как можно быстрее и атаковать конвой. Оперативное руководство возлагалось на командующего силами ВМФ в Северных водах вице-адмирала Клюбера, находившегося в Нарвике. Тактическое командование было поручено, разумеется, вице-адмиралу Кумметцу. Ему было предписано: уничтожить конвой; избегать боя с превосходящими силами; не тратить время на спасение вражеских экипажей и помешать делать это противнику; по возможности захватить для допроса нескольких капитанов или даже судно, если удастся. Кумметцу сообщили, что в полночь 30/31 декабря конвой находился в 240 милях на север и 120 милях на запад от точки с координатами 71° 36' N, 36° 00' O. Считалось, что конвой движется на восток со скоростью от 7 до 12 узлов, и подводные лодки U-354 и U-626 находятся рядом с ним. Но так вышло, что эти лодки не смогли помочь адмиралу обнаружить конвой. Его также предупредили: «Предполагается, что 2 английских крейсера с кораблями сопровождения, которые покинули Кольский залив 27 декабря, находятся вместе с конвоем». Немцы также считали, что в море патрулируют 3 или 4 английские подводные лодки. Но, если сравнить силы англичан, охранявшие конвой, и силы адмирала Кумметца, сразу станет ясно, что немцы были гораздо сильнее. Они имели 6–280-мм, 8–203-мм, 23–150-мм, 15–127-мм и 12–105 мм орудий. Англичане имели всего 24–152-мм, 6–120-мм и 36–102-мм орудий. Более того, все германские корабли были [156] первоклассными боевыми единицами, тогда как эсинец «Акейтес», тральщик «Брэмбл», корветы и траулеры к таковым отнести было нельзя. Поэтому только ограничения, наложенные командованием, отделяли немецкого адмирала от успеха.

Немецкие корабли покинули Альтен-фиорд 30 декабря в 18.00. Сделав крюк на северо-запад, они обошли ожидающие их подводные лодки, и потому их выход остался незамеченным. Не успела земля скрыться за кормой, как Кумметц получил радиограмму от Клюбера. Это был один из самых странных и ужасных приказов, полученных адмиралом, вышедшим для проведения операции. Он гласил: «Несмотря на оперативный приказ относительно действий против врага, проявляйте осторожность, даже если противник имеет равные силы, так как нежелательно подвергать крейсера риску». Он показывал, до какой степени наложенные Гитлером ограничения повлияли на командование немецкого флота. Но Кумметц разработал план, который мог принести ему громкий успех, если бы при его реализации немцы проявили смелость и решительность.



Обычно утром сумерки длились около 2,5 часов. В это время можно было заметить корабль с расстояния до 10 миль, и Кумметц предложил атаковать конвой именно в это время. Он совершенно не собирался вести ночной бой, в котором вражеские эсминцы могли легко торпедировать его корабли. К тому же в сумерках было легче уничтожить суда конвоя одно за другим. Так как скорость конвоя не была установлена точно, Кумметц решил подойти с кормы, чтобы на рассвете оказаться в том же районе, что и конвой. Если тот не будет обнаружен, он намеревался отправить на поиск эсминцы, развернутые строем фронта с интервалами 15 миль. Кумметц также решил разделить свои силы и атаковать конвой с двух направлений. Он предполагал, что первое немецкое соединение, которое обнаружит конвой, отвлечет на себя корабли эскорта, и тогда у второго будут развязаны руки. Поэтому ночью он приказал «Хипперу» и «Лютцову» разойтись [157] на расстояние 75 миль, крейсер должен был держаться севернее, а карманный линкор южнее. Свои 6 эсминцев немецкий адмирал держал при себе, собираясь отправить их на поиски на следующий день в 8.00, а потом передать по 3 эсминца каждому соединению.

Соединение адмирала Барнетта провело довольно скучное Рождество в Кольском заливе, однообразие нарушали только налеты германской авиации с аэродрома возле Петсамо. 27 декабря крейсера вышли в море и направились на запад, навстречу конвою. 29 декабря к 10.00 Барнетт, по своим расчетам, находился в 20 милях к западу от конвоя, хотя его не видел. Отправив 2 эсминца в Исландию, он повернул сначала на юго-восток, а потом на юг, держась южнее курса, которым должен был следовать конвой. 30 декабря в 18.00 он снова оказался к северу от входа в Кольский залив, из которого только что вышел обратный конвой RA-51, состоящий из 13 судов. Барнетт повернул на северо-запад, собираясь пройти за кормой конвоя JW-51B, так как совершенно правильно предположил, что вражеские корабли, если они вознамерятся атаковать конвой, появятся сзади. Он также решил, что, держась севернее противника, сможет использовать преимущества освещения. Это тоже было правильное заключение. Тот факт, что теперь крейсера уже не находились между противником и конвоем, компенсировался возможностью отрезать немцам путь к отступлению. К несчастью, после шторма конвой оказался на 30 миль южнее и 60 миль западнее той точки, где ему полагалось быть по расчетам Барнетта и Тови. Поэтому, вместо того чтобы занять позицию позади конвоя, Барнетт оказался в 30 милях впереди него. Эта ошибка серьезно повлияла на действия адмирала во время боя.

В 7.15 «Хиппер», который все еще полным ходом шел на северо-восток, проскочил примерно в 20 милях позади конвоя. Через несколько минут Кумметц приказал капитану эсминца «Экольдт», который одновременно был командиром флотилии, проверить, что за силуэты были замечены с мостика флагмана. Сам «Хиппер» повернул [159] на них, чтобы сократить свой видимый силуэт. Потянулись минуты напряженного ожидания, которое предшествует любому ночному столкновению во время войны. Не получив от «Экольдта» никаких сообщений до 7.42, немецкий адмирал приказал командиру крейсера повернуть на восток и снизить скорость до 10 узлов, так как пока еще не было достаточно светло, чтобы привести его план в действие. Вскоре после этого были замечены еще несколько более крупных силуэтов. Теперь Кумметц был твердо уверен, что это конвой, поэтому он приказал повернуть на обратный курс, но, сделав это, он оторвался от собственных эсминцев. Кроме

того, он потерял слишком много времени, ожидая, пока рассветет. Приказ проверить контакт увел «Экольдта» на юго-восток. За ним последовали остальные эсминцы. Они были сведены в 2 дивизиона. «Экольдт», «Бейтцен» и Z-29 сопровождали «Хиппер», а «Ридель», Z-30 и Z-31 действовали вместе с «Лютцовом». Они пока не получили приказ начать бой, но ждали этого. Группа «Риделя» подтянулась поближе к карманному линкору, а группа «Экольдта» продолжала следить за конвоем, как ей было приказано.

Ситуация к 8.30 этим морозным утром первого дня нового года была следующей. Конвой JW-51В, временно сократившийся до 12 транспортов, которых сопровождали 5 эсминцев, 2 корвета и траулер, находился в 220 милях на северо-запад от Кольского залива и двигался на восток со скоростью 8 узлов. В 30 милях севернее него находился адмирал Барнетт с 2 крейсерами. В 15 милях на север от него траулер «Визалма» сопровождал «Честер Вэлли». В 15 милях на северо-восток от конвоя находился тральщик «Брэмбл», все еще разыскивавший отставшие суда. Ни одна из этих 4 групп не имела ни малейшего представления о положении остальных. Кроме того, где-то болталось еще одно пропавшее торговое судно. На левой раковине конвоя держался «Хиппер» с 6 эсминцами, а справа по носу к нему приближался «Лютцов».

Примерно в это время эсминец «Обдьюрейт», шедший на правом фланге конвоя, заметил на западе 2 эсминца, [160] медленно идущие на север, и сразу сообщил об этом. Буквально через минуту был замечен третий эсминец. Немецкие эсминцы повернули на северо-запад, и так как видимость была скверной, вскоре они пропали. Получив сообщение «Обдьюрейта», капитан 1 ранга Шербрук приказал ему проверить, что это за корабли. Но «Обдьюрейт» снова заметил противника только в 9.30, теперь уже на расстоянии 4 мили. Немцы тут же открыли огонь, а потом отвернули и снова скрылись. Увидев вспышки выстрелов, Шербрук немедленно повернул туда, приказав «Оруэллу», «Обидиенту» и «Обдьюрейту» присоединиться к нему.

Кумметц решил, что настало время начать атаку, и в 9.33 приказал своим эсминцам присоединиться к тяжелым кораблям. Теперь он горько жалел, что позволил эсминцам оторваться, так как понемногу становилось все светлее, и появлялись силуэты все новых кораблей, многие из которых были эсминцами. Однако он не мог отличить своих от чужих. Командир «Хиппера» Хартманн предложил запросить опознавательные у ближайшего эсминца, что и было сделано. Ответа не последовало, но все равно сохранялась вероятность, что это один из своих кораблей, поэтому Хартманн не решился обстрелять его. Наконец пришло сообщение от «Экольдта», в котором говорилось, что его дивизион обошел вокруг конвоя. «Лютцов» сообщил, что идет на северо-восток со скоростью 26 узлов. Внезапно мелькнули желтые вспышки выстрелов. Это немецкие эсминцы обстреляли «Обдьюрейт». Одновременно на светлеющем горизонте стали появляться черные силуэты транспортов. Но в тот же момент из труб британского эсминца повалил густой черный дым, который укрыл конвой. Эту завесу поставил «Акейтес», единственный эсминец, оставшийся с конвоем. Не было никаких сомнений, что это вражеский корабль, и капитан 1 ранга Хартманн запросил разрешение открыть огонь. Оно было дано сразу же. Крейсер повернул влево, чтобы ввести в действие все 4 свои башни. В 9.42 он открыл огонь, но хотя [161] было дано несколько залпов, поразить маленькую, быстро движущуюся цель не удалось.

Когда капитан 1 ранга Шербрук повернул на запад на помощь «Обдьюрейту», справа по носу показались темные очертания неизвестного корабля. «Оруэлл» только что присоединился к «Онслоу», «Обидиент» находился на противоположном фланге конвоя и просто не успевал подойти к командиру.

Перед тем как открыть огонь, «Хиппер» повернул влево, показав Шербруку свой профиль, что позволило опознать немецкий крейсер. Шербрук сразу приказал открыть огонь, дистанция в это время составляла 5,5 миль. «Хиппер» заметил эсминцы в тот же момент и решил, что они выходят в торпедную атаку. Поэтому крейсер резко повернул и пошел на север. Следующие полчаса шла вялая перестрелка. Британские эсминцы вели огонь с помощью радара, «Хиппер» изредка отвечал залпами из кормовых башен. Этот внезапный поворот подтвердил мнение капитана 1 ранга Шербрука, что угроза торпедной атаки является его самым сильным оружием. Поэтому до тех пор, пока торпеды останутся в аппаратах, он сохранит инициативу в бою с гораздо более сильным противником. Разумеется, если бы появился хороший шанс поразить крейсер, Шербрук выпустил бы торпеды, но «Хиппер» шел на высокой скорости и имел полную свободу маневра, что делало его исключительно трудной целью. Поэтому Шербрук не мог рисковать, выпустив свою единственную стрелу, после чего эсминцы окажутся беззащитными перед тяжелыми орудиями «Хиппера». В 9.55 к нему присоединился «Обидиент», а вскоре он увидел «Обдьюрейт», идущий с юго-запада. Однако Шербрук по-прежнему не представлял, где находятся немецкие эсминцы, которые могли атаковать конвой с противоположной стороны. Поэтому он приказал «Обидиенту» и «Обдьюрейту» вернуться к конвою, пока он с «Онслоу» и «Оруэллом» продолжает сдерживать «Хиппер». В 10.08 «Хиппер», чьи нерешительные попытки прорваться к конвою были сорваны агрессивными действиями [162] Шербрука, судя по всему, решил прекратить бой и направился на север. Отчасти это объяснялось тем, что Шербрук помешал Кумметцу узнать, что творится позади дымовой завесы, отчасти потому, что немецкий адмирал старался выполнить свой план и увести корабли эскорта, чтобы развязать руки «Лютцову». Но через 5 минут он переменял свое решение и передал по радио: «Хиппер» находится к северу от конвоя. Между нами и конвоем 4 вражеских эсминца». Одновременно он приказал капитану 1 ранга Хартманну повернуть на юго-восток и попытаться отогнать настойчивых противников. После нескольких неточных залпов «Хиппер» все-таки нащупал дистанцию и добился 4 попаданий в «Онслоу», которые вызвали тяжелые повреждения. Два носовых орудия вышли из строя, носовая надстройка и кубрик были охвачены пламенем, обе радарные установки были уничтожены, в машинном отделении появилась пробоина. Потери были тяжелыми.

Капитан 1 ранга Шербрук получил тяжелую рану в лицо и временно ослеп. Несмотря на ранение, он продолжал командовать флотилией, пока не удостоверился, что командование принял на себя капитан 2 ранга Д.К. Кинлох, находившийся на «Обидиенте». После попаданий в «Онслоу» Шербрук приказал своему штурману повернуть вправо, поставить дымовую завесу и снизить скорость до 15 узлов. Он понимал, что эсминец находится в опасном положении и нужно любой ценой взять пожары под контроль. К счастью, налетел снежный шквал, и видимость сократилась до 2 миль. Контакт с «Хиппером» на время был потерян. Первая фаза боя завершилась.

Теперь мы должны вернуться к адмиралу Барнетту и его крейсерам, которые находятся к северу от конвоя. Незадолго до 9.00 радар «Шеффилда» обнаружил какую-то цель в 7 милях на севере. На обоих крейсерах немедленно сыграли боевую тревогу. После того как были получены новые значения дистанции и пеленга, выяснилось, что это большой и маленький корабли, которые движутся на восток со скоростью 10 узлов. Адмирал не [163] знал, что это «Визалма» и «Честер Вэлли». А потом в 9.30 на юге были замечены вспышки выстрелов. Барнетт думал, что конвой находится впереди него, а потому никак не мог подобрать объяснение этим двум фактам. Было высказано предположение, что эти вспышки — зенитный огонь каких-то кораблей. Однако довольно быстро вспышки стали более заметными. Стало ясно, что это стрельба из тяжелых орудий, поэтому Барнетт понял, что там происходит что-то тревожное. Он только что получил сообщение капитана 1 ранга Шербрука об обнаружении 3 вражеских эсминцев, которое было отправлено до появления «Хиппера». Теперь Барнетт знал, что рядом с конвоем находятся вражеские корабли, но таинственные корабли на севере продолжали сбивать с толку. Поэтому он продолжал следовать на северо-восток, обсуждая ситуацию со своим штабом. В 9.55 адмирал, наконец, решил, что конвой может оказаться дальше к югу, чем предполагалось, а эти 2 неизвестных корабля просто отстали от него. Он повернул свое соединение на юг и увеличил скорость до 25 узлов, следуя основному правилу войны: если сомневаешься, иди на звук выстрелов. Иногда высказывают предположение, что Барнетт должен был сделать это на 20 минут раньше, когда впервые заметил вспышки выстрелов на юге. Но его главной задачей было «своевременное и безопасное прибытие конвоя», положения которого адмирал не знал, однако предполагал, что конвой находится на востоке впереди него. Поскольку существовала опасность, что противник с помощью какой-то уловки пытается увести крейсера подальше от конвоя, Барнетт проявил осторожность, чтобы не попасть в ловушку. Как только были замечены вспышки выстрелов тяжелых орудий, все колебания были отброшены, и он сразу бросился на помощь эсминцам, оказавшимся в сложном положении. Скорость была увеличена до 31 узла, из-под форштевней крейсеров поднимались каскады брызг, застывавшие кусочками льда на надстройках и орудиях. Из-за этого крейсера вскоре стали напоминать каких-то призраков, летящих в арктических сумерках. [164]

Примерно в 10.30 радар «Шеффилда» обнаружил 2 корабля почти прямо по курсу и еще один на левом крамболе, дистанция составляла 12 и 15 миль соответственно. Бой между «Онслоу» и «Хиппером» близился к завершению, и грохот орудий вскоре смолк. Однако над местом боя клубился дым, и отличить свои корабли от чужих было крайне сложно, поэтому адмирал Барнетт повернул свою эскадру на восток. Едва он сделал это, как справа по носу снова вспыхнула перестрелка. Это «Хиппер» обстреливал несчастный «Брэмбл», который, как мы помним, шел в одиночестве севернее конвоя. Прежде чем орудия крейсера сделали свое дело, тральщик успел передать радиограмму, которую получил только «Хайдерабад», но не сумел передать дальше. В 10.45 на мостике «Шеффилда» мельком увидели силуэт «корабля крупнее эсминца». Это был «Хиппер». На экране радара по-прежнему были видны 2 отметки на юго-востоке. Через несколько минут радар показал, что «Хиппер» повернул вправо, поэтому адмирал Барнетт немедленно повернул свой отряд и бросился в погоню. Однако он не имел превосходства в скорости над противником, который находился в 10 милях впереди и тоже шел со скоростью 31 узел.

Конвой тем временем повернул на юг, не подозревая, что, уходя от одного противника, он направляется прямо в пасть более грозному. Капитан 2 ранга Кинлох, который теперь командовал эскортом, находился в 3 милях к северу от конвоя и шел на сближение с ним, имея с собой «Обидиент» и «Обдьюрейт». Он собирался держаться между конвоем и тем местом, где в последний раз видели «Хиппер». «Оруэлл», который оставался с поврежденным «Онслоу», находился в 5 милях на северо-восток от двух эсминцев и шел на соединение с ними. «Акейтес» все еще ставил дымовую завесу к западу от конвоя, а «Онслоу» старался выйти в голову конвоя, чтобы установить контакт с крейсерами Барнетта, чьи намерения пока оставались загадкой для кораблей эскорта. Внезапно корвет «Рододендрон», шедший на левом крамболе конвоя, сообщил, что видит дым на юго-западе. Через 2 [165] минуты поступило новое сообщение о большом корабле на расстоянии 2 мили, который идет на северо-восток. Корвет «Хайдерабад» тоже увидел этот корабль, а также 2 эсминца, но не сумел сообщить о контакте. Если бы он сделал это, капитан 2 ранга Кинлох с большим вниманием отнесся бы к сообщению «Хайдерабада». А так он продолжал идти на юг, ожидая подтверждения. Замеченным кораблем был не кто иной, как «Лютцов» в сопровождении 3 эсминцев, который намеревался атаковать конвой, как и намечал Кумметц. Командир карманного линкора капитан 1 ранга Штанге видел вспышки выстрелов, когда «Хиппер» вел бой с эсминцами. Он также получил сообщение «Хиппера». Но Штанге испытывал некоторые трудности, как и остальные участники этого беспорядочного боя, когда требовалось отличить своих от чужих. Еще больше усиливал путаницу дым из труб, поэтому, когда в 10.50 «Лютцов» заметил слева неизвестный корабль (вероятно, это был «Рододендрон»), он повернул на восток и снизил скорость, ожидая улучшения видимости, чтобы атаковать конвой. На самом деле «Лютцов» прошел на небольшом расстоянии под носом у конвоя, который

только что повернул на юго-восток. Теперь «Лютцов» оказался на левом траверзе конвоя на расстоянии 5 миль, то есть занял идеальную позицию для уничтожения транспортов.

Выведя из строя «Брэмбл», командир «Хиппера» приказал эсминцу «Экольдт» добить тральщик. В 11.25, повернув на юг, крейсер встретил эсинец «Акейтес», который только что получил приказ капитана 2 ранга Кинлоха присоединиться к «Онслоу», шедшему впереди конвоя. Эсинец вышел из-под прикрытия дымзавесы, которую ставил, и оказался прямо перед «Хиппером». Крейсер парой метких залпов тяжело повредил эсинец. Погибло более 40 человек экипажа, в том числе командир «Акейтеса» капитан-лейтенант Э.Г.Дж. Джонс. Командование принял на себя его помощник лейтенант Пейтон Джонес, который возобновил постановку дымовой завесы, чтобы прикрыть конвой. Поврежденный эсинец [166] занимался этим до конца боя. А потом он перевернулся и затонул от полученных повреждений. Траулер «Ноферн Гем» сумел спасти 81 человека. Действия капитана и лейтенанта Пейтона Джонеса, по словам адмирала Тови, явились примером «исключительной отваги». После этого «Хиппер» повернул на северо-запад и перенес огонь на «Обидиент», который вместе с двумя другими эсминцами появился между ним и конвоем. Дистанция была чуть более 4 миль, и «Хиппер» мог потопить все 3 английских корабля, но в очередной раз угроза торпедной атаки сдержала немецкого адмирала. Дав несколько залпов, один из которых вывел из строя рацию «Обидиента», «Хиппер» повернул на север и пошел прямо под орудия спешащих к месту боя английских крейсеров.

Адмирал Барнетт, удерживая крейсера на севере, собирался использовать преимущества освещения. Его ожидания полностью оправдались, так как англичане отчетливо видели «Хиппер», а немцы заметили противника, лишь когда «Шеффилд», а следом за ним «Ямайка» открыли огонь. Англичане успели дать 4 залпа, прежде чем «Хиппер» начал отвечать, но к этому времени он уже получил 3 попадания. Первое пришлось в котельное отделение, и скорость «Хиппера» снизилась до 23 узлов. Он повернул вправо, описав почти полную циркуляцию, что не способствовало меткости стрельбы. После этого «Хиппер» поставил дымовую завесу, и бой прекратился. Британские крейсера повторяли маневры противника, и дистанция сократилась до 4 миль. Бой возобновился бы, если бы противники видели друг друга. Потом, в 11.43, когда крейсера шли на юг, слева по носу у «Шеффилда» появились 2 вражеских эсминца. Они находились в очень удачной позиции для торпедной атаки, и командир крейсера немедленно изменил курс, бросившись на головной эсинец, чтобы протаранить его. Это был «Экольдт», который ошибочно принял «Шеффилд» и «Ямайку» за «Хиппер» и «Лютцов». Эсинец намеревался пристроиться к ним в кильватер. Когда дистанция сократилась до минимума, орудия «Шеффилда» открыли сокрушительный [167] огонь по несчастному эсминцу, который быстро превратился в пылающую развалину. Необходимости таранить его уже не было. Тем временем крейсер «Ямайка» обстрелял «Бейтцен», который отвернул под прикрытием дымзавесы. Это позволило «Хипперу» полным ходом отойти на запад. В 11.37 Кумметц приказал всем кораблям прекратить бой и отходить следом за ним. Все это время за боем издали следила подводная лодка U-354. Ее командир не имел никакого представления о том, что происходит, но в 11.45 он передал радиogramму: «По нашим наблюдениям, битва достигла апогея. Я вижу только красное свечение». Не очень понятно, что означала последняя фраза, но в ставке Гитлера все решили, что операция развивается согласно плану.

Мы покинули командира «Лютцова» Штанге в то время, как он бесцельно маневрировал к востоку от конвоя, упустив блестящую возможность нанести удар. За 10 минут до того, как адмирал приказал прекратить операцию, он решил присоединиться к Кумметцу и повернул на северо-запад. Вскоре после этого карманный линкор заметил некоторые суда конвоя и открыл по ним огонь. Транспорт «Калобр» получил легкие повреждения. Поэтому капитан 2 ранга Кинлох повернул свои эсминцы на восток и начал ставить дымовую завесу. Это вынудило «Лютцов» перенести огонь на эсминцы. «Обдюрейт» был поврежден близким разрывом, после чего эсминцы отвернули, чтобы оказаться между конвоем и немецким кораблем, который уже получил приказ отходить.

После боя с немецкими эсминцами Барнетт повернул на запад и погнался за «Хиппером», который был у него слева по носу в 12 милях. Потом в 12.23 он в 4 милях южнее заметил эсминцы «Бейтцен» и Z-29. Немцы опять находились в хорошей позиции для пуска торпед, поэтому Барнетт повернул на них. Но английские крейсера не успели открыть огонь, так как появился «Лютцов», поэтому обстреляли его. Карманный линкор сразу ответил. «Хиппер», который теперь находился всего в 7 милях, тоже вступил в бой, и его стрельба была более меткой, [168] чем у «Лютцова». Чтобы не оказаться между двух огней, Барнетт был вынужден повернуть на север. В 12.36 перестрелка прекратилась, и бой закончился. Английские крейсера продолжали следить за противником до 14.00, но к этому времени окончательно стемнело, к тому же немцы явно отступали. Барнетт не хотел слишком отрываться от конвоя и повернул обратно на восток. Проводив следующий на запад конвой RA-51, он вернулся в Исландию. На смену ему главнокомандующий отправил в море другую крейсерскую эскадру. Тем временем яблоко раздора — конвой JW-51B благополучно дошел до цели.

Кумметц правильно решил, что Барнетт будет вынужден вернуться к конвою и не станет его преследовать. Поэтому не следует опасаться никаких неприятностей во время перехода в Альтен-фиорд. Все это было правильно, но подводные лодки, от которых немецкий адмирал удачно ускользнул, выходя в море, все еще патрулировали в отведенных им квадратах. Самая западная лодка «Граф», бывшая U-570, захваченная англичанами в августе 1941 года, 1 января около 1.00 заметила «Хиппер». К несчастью, расстояние было слишком велико для атаки, но командир лодки знал, что за крейсером следуют остальные корабли. Он

направился на запад и через 3 часа безуспешно атаковал 2 эсминца, один из которых вел на буксире второй. Это был последний контакт с противником.

Итоги боя подвел адмирал Тови в своем рапорте Адмиралтейству: «Вражеское соединение имело, по крайней мере, 1 карманный линкор, 1 тяжелый крейсер и 6 эсминцев, на его стороне было преимущество внезапности. Но его в течение 4 часов сдерживали 4 эсминца, а потом прогнали 2 легких крейсера. Конвой потерь не понес, что является их заслугой».

Отважные действия капитана 1 ранга Шербрука по защите конвоя и его исключительное чувство долга принесли ему Крест Виктории.

Англичане потеряли 1 эсминец и 1 тральщик, немцы потеряли 1 эсминец. Однако «Хиппер» был тяжело поврежден, [169] и хотя крейсер был отремонтирован, в боях он больше не участвовал.

Англичанам удалось добиться такого замечательного успеха потому, что они вовремя вспомнили старое правило: «Лучшая оборона — наступление». Именно им руководствовался капитан 2 ранга Ричмонд при защите конвоя QR-11. Зато немцы, наоборот, хотя и пытались провести наступательную операцию, были скованы по рукам и ногам. Действия английских кораблей были подчинены одной цели — обеспечению безопасности конвоя, поэтому капитан 1 ранга Шербрук отправил 2 эсминца к транспортам, сдерживая «Хиппер» с 2 остальными. Зато немецким кораблям, намеревавшимся уничтожить конвой, постоянно мешали какие-то иные соображения, главным из которых было стремление избежать повреждений. 6 мощных эсминцев продемонстрировали полнейшее отсутствие инициативы, что впоследствии позволило Кумметцу попытаться переложить вину на них. «После начала боя я уже не смог собрать наши эсминцы вокруг «Хиппера» до наступления темноты, поэтому я остался без прикрытия в самый критический момент». Он также сказал Клуберу, что отсылать эсминцы не следовало, так как это смазало бы картину боя. Капитан 1 ранга Штанге согласился с адмиралом. Однако нет сомнений в том, что если бы он приказал своим 3 эсминцам атаковать конвой, пока «Лютцов» болтался, ожидая улучшения видимости, это могло принести неплохие дивиденды.

После этого боя РВМ наконец осознало, что пока адмиралы и командиры будут связаны ограничениями, успех будет постоянно ускользать от них. Но прежде чем эти ограничения были частично сняты, следствием боя в Баренцевом море были такие перемены в немецком Верховном командовании, которых адмирал Кумметц даже не мог себе представить. [170]

Глава 11.

Значительные события

Пока адмирал Кумметц вел свое обескураженное соединение назад в Альтен-фиорд, напряжение в ставке Гитлера нарастало. После радиограммы U-354, родившей радужные надежды, воцарилось молчание. Его нарушило рутинное сообщение, что эскадра возвращается в базу. Но вечером службы Немецкого радио перехватили сообщение агентства «Рейтер». В нем со ссылкой на английские источники говорилось, что вражеский крейсер поврежден, а эсминец тонет. Гитлер захотел узнать, почему Кумметц до сих пор не передал свой рапорт о бое. Тогда ему сказали, что корабли в море должны сохранять радиомолчание. Редер, даже когда ему сообщили о растущем нетерпении Гитлера, отказался нарушить это правило. Лишь в 4.10, когда «Хиппер» оказался в безопасности внутри фиорда, Кумметц отправил короткий рапорт, в котором ничего не говорилось о конвое, но был более чем тенденциозный отчет о бое. Гитлер, который надеялся порадовать немцев сообщением о победе в день Нового Года, был разочарован. Он потребовал более детального отчета, добавив, что это просто позор, что главнокомандующего германскими вооруженными силами до сих пор держат в полном неведении, тогда как англичане обо всем объявили по радио еще накануне вечером. Кумметц объяснил свое молчание тем, что ему просто нечего [171] добавить к своему рапорту. Однако он ничего не знал о переполохе, вызванном радиограммой U-354. Примерно в полдень, когда он получил рапорт капитана 1 ранга Штанге о действиях «Лютцова», Кумметц отправил дополнительный рапорт. Позднее, когда были получены рапорты командиров эсминцев, он послал еще одно сообщение с новыми деталями. Это сообщение было отправлено телетайпом, тогда как первые два — по радио. На одном из катеров, доставлявших радиограммы на берег, сломался мотор, радисты перепутали шифры, и в результате Редер в Берлине получил рапорты только в 19.00. Он сразу передал по телефону в ставку Гитлера содержание рапортов, но в к этому времени нетерпение фюрера переклестнуло за край. В припадке гнева он кричал, что все тяжелые корабли нужно разрезать на металл. Он приказал Редеру немедленно доложить все лично, чтобы он смог принять «окончательное решение». Еще до провала этой операции Гитлер не раз высказывал неудовольствие действиями флота. К тому же Геринг постоянно жаловался ему, что для защиты тяжелых кораблей у него забирают драгоценные истребители, хотя эти самые линкоры решительно ничего не делают.

Редер не стал спешить с исполнением приказа Гитлера, так как надеялся, что фюрер немного остынет и сможет судить о вещах более здраво. Встреча состоялась 6 января. Гросс-адмирал детально описал ее в своих мемуарах. Гитлер произнес речь, которую Редер назвал «злобными и несправедливыми нападками на флот». Потом Гитлер передал ему список соображений, по которым следовало списать все линкоры, линейные и тяжелые крейсера. Через 9 дней Редер представил свой ответ, приложив к нему меморандум о значении морской мощи. «Если Германия уничтожит свои военные корабли, то Великобритания, вся военная стратегия которой зависит от обладания морскими коммуникациями, может считать войну практически выигранной». Но Гитлер не был

расположен его слушать. Тогда на личной встрече после официального совещания Редер попросил об отставке, и [172] его просьба была удовлетворена. Долгая и безуспешная борьба подошла к концу, он так и не сумел объяснить фюреру важность и значение морской мощи. 30 января Редера сменил адмирал Дениц, который до того командовал подводными силами.

Когда Дениц стал командующим германским флотом, ему исполнился всего 51 год. Он был не только моложе своего предшественника, но и являлся совершенно другим человеком. Он обладал безжалостностью, которой не хватало Редеру. Именно за эту черту Гитлер особенно ценил Деница. С фюрером у Деница были настолько хорошие отношения, что Геринг вскоре был вынужден считаться с мнением флота. А пока мы оставим Деница разбираться со свалившимися на него новыми проблемами и вернемся к русским конвоям.

Хотя теперь отправка этих конвоев из Англии была ускорена, русские по-прежнему оставались недовольны. Они утверждали, что им обещали по 30 судов в январе и феврале, тогда как для конвоя, который должен был выйти 17 января, было собрано только 14 транспортов. Когда русский посол Майский затребовал официальные объяснения по этому поводу, премьер-министр сказал министру иностранных дел Идену: «Я до смерти устал от этого нытья русских». Как уже упоминалось, русские совсем не принимали во внимание происходящее в остальном мире и повторяли свои требования с утомительной настойчивостью. Однако сейчас в полном разгаре были операции на Средиземном море, близился кризис Битвы за Атлантику, и дефицит торгового тоннажа был острым, как никогда. Тем не менее, адмирал Тови отметил, что успех конвоев JW-51A и JW-51B показал, чего можно добиться во время полярной ночи.

Адмиралтейство, разумеется, ничего не знало об обстоятельствах, связанных с отставкой Редера. Но, учитывая провал попыток атаковать конвой JW-51B, оно вполне могло ожидать, что против следующего конвоя немцы бросят более сильное соединение, может быть, даже и «Тирпиц». Также считалось, что достройка авианосца [173] «Граф Цеппелин» подходит к концу, хотя на самом деле это было не так. Эти подозрения усилились, когда 10 января разведывательный самолет заметил в Скагерраке линейный крейсер «Шарнхорст» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». Они направлялись на северо-запад. Были приняты меры, чтобы перехватить их. Однако немецкие корабли поняли, что обнаружены, повернули назад и вернулись в Балтику. Интересно отметить, что Гитлер не отменил их перевод на север, который был утвержден еще 22 декабря до отставки Редера.

В составе британского Флота Метрополии все еще не было авианосцев. Но зато теперь он имел 3 линкора типа «Кинг Георг V», 8 крейсеров и около 20 эсминцев, чего было вполне достаточно для прикрытия следующего конвоя. Поэтому 17 января конвой JW-52, состоящий из 14 судов, вышел из Лох Ю. Погода была прекрасной. Коммодор даже приказал самому тихоходному судну вернуться в Исландию, и потому конвой двигался довольно быстро. 23 января немецкий самолет заметил его, когда конвой находился еще западнее острова Медвежий. Но, благодаря увеличению численности кораблей эскорта, оснащенных новой аппаратурой радиопеленгации, англичане смогли сразу засесть любую подводную лодку, вышедшую в эфир. Поэтому все атаки подводных лодок завершились неудачей. Привычка командиров лодок переговариваться между собой, часто сообщать свои координаты командующему на берег позволила командиру эскорта так менять курс конвоя, чтобы обойти районы патрулирования субмарин. Но адмирал, командовавший крейсерской эскадрой прикрытия, не знал об этих маневрах и держался примерно в 50 милях на фланге конвоя, стараясь не оказаться у него за кормой, где чаще всего сосредотачиваются лодки. Но в результате он именно там и оказался, хотя думал, что находится слева по носу от конвоя. Комментируя это происшествие, адмирал Тови заметил, что каждое соединение должно передавать по радио свои координаты, если противник обнаружил его. В этом случае соблюдать радиомолчание уже [174] не имеет смысла. Если бы это было сделано в данном случае, командир крейсерской эскадры не поставил бы свои корабли в столь неприятное положение. В то же время навигационные сложности полярной ночи, когда долгое время приходится идти по счислению, приводят к тому, что координаты, чаще всего, оказываются довольно неточными.

Удача сопровождала этот конвой до конца. Атака 4 торпедоносцев He-115 была отбита, причем 2 самолета сбиты. 27 января конвой благополучно прибыл в Кольский залив. Через 2 дня в путь отправился обратный конвой RA-52. По различным причинам к выходу были готовы лишь 11 транспортов, поэтому эскорт, в который вошел и поврежденный «Онслоу», по численности превзошел конвой. Однако на сей раз подводные лодки сумели потопить американский пароход «Грейлок», хотя при этом не погиб ни один человек. Остальные 10 судов благополучно добрались до Лох Ю.

Следующий конвой JW-53 должен был выйти 11 февраля, но погрузка затянулась до 15 февраля, хотя и тогда к выходу были готовы лишь 28 судов из 30. Полярная ночь закончилась, и к концу месяца светлое время составляло уже 7 часов в сутки. Поэтому было решено дать конвою такой же сильный эскорт, какой имел PQ-18. К несчастью, конвой попал в зону плохой погоды через 4 дня после выхода в море. Эскортный авианосец «Дэшер» был поврежден, а крейсер «Шеффилд» потерял крышу носовой башни. Замены поврежденному авианосцу не нашлось, зато на смену «Шеффилду» был прислан другой крейсер. Несколько эсминцев и торговых судов были повреждены, 1 судно ушло в Скапа Флоу, а 5 вернулись в Лох Ю. Сам конвой оказался сильно разбросан. Однако поблизости оказался линкор «Кинг Георг V», оснащенный мощным радаром. Он смог зафиксировать положение транспортов и сообщить их командиру эскорта, которым снова был капитан 1 ранга И.М.Р. Кэмпбелл. Используя эту информацию, он сумел собрать транспорты и снова выстроить их. В очередной раз подводные [175] лодки обнаружили конвой к западу от острова Медвежий. Однако действия эсминцев были

такими эффективными, что противник не сумел провести ни одной атаки. 28 февраля 14 бомбардировщиков Ju-88 попытались атаковать конвой. Однако эскорт, в который входил и крейсер ПВО «Сцилла», так тепло встретил их, что немцы сбросили бомбы далеко от цели. На следующий день аналогичную атаку попытались провести 11 самолетов, но тоже были отогнаны. Конвой благополучно дошел до цели, 15 транспортов прибыли в Мурманск, а остальные — в другие порты Белого моря.

После короткого отдыха, который длился всего 2 суток, 1 марта корабли эскорта конвоя JW-53 снова вышли в море, чтобы сопровождать обратный конвой RA-53, состоящий из 30 судов. Вскоре подводные лодки обнаружили его и утром 5 марта потопили транспорт «Порторикан» и повредили «Ричард Бланд». Во второй половине дня конвой атаковали 12 бомбардировщиков Ju-88, но эта атака была отражена. А на следующий день конвой попал в жестокий шторм. Как всегда, корабли разбросало в разные стороны, и подводные лодки получили шанс отличиться. Были потоплены еще 2 транспорта. Погода тоже нашла себе жертву: американское судно типа «Либерти» переломилось пополам и затонуло. На судне «Дж.Г. Латроб» открылась течь, и его взял на буксир эсминец «Оппортьюн». Его экипаж продемонстрировал великолепную морскую выучку, благополучно приведя транспорт в Сейдис-фиорд, Исландия. Заправляться в море в такую погоду было совершенно невозможно, и капитан 1 ранга Кэмпбелл, беспокоясь о тающих запасах топлива на эсминцах, был вынужден отправить половину из них в Исландию заправляться. Он приказал им возвращаться как можно быстрее, чтобы отправить на дозаправку остальные эсминцы. Подводные лодки продолжали рыскать вокруг конвоя, и когда Исландия была уже совсем близка, сумели всадить вторую торпеду в «Ричард Бланд». Это попадание стало роковым, хотя большую часть экипажа удалось спасти. [176]

Адмиралтейство имело все основания быть удовлетворенным результатами январской и февральской конвойных операций. Потери были относительно небольшими, и, как отметил адмирал Тови, они были скорее следствием штормов, чем действий противника. Однако продолжительность дня за Полярным кругом быстро увеличивалась, что само по себе стало достаточным основанием для пересмотра политики отправки русских конвоев. А в начале марта немцы дали еще одно, более веское основание.

8 февраля Дениц представил Гитлеру план списания крупных кораблей. Как заметил сам адмирал, он «не стал выдвигать никаких возражений решению фюрера». Гитлер утвердил план, по которому предусматривалось списание в марте «Хиппера» и «Кёльна», в июле «Шарнхорста», и «Тирпица» осенью. Но на совещании при рассмотрении этого вопроса время не позволило обсудить кое-какие важные детали. А может быть, сам Дениц намеренно не стал касаться вопроса об ограничениях, которые Гитлер наложил на действия адмиралов, и которые помешали добиться результата при атаке русских конвоев. Дениц дал инструкцию своему представителю в ставке Гитлера вице-адмиралу Кранке узнать мнение фюрера о перспективах использования тяжелых кораблей, так как Дениц больше всего боялся повторения неудачи Новогоднего боя. Он хотел добиться разрешения отправлять тяжелые корабли в море, если имеется шанс достичь заметного успеха. Более того, если эскадра вышла в море, далее адмирал должен действовать самостоятельно и лично распоряжаться в бою, как того требует тактическая ситуация, не дожидаясь инструкций высших командиров. Дениц предупредил, что в таком случае возможны потери. Непостоянная натура Гитлера проявила себя еще раз, и он «полностью и решительно поддержал» мнение гросс-адмирала. Это решение имело в будущем серьезные последствия.

Хотя Дениц на посту командующего подводными силами ясно выразил свои взгляды относительно методов [177] ведения морской войны, когда ему пришлось всерьез рассмотреть приказ Гитлера о списании тяжелых кораблей, он пришел к тем же выводам, что и Редер. На следующей встрече с фюрером, которая проходила 26 февраля, Дениц отважно вернулся к большому вопросу, заявив, что русские конвои являются прекрасной целью для тяжелых кораблей. Учитывая тяжелые бои, идущие на Восточном фронте, он решил полностью использовать возможности, которые вытекают из этого. Поэтому Дениц предложил послать «Шарнхорст», который все еще торчал в Балтике после 2 неудачных попыток прорыва, в северную Норвегию, к «Тирпицу» и «Лютцову». Там они должны были образовать мощное соединение вместе с 6 эсминцами. Реакция Гитлера, как пишет Дениц, «сначала была крайне несдержанной, но в конце концов он неохотно согласился». В ответ на вопрос Гитлера, как долго будет тянуться поиск подходящей цели, Дениц твердо ответил: «Три месяца». На это последовала пророческая фраза: «Пусть даже это продлится 6 месяцев, но потом вы будете вынуждены вернуться и признать, что я был прав».

«Шарнхорст» покинул Гдыню 8 марта. Плохая погода и снежные шквалы помогли ему, и 14 марта линейный крейсер прибыл в Нарвик, где уже находились «Тирпиц», «Лютцов» и «Нюрнберг». Через 8 дней легкий крейсер отправился в Германию на ремонт, а остальные 3 корабля под прикрытием тумана перебрались в Альтен-фиорд, хотя едва не столкнулись во время перехода.

Когда новость о сосредоточении германских кораблей в Альтен-фиорде была получена адмиралом Тови, он сразу понял, что его предложение приостановить проводку конвоев на лето получило серьезное основание, о чем он не преминул сообщить Адмиралтейству. Тови отметил, что единственным средством защиты конвоев становится выход английских линкоров. Без прикрытия мощным авианосным соединением это было бы безрассудно. Однако, пока шли эти споры, в Битве за Атлантику произошли изменения, которые все решили сами. [178]

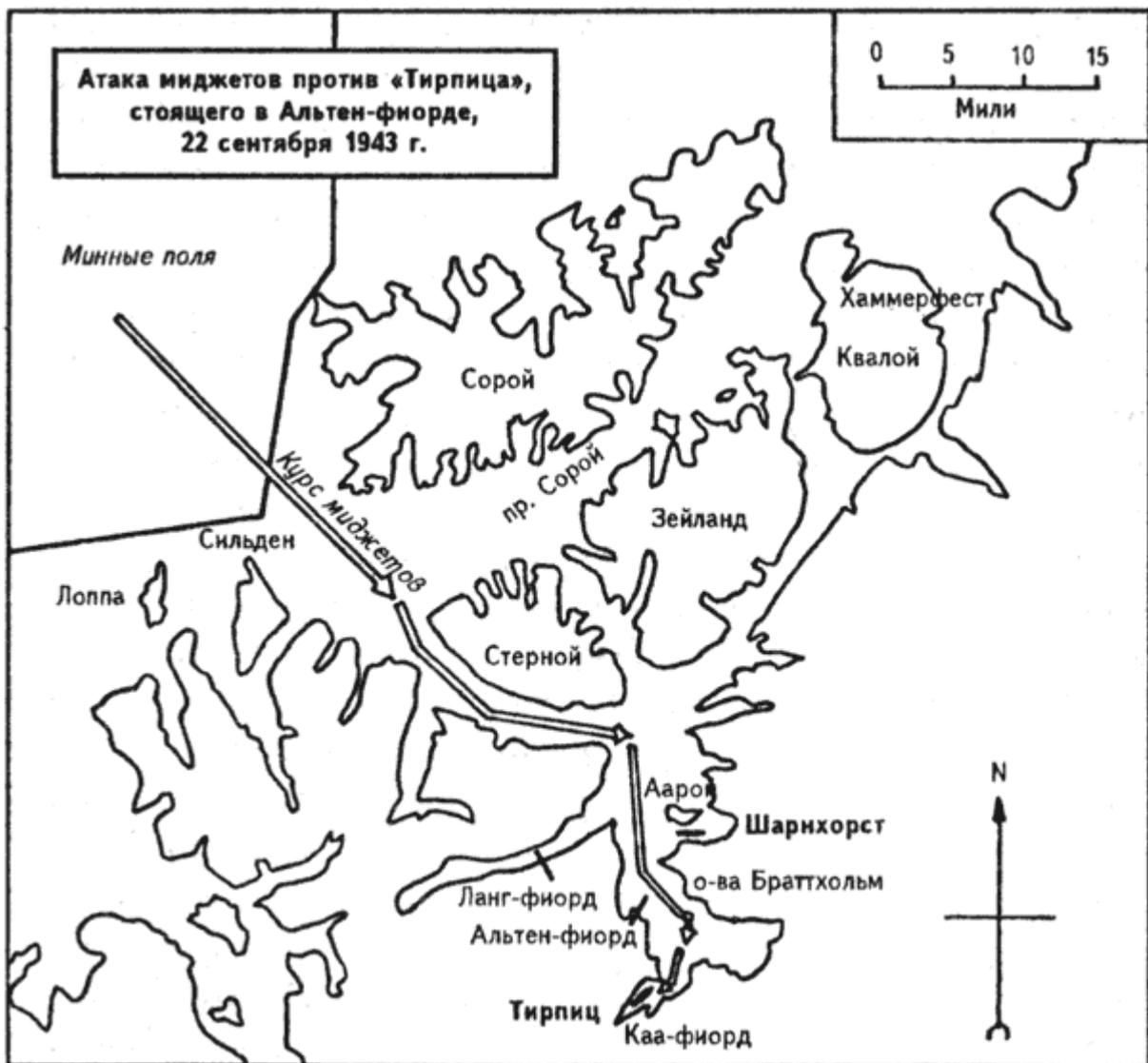
Дениц бросил в бой все имеющиеся подводные лодки, пытаясь вырвать ускользающую победу. В январе количество потопленных в Атлантике судов заметно сократилось, зато в феврале и марте кривая потерь круто

пошла вверх. Но это стоило и немцам серьезных потерь — в марте были потоплены 12 подводных лодок. Началась война на истощение, назревал кризис. Поэтому Адмиралтейство бросило в Атлантику все имеющиеся резервы, и участь русских конвоев была решена. 30 марта Черчилль сообщил Сталину неприятную новость. В телеграмме главной причиной прекращения отправки конвоев он назвал переброску немецких кораблей на север Норвегии. Черчилль также предупредил, что в мае на Средиземном море будет проводиться крупная десантная операция, в которой будут задействованы все десантные корабли. Как всегда, Сталин принял новость с плохо скрытым раздражением. Он указал на «катастрофическое сокращение поставок вооружения и сырья в СССР». В новой телеграмме от 6 апреля премьер-министр постарался обрисовать способы, с помощью которых союзники намерены оказывать давление на Германию на суше и в воздухе. После этого Сталин немного успокоился.

Примерно в это время Дениц решил устранить одно звено в неуклюжей цепи командования в Норвегии, которая была создана после оккупации этой страны. Он так объяснил причины своего решения: «К началу 1943 года на море сложилась такая ситуация, при которой больше не следовало ожидать крупных операций, для которых и была создана эта структура». Но в действительности главной причиной изменений стала цепочка, по которой шли рапорты о сражении в Баренцевом море. Как уже говорилось в главе 2, пост командующего силами ВМФ в Северных водах был слит с постом командующего Группой ВМФ «Север». Главкомандующим был назначен адмирал Шнивинд, а его штаб разместился в Киле.

Полярное лето, когда солнце не скрывалось за горизонтом, казалось экипажам немецких кораблей, стоящих в Альтен-фиорде, просто бесконечным. В море не появилась [179] ни одна заманчивая цель. Но само их присутствие на севере Норвегии приносило больше пользы их братьям по оружию — солдатам Восточного фронта, чем все предыдущие вылазки. Нехватка топлива не позволяла кораблям выйти в море даже для артиллерийских учений. Однако в конце августа удалось набрать достаточно нефти, чтобы провести небольшую операцию против Шпицбергена. 8 сентября «Тирпиц» и «Шарнхорст» обстреляли его. Сообщение о выходе немецких кораблей было получено в Лондоне рано утром этого дня. Хотя Флот Метрополии немедленно вышел в море, разумеется, перехватить вражеские корабли он не успел. 22 сентября на Шпицберген прилетела «Каталина», которая доставила перепуганному и поредевшему гарнизону новую радиостанцию и другие припасы.

Вылазка к Шпицбергену сожрала почти весь имеющийся запас нефти, но командир «Шарнхорста» Хоффмайер был недоволен действиями своих артиллеристов. Он запросил разрешение адмирала Кумметца на проведение учебных стрельб. Разрешение было дано, и 21 сентября корабль вышел в море. На ночь он встал на якорь у острова Аарой, намереваясь на следующий день возобновить стрельбы. Поэтому на следующее утро экипаж «Шарнхорста» был страшно удивлен, когда не прибыли мишени. Зато в 11.00 был получен приказ дожидаться прибытия 2 эсминцев, которые должны были провести линейный крейсер обратно на якорную стоянку, где он должен был занять место «Лютцова». Лишь когда корабль оказался внутри ограды противолодочных сетей, стала известна причина изменения планов.



Утром 10 сентября самолет-разведчик Королевских ВВС, который был специально отправлен в Россию, обнаружил, что «Тирпиц» вернулся на свою стоянку в Каа-фиорде — одном из заливчиков Альтен-фиорда. Этой информации с нетерпением ждал командующий подводными силами контр-адмирал С.Б. Барри. Было решено атаковать немецкие корабли, угрожающие русским конвоям, с помощью сверхмалых подводных лодок-миджетов. [180] Эти кораблики имели длину 50 футов и диаметр 5,5 футов. Человек мог стоять лишь в середине корпуса, в оконечностях морякам приходилось сгибаться. Экипаж миджета состоял из 2 офицеров и 2 матросов. На поверхности, используя дизеля, миджеты развивали скорость 6,5 узлов. Под водой максимальная скорость составляла 4 узла. Такая лодка несла 2 бортовых контейнера, в каждом из которых находилось по 2 тонны взрывчатки аматол. Эти контейнеры сбрасывались, когда лодка оказывалась под целью. Взрыватель с часовым механизмом позволял миджету уйти до взрыва. Естественно, дальность плавания миджетов была очень небольшой. Ее ограничивал не только малый запас топлива, но и ужасные условия, которые экипаж просто не мог выдерживать слишком долго. В состав экипажа был включен водолаз, который [181] с помощью специального резака должен был освободить лодку, если она запутается в сетях. Это было очень рискованным трюком, к которому прибегали только в крайних обстоятельствах. Первый миджет был спущен на воду 15 марта, однако на выбор даты атаки повлияло огромное множество факторов. Требовалось учесть продолжительность темного времени суток, фазы луны, высоту прилива и так далее... В результате для атаки было выбрано 22 сентября. Так как дальность плавания миджетов не позволяла даже думать, чтобы добраться до берегов северной Норвегии своим ходом, их предполагалось буксировать эскадренными лодками. «Трэшер» взяла на буксир Х-5, «Трукьюлент» — Х-6, «Стабборн» — Х-7, «Синимф» — Х-8, «Сиртис» — Х-9 и «Скептр» — Х-10. Англичане ждали, когда будут доставлены аэрофотоснимки Альтен-фиорда. Их привезла «Каталина», которая была специально послана для этого в северную Россию. Через 2 дня, когда снимки были тщательно изучены, адмирал Барри отдал приказ лодкам выходить в море. Ночью 11/12 сентября маленькая флотилия покинула базу на западном побережье Шотландии. Х-1, Х-6 и Х-7 должны были атаковать «Тирпиц», Х-9 и Х-10 — «Шарнхорст», а Х-8 — «Лютцов», который находился на стоянке в тот момент, когда проводилась съемка фиорда, но ушел еще до начала операции. «Шарнхорст» накануне отправился для проведения артиллерийских учений. Погода в первые 3 дня перехода была отличной, но потом начала портиться. Рано утром 15 сентября на «Синимф» оборвался буксирный конец. Это было обнаружено лишь 2 часа спустя, когда лодка поднялась на поверхность,

чтобы провентилировать отсеки. Несчастный миджет Х-8 был брошен на произвол судьбы, но через 8 часов он столкнулся со «Стабборн», буксирующей Х-7. Х-8 оставался вместе с ними до наступления темноты, а потом оторвался, неправильно истолковав сигнал о повороте. На следующее утро «Стабборн» связалась с «Синимф», но та лишь в 18.00 сумела найти Х-8 и снова взять его на буксир. Впрочем, на этом несчастья миджета не завершились. Из-за [182] какой-то неисправности самопроизвольно отделились подвесные заряды, при этом один взорвался еще и взорвался. Х-7 получил такие повреждения, что больше не мог участвовать в операции, и его пришлось затопить. Рано утром 16 сентября «Сиртис» обнаружила, что ее буксир тоже оборвался. Однако все попытки найти Х-9 успехом не увенчались, миджет пропал без вести. Было высказано предположение, что он случайно погрузился слишком глубоко и был раздавлен морем. Из 6 миджетов теперь осталось только 4. Перегонные экипажи на подходе к Альтен-фиорду должны были уступить место другим, которым и предстояло провести атаку. Однако и они внесли колоссальный вклад в успех операции. Адмирал Барри сказал позднее: «Перегонные экипажи миджетов заслуживают самой высокой благодарности за то, что проделали долгий и тяжелый путь, а также за то, что сдали свои корабли боевым экипажам в состоянии полной исправности». Смена экипажей произошла вечером 19 сентября, после того как все подводные лодки увидели Норвегию. Затем, отдавая буксира, они пошли к берегу. В этот момент буксировочный конец «Стабборна» перепутался с минрепом сорванной с якоря мины. Мину подтянуло к носу Х-7, но его капитан, лейтенант Б.К.Г. Плейс, сумел оттолкнуть смертоносный снаряд. Вечером 20 сентября 4 миджета отдали буксировочные концы и двинулись навстречу опасностям. Командирами остальных 3 сверхмалых лодок были: Х-5 — лейтенант Г. Генти-Крир, Х-6 — лейтенант Д. Камерон. Х-10 — лейтенант К.Р. Хадспет. Первой опасностью, которая подкарауливала их, были мины, преграждавшие вход в фиорд. Все миджеты благополучно прошли над ними в надводном положении ночью 20/21 сентября. Днем Х-5, Х-6 и Х-7 вошли в фиорд, а Х-10, на которой начались многочисленные поломки механизмов, зашел в маленький заливчик на острове Стерной, где капитан надеялся отремонтироваться. К несчастью, это не удалось, и Х-10 участия в операции не принял. В 16.40 Х-7 заметил «Шарнхорст», стоящий возле острова Аарой. Линейный крейсер [183] только что вернулся с артиллерийских учений. Однако этот миджет имел иную цель а потому вместе с Х-6 двинулся дальше вверх по фиорду. Они провели часть ночи 21/22 сентября возле группы островков Браттхольм, всего в 4 милях от ничего не подозревающего «Тирпица». У Х-6 возникли проблемы с перископом, и потому дальнейшие действия этого миджета еще более замечательны. Примерно в полночь лейтенант Плейс привел Х-7 в Каа-фиорд, через час туда же вошел Х-6 лейтенанта Камерона. Они сумели прорваться сквозь противолодочную сеть, прикрывающую вход в фиорд, но остались под водой, чтобы не столкнуться с патрульным катером. Х-7 запутался в запасной секции сети, которая, вероятно, окружала бывшую стоянку «Лютцова», и миджету потребовалось более часа, чтобы освободиться. В 7.05 Х-6 прошел сквозь проход в сети, который был открыт, чтобы пропустить катер. Он был закрыт буквально через несколько секунд после того, как миджет проскользнул в брешь. К несчастью, в этот момент Х-6 сел на мель и был замечен одним из артиллеристов «Тирпица», которые в это время занимались чисткой орудий. Но тут англичанам повезло, так как командир корабля узнал об этом с большим опозданием. В этот момент Х-6 ударился о подводную скалу, и его снова выбросило на поверхность. Миджет запутался в сети у противоположного борта линкора, снова освободился, и лишь после этого Камерон сумел сбросить подрывные заряды под носовыми башнями линкора. Часы показывали 7.15, взрыв должен был произойти через час.

Поняв, что спастись не удастся, Камерон приказал затопить миджет, удостоверившись, что секретное оборудование и документы уничтожены. Его вместе с экипажем выудил из воды катер «Тирпица», который был отправлен проверить, что там заметили матросы.

Х-7 повезло гораздо больше. Лодка запуталась в сетях, окружающих линкор, но довольно быстро сумела освободиться. Лейтенант Плейс с удивлением обнаружил, что он находится внутри заграждения на расстоянии всего [184] 30 ярдов от «Тирпица». Он двинулся вперед, проскользнул под килем линкора, сбросил один заряд под носовыми башнями, а другой — на расстоянии 200 футов в сторону кормы. Успешно выполнив задание, Плейс попытался ускользнуть. Однако при этом миджет запутался в сети, вырвался и снова запутался уже в другой сети. Давление воздуха в баллонах неумолимо падало, гирокомпас вышел из строя, и Плейс принялся размышлять, что делать дальше. Но тут в 8.12 прогремел ужасный взрыв, который вырвал лодку из сети. Хотя особых повреждений миджет не получил, держаться под водой он уже не мог. Каждый раз, когда Х-7 выскакивал на поверхность, его встречал шквал огня из автоматического оружия. Плейс сумел привести свою лодку к артиллерийскому щиту, на который он и выбрался. Но прежде чем это сделали остальные члены экипажа, Х-7 затонул. Через 2,5 часа помощник Плейса суб-лейтенант Айткен вынырнул на поверхность в спасательной маске. Он отважно попытался спасти двух других членов экипажа, но напрасно, хотя Айткен оставался под водой, пока не израсходовал весь кислород.

Прежде чем описать, что в это время творилось на борту «Тирпица», необходимо закончить рассказ об Х-5. В последний раз этот миджет видели, когда он вместе с Х-6 и Х-7 шел к Альтен-фиорду. Однако потом эта лодка пропала. Немцы утверждают, что потопили ее в 8.42 артиллерийским огнем и глубинными бомбами на подходе к «Тирпицу». Спасшихся не было, поэтому о судьбе лодки точно ничего не известно.

На борту «Тирпица» довольно быстро осознали грозящую кораблю опасность, после того как впервые был замечен Х-6. Уже через 15 минут были задраены все водонепроницаемые двери. Когда командиру линкора капитану 1 ранга Майеру сообщили о происходящем, он немедленно сигналом вызвал буксир и приказал

поднимать пары. Однако поняв, что на все это потребуется время, Майер решил передвинуть корабль, вытравливая цепь левого якоря и выбирая цепь правого. Это уже начали [185] делать, когда прогремел взрыв, но, судя по всему, своевременные меры помогли ограничить повреждения. Все 4 заряда взорвались одновременно, после взрыва первых двух сдетонировали и остальные. Результат одновременного взрыва 8 тонн аматола был ужасным. Линкор подскочил на 5 или 6 футов, люди на палубе попадали. Погасли все лампы, сразу появился крен 5 градусов на левый борт. Последующий осмотр показал, что все 3 машины вышли из строя. Система управления огнем была разбита. 2 башни оказались заклинены. Было повреждено электрооборудование и радиостанции. Левый руль был смят. Линкор полностью вышел из строя на очень длительный срок. Адмирал Барри правильно сказал, что это была «смелая атака, которая наверняка войдет в историю как одна из самых отважных операций всех времен». Лейтенанты Плейс и Камерон были награждены Крестами Виктории за выдающуюся отвагу. Однако они вместе с остальными 4 уцелевшими моряками провели остаток войны в лагерях военнопленных. Хотя все офицеры и матросы, участвовавшие в операции, заслуживают самых высоких благодарностей, многочисленные поломки материальной части показывают, что миджеты были слишком сырым и непроверенным оружием. Однако вспомним, что еще год назад Черчилль говорил, что один корабль влияет на ход всей морской войны, и его нужно вывести из строя любой ценой. Хотя после атаки миджетов «Тирпиц» остался на плаву, он больше не являлся действующей единицей. Флот Метрополии получил долгожданную передышку, которая облегчила проводку русских конвоев. [186]

Глава 12.

Последний поход «Шарнхорста»

А теперь мы должны ненадолго вернуться к событиям начала лета 1943 года, чтобы рассказать, что творилось во Флоте Метрополии. 8 мая, после 2,5 лет командования, отмеченных большими событиями и успехами, адмирал сэр Джон Тови сдал командование своему заместителю адмиралу сэру Брюсу Фрезеру. Этот офицер обладал большими техническими знаниями и выдающимися тактическими талантами. Но ресурсы, имевшиеся в его распоряжении, оказались даже более скудными, чем у его предшественника. В частности, на все действия флота влияло отсутствие авианосцев. «Викторис» был отправлен на Тихий океан, чтобы помогать американцам. У Фрезера остался только ветеран «Фьюриес», который завершал свою долгую службу и в данный момент вообще стоял в доке. В августе прибыли американские корабли: авианосец «Рейнджер», тяжелые крейсера «Огаста» и «Тускалуза» и дивизион эсминцев. Но эсминцев все равно не хватало. Когда в июне адмиралу Фрезеру сообщили, что осенью возобновится проводка русских конвоев, он сказал, что видит только две веские причины для этого. Первая: доставка грузов в Россию по северному маршруту жизненно важна для ведения войны; вторая: конвои могут вынудить немецкие корабли вступить в бой. Он сомневался в том, что эти конвои так [187] важны для России. В отношении второй причины Фрезер не думал, что немецкая эскадра осмелится выйти в море, если только ей не представится шанс уничтожить слабо защищенный конвой либо атаковать поврежденный линкор или авианосец. Однако еще до того как Адмиралтейство успело высказать свое мнение по данному вопросу, произошли события, описанные в предыдущей главе, и стратегическая картина в Арктике изменилась. Кроме того, в августе адмирал сэр Дадли Паунд был вынужден уйти в отставку по болезни. На посту Первого Морского Лорда его сменил адмирал сэр Эндрю Каннингхэм. Нам следует отдать должное блестящим качествам адмирала Паунда и тому, как он поддерживал славные традиции Королевского Флота в первые — самые тяжелые годы войны. Но это стало большой удачей, что его сменил такой блестящий командир. Если у Черчилля и были сомнения относительно возможности сработать с новым Первым Морским Лордом, они вскоре рассеялись. Каннингхэм был откован в нельсоновской кузне. Королевскому Флоту требовался именно такой главнокомандующий, когда война вступила в завершающую фазу и требовалось вести наступление на всех фронтах.

Черчилль в своих воспоминаниях пишет, что 21 сентября русский министр иностранных дел Молотов вызвал британского посла в России и потребовал немедленно возобновить проводку конвоев. Он также приводит текст телеграммы, отправленной Сталину, в которой говорится, что возобновление конвоев станет «не предметом торга или сделки, а выражением наших честных намерений». В своем ответе Сталин отверг эти высокопарные заверения и снова связал поставки снабжения северным маршрутом с операциями советских армий. Весьма деликатный вопрос истинного значения арктических конвоев для России мы выясним позднее, но интересно отметить, что в британских и американских штабах в то время царил уверенность, что заявления Сталина по этому поводу делались скорее в пропагандистских целях, чем выражали истинные потребности России. В данном [188] случае ответ Сталина был сформулирован в таких грубых выражениях, что Черчилль отказался принять его. Он отмечает, что такой поступок произвел большое впечатление на советское правительство. В качестве нового подтверждения своего неудовольствия Черчилль приостановил отправку эсминцев, которые должны были вывести из России пустые транспорты. Министр иностранных дел Иден, который в это время находился в Москве, обсудил этот вопрос с Молотовым, который заверил, что русские высоко ценят помощь союзников.

В Адмиралтействе начали разрабатывать планы возобновления конвоев, так как разведка подтвердила, что «Тирпиц» получил серьезные повреждения. Хотя самая большая угроза со стороны немецких кораблей была устранена, еще оставались линейный крейсер «Шарнхорст» и несколько эсминцев, стоящие в Альтен-фиорде. «Шарнхорст» один был способен разгромить слабо защищенный конвой.

Черчилль сообщил Сталину, что намерен послать в Россию 4 конвоя примерно по 35 судов каждый в течение 4 месяцев, с ноября по февраль включительно. Чтобы исключить всякие случайности, министерство военных перевозок увеличило число судов до 40, и Адмиралтейство было вынуждено согласиться. Адмирал Фрезер, как и его предшественник, протестовал против отправки больших конвоев. Наконец стороны пришли к соглашению, что конвои будут делиться на 2 части, каждая примерно из 20 судов, и следовать с интервалом 2 недели. Такой график ставил флот в трудное положение, но при данных обстоятельствах это было наилучшее решение.

Первой в серии новых операций стало возвращение 13 торговых судов, которые все лето простояли в Кольском заливе. Для сопровождения конвоя были отправлены 9 эсминцев, 2 тральщика и корвет под командованием капитана 1 ранга И.М.Р. Кэмпбелла. Конвой также провожали 5 русских тральщиков и 6 катеров. Кэмпбелл вспоминает, что впервые русские позволили его флотилии [189] использовать военно-морскую базу Полярное, вместо того чтобы отстаиваться на якоре в бухте Ваенга. Несмотря на отважные попытки британских офицеров подружиться с русскими, вездесущие комиссары ухитрились испортить любую встречу. Конвой, названный RA-54A, вышел в море 1 ноября. Под прикрытием густого тумана он благополучно прибыл в Великобританию. В Россию из Лох Ю 15 ноября вышел конвой JW-54A, состоящий из 18 судов. Через неделю в путь отправилась вторая половина конвоя — JW-54B, состоящая из 14 судов. Разгрузка в русских портах шла медленно, и только 8 транспортов освободились к отправке обратного конвоя RA-54B, который вышел 26 ноября. Все эти 3 конвоя имели нормальный эскорт, ближнее и дальнеекрытие из крейсеров и линкоров соответственно, и все они добрались до цели без помех со стороны противника. Погода в это время года тоже была неплохой, но не следовало ожидать, что это будет тянуться бесконечно. Вражеская радиоразведка, на которую немцы возложили задачу обнаруживать выход конвоев, заподозрила, что происходит *нечто*, когда в море вышел конвой JW-54A. Возле острова Медвежий была развернута завеса подводных лодок — 3 лодки севернее и 3 лодки южнее него. Боевая Группа в Альтен-фиорде получила приказ развести пары и находиться в трехчасовой готовности к выходу. Однако до 27 ноября ничего не было обнаружено, и возобновилось обычное патрулирование. 12 декабря из Лох Ю вышла первая половина ежемесячного конвоя — JW-55A, которая состояла из 19 судов. Эскорт и прикрытия были обычными. 18 декабря подводная лодка U-636 обнаружила эскортный корабль и сообщила об этом. Ее сообщение вместе с данными радиоразведки заставило РВМ предположить, что в море находится еще один конвой. 3 лодки, которые готовились выйти в Атлантику, были переданы в распоряжение командующего флотом. И снова информация была получена слишком поздно, чтобы что-то предпринять. Конвой без потерь дошел до Кольского залива. Адмирал Фрезер, который на линкоре «Дьюк оф [190] Йорк» осуществлял дальнейшее прикрытия конвоя, узнав от своей радиоразведки, что противник знает об операции, предположил, что может последовать бой с кораблями Боевой Группы из Альтен-фиорда. Поэтому он решил, что «Дьюк оф Йорк» должен проследовать вместе с конвоем в Кольский залив. Так был создан прецедент. Ведь мы помним, что и Адмиралтейство, и предшественник Фрезера адмирал Тови считали нежелательным рисковать тяжелыми кораблями, заходя восточнее мыса Нордкап. Однако теперь обстоятельства были совершенно другими. Угроза, которую представляли Люфтваффе на севере Норвегии, резко снизилась. Воздушная разведка в период полярной ночи была неэффективной. Более того, «Тирпиц» был выведен из строя, а встрече с «Шарнхорстом» или любым из крейсеров англичане только обрадовались бы. Риск атак подводных лодок был умеренным, так как они в основном тащились за конвоем. 16 декабря «Дьюк оф Йорк» вместе с крейсером «Ямайка» и 4 эсминцами пришел в Кольский залив и снова вышел в море 18 декабря. Это маленькое соединение было расположено очень удачно, чтобы отразить любую попытку германских кораблей напасть на конвой. Во время короткого пребывания в России адмирал Фрезер встретился с командующим Северным флотом адмиралом Головкин и выяснил детали общей ситуации. Выйдя из Кольского залива, Фрезер повернул свое соединение в Акурейри на северном побережье Исландии. Как только его корабли заправились, они сразу вышли в море, чтобы прикрыть очередную пару конвоев.

Следует напомнить, что адмирал Дениц, вскоре после того как стал главнокомандующим германского флота, пришел к общему мнению с Гитлером относительно использования тяжелых кораблей. Но прошло 12 месяцев, прежде чем подвернулся случай использовать согласие фюрера. Дениц страстно желал доказать Гитлеру правильность своих взглядов. Еще весной он выработал основные принципы, на основе которых Боевая Группа должна была действовать против конвоев. [191]

«Условия, необходимые для успешных операций надводных кораблей против судоходства в Арктике, будут выпадать крайне редко, так как противник, опираясь на прошлый опыт, развернет для прикрытия конвоев — прямого и косвенного — такие силы, которые несомненно будут превосходить наши. Тем не менее, может появиться возможность атаковать неохранные или слабо защищенные транспорты или мелкие группы судов, следующие самостоятельно. Когда такая возможность появится, ее следует использовать решительно, но при этом не нарушая тактических принципов.

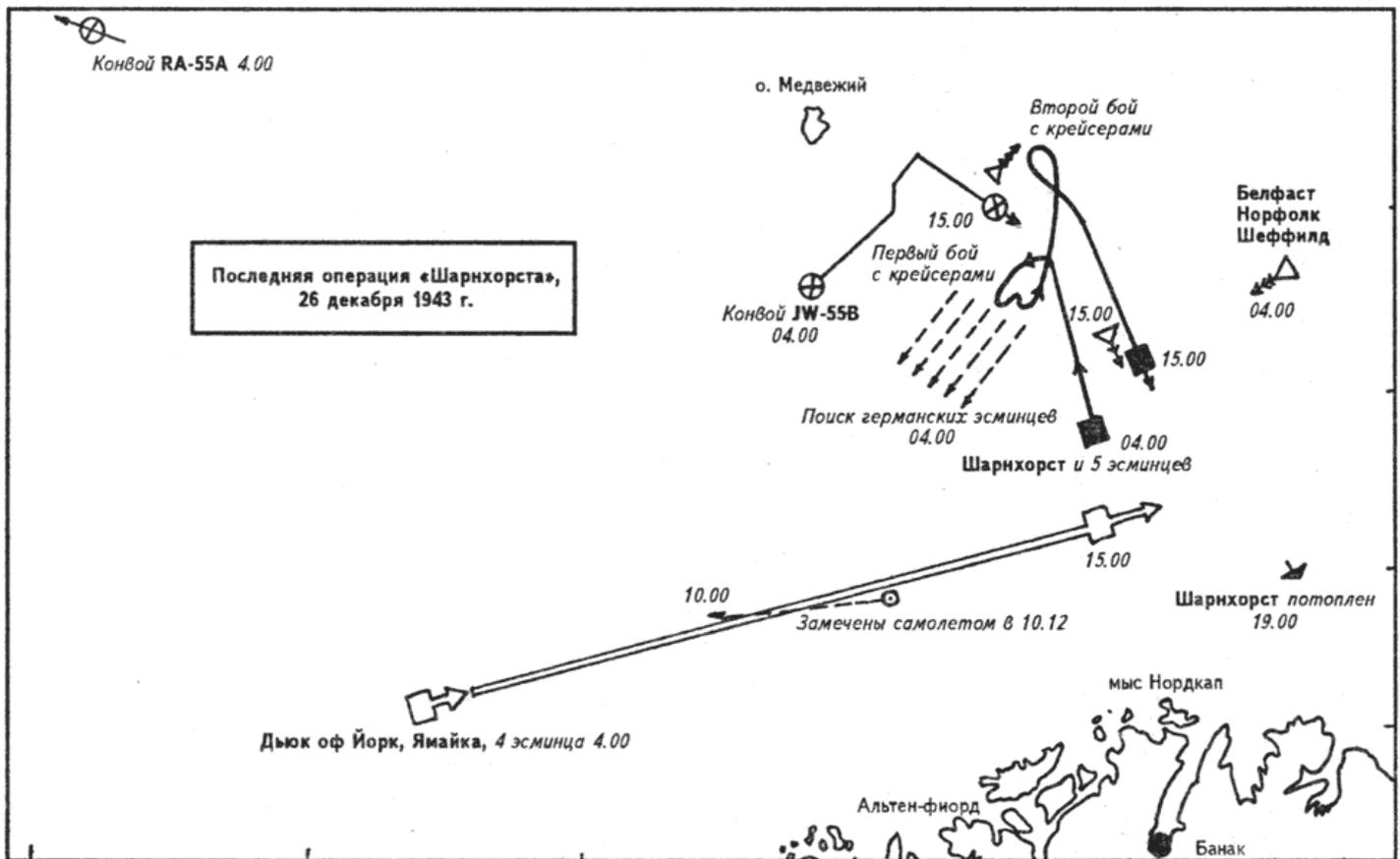
Иногда придется считать необходимой атаку сильно защищенного конвоя всеми наличными силами. Приказ начать такую атаку будет отдан, если будет ясно, что конвой имеет такое значение, что его уничтожение становится первоочередной стратегической задачей».

Когда Дениц впервые узнал, что конвои снова возобновили переходы, он на первой же встрече с Гитлером 19/20 декабря сообщил ему, что намерен использовать «Шарнхорст» и эсминцы Боевой Группы для атаки следующего конвоя, отправленного из Англии в Россию, если успех операции будет гарантирован. Судя по

всему, Гитлер никак не прокомментировал это предложение. Он давно потерял веру в тяжелые корабли. Даже ухудшение положения на Восточном фронте не могло заставить его отказаться от предубеждений. Делая это заявление, Дениц должен был знать, в каких условиях кораблям придется действовать после наступления зимы. Затяжной период темноты помогал эсминцам противника. Торпедные атаки против линкоров становились особенно опасными. Короткий период сумерек не позволял рассчитывать на эффективную атаку конвоя, особенно если его охраняет агрессивный эскорт. А еще была погода. Зимой в Арктике обычны жестокие шторма и слепящие снежные шквалы, огромные волны и жуткий, пронизывающий холод. Все это увеличивает сложности поиска конвоя и снижает эффективность авиаразведки. Гораздо более [192] важным было то, что английские радары намного превосходили немецкие. Дениц прекрасно знал все это, но тем не менее намеревался дать бой противнику.

22 декабря немецкий самолет-разведчик заметил конвой «из 40 судов» в районе Фарерских островов. На самом деле это был конвой JW-55B из 19 судов, который вышел в море 2 дня назад. Командующий Группой ВМФ «Север» адмирал Шнивинд сосредоточил 8 имеющихся подводных лодок у острова Медвежий, где они должны были дожидаться появления конвоя. Одновременно кораблям Боевой Группы было приказано находиться в трехчасовой готовности к выходу. Это была рутинная предосторожность, на случай появления конвоя противника. Шнивинд полагал, что конвой прикрывают линкоры, хотя они пока еще не были обнаружены. Всю операцию англичан он рассматривал как уловку с целью выманить Боевую Группу в море и уничтожить. Как показали последующие события, Шнивинд был совершенно прав. Тем временем, 23 декабря авиаразведка сообщила более точные сведения о конвое. Теперь летчики заявили, что он состоит из 17 судов и находится в 300 милях юго-восточнее острова Ян Майен. На следующий день пришло сообщение, что конвой находится уже в 220 милях восточнее этого острова. 5-й Воздушный Флот не имел ударных самолетов, чтобы атаковать конвой. Да и постоянное воздушное наблюдение летчики соглашались вести, только если будет твердо решено, что Боевая Группа выйдет в море. Но даже в этом случае можно было осмотреть лишь ограниченный район — радиусом около 480 миль вокруг конвоя, то есть расстояние, равное суточному переходу линкора. Эта информация подтвердила сомнения Шнивинда. Риск был слишком велик, а шансы на успех — призрачны. Однако он позвонил в Берлин в РМВ, чтобы выяснить намерения гросс-адмирала. Еще одним фактором, серьезно повлиявшим на ход последующих событий, стало отсутствие командира Боевой Группы вице-адмирала Кумметца, который находился в отпуске по болезни. Его временно заменил командир эсминцев [193] контр-адмирал Эрих Бей. Он был специалистом по торпедному вооружению и неплохим тактиком, но, как мы увидим, не слишком хорошим командиром. Бей был типичным миноносником — грубоватым и добродушным. Он участвовал во Втором бою у Нарвика в апреле 1940 года. Черты его характера ясно обрисовываются из докладной относительно действий Боевой Группы, которую он представил Шнивинду сразу после того, как сменил Кумметца. В целом Бей соглашался с мнением предшественника, что в условиях полярной ночи следует проводить лишь набег эсминцев. Однако Бей был оптимистом, и он закончил свой рапорт словами: «Любая возможность успеха зависит либо от случайности, либо от грубой ошибки противника. Несмотря на наши слабости, война давала нам много благоприятных возможностей, и опыт оправдывает ожидания того, что удача будет с нами». Докладная Бей попала в Берлин уже перед самым началом операции. Однако там уже знали о возобновлении проводки конвоев и выпустили директиву, в которой пересматривались взгляды на использование Боевой Группы. Высказывалось предположение, что выходы в темный период возможны, «если они соразмеримы с нашими силами». Также нужны были погодные условия, которые позволят вести воздушную разведку. Но этого не было. Да и вообще, в докладной Бей трудно увидеть предложение использовать «Шарнхорст». Скорее всего, как и адмирал Кумметц, он говорил об атаке эсминцами.

Мы оставили адмирала Фрезера на линкоре «Дьюк оф Йорк», когда он вместе с крейсером «Ямайка» и 4 эсминцами двигался на север, чтобы прикрыть переход конвоев RA-55A и JW-55B. Первый состоял из 22 судов и вышел из Кольского залива 22 декабря. На следующий день Кольский залив покинул вице-адмирал Барнетт на крейсере «Белфаст» в сопровождении крейсеров «Норфолк» и «Шеффилд». Он должен был обеспечить прикрытие этих конвоев в опасных районах к востоку от острова Медвежий. 24 декабря в полдень конвой JW-55B [194] находился в 240 милях восточнее острова Ян Майен и примерно в 400 милях западнее Альтен-фиорда. Он был почти на 400 миль впереди эскадры адмирала Фрезера, и потому его положение было довольно уязвимым. Поэтому главнокомандующий Флотом Метрополии, опасаясь за безопасность конвоя, в 14.00 решил пойти на риск и нарушить радиомолчание. Он приказал командиру эскорта повернуть назад на 3 часа, а сам увеличил скорость до 19 узлов. Эти меры сократили разрыв между ними на 100 миль. Разрыв между линкором и конвоем стал следствием непредвиденного захода «Дьюк оф Йорка» в Кольский залив и ограниченной дальности плавания эсминцев. Все это сыграло важную роль в событиях последующих 2 дней.



Адмирал Фрезер намеревался двигаться со скоростью 15 узлов, чтобы находиться между островами Ян Майен и Медвежий, когда конвой окажется чуть восточнее последнего. Потом он намеревался провести в этом районе 30 часов, но уже крейсируя с высокой скоростью, при которой эсминцы будут расходовать топливо гораздо быстрее. На Рождество, когда эскадра следовала на север, поднялся сильный шторм с юго-запада. Высокие волны и снежные шквалы сильно затрудняли плавание и сокращали и без того плохую видимость. Огромные водяные горы с белыми гребнями набегали с левой раковины, подхватывали эсминцы и сбивали их с курса. Рулевым приходилось трудиться в поте лица. Даже тяжелый «Дьюк оф Йорк» раскачивался с выматывающей душу монотонностью. Качка становилась все сильнее по мере усиления шторма. По мнению адмирала Фрезера, эскадра провела «весьма неприятную» ночь. Как мы теперь знаем, немцы не заметили обратный конвой RA-55A. Адмирал Фрезер еще раз нарушил радиомолчание и приказал адмиралу Барнетту повернуть этот конвой чуть севернее, а также направить 4 эсминца из состава его эскорта на помощь конвою JW-55B. Теперь в охране этого конвоя шли 14 эсминцев, чего хватило бы для отражения любой попытки немецких кораблей атаковать [195] JW-55B. Они встретили бы сильнейшее сопротивление как раз того рода, какого больше всего опасались.

Хотя раньше германская служба радиоперехвата была более эффективна, чем допускало Адмиралтейство, сейчас она не перехватила ни одной из двух радиogramм адмирала Фрезера. Но условия передачи и приема в Арктике всегда были неустойчивыми. Поэтому Дениц, вернувшись в Париж, утром на Рождество начал анализировать ситуацию. Вот как она для него выглядела: «Конвой с военными грузами для России следует через район, где может быстро оказаться наша Боевая Группа. Крейсерское сопровождение не сможет сдержать наш линкор. Их координаты, курс и скорость известны. Так как лед вблизи острова Медвежий мешает уклониться, а немецкие корабли имеют превосходство в скорости, у конвоя нет шансов уклониться от атаки».

С этого момента следует считать, что Дениц окончательно решил дать бой британским крейсерам. Однако одной из характерных особенностей боевых приказов была оговорка: «Бой можно прекратить по вашему усмотрению. Вы в принципе должны выходить из боя в случае появления крупных вражеских сил». Хотя, как мы видели, воздушная разведка была недостаточно надежной из-за нехватки самолетов и плохих погодных условий, он считал, что даже если английские линкоры и выйдут в море, они будут держаться на большом расстоянии от конвоя. Из этого Дениц делал вывод, что «Шарнхорст» имеет все шансы провести стремительную атаку. Но в глубине сознания Дениц помнил об ухудшающейся ситуации на русском фронте, которая требовала какого-нибудь героического поступка от флота. Гросс-адмирал использовал это в поддержку своего решения отправить в рейд Боевую Группу. Он заявлял, что его решение поддержали адмирал Шнивинд и РВМ, но, судя по всему, Шнивинд не столь оптимистично смотрел на операцию, которую затеял его начальник.

Шнивинд время от времени получал донесения о продвижении конвоя. В 9.00 подводная лодка U-601, поддерживавшая [197] контакт с конвоем, сообщила, что тот только что прошел над ней. В 10.00 координаты конвоя сообщил самолет, который вскоре после этого вернулся на базу. В 12.15 Шнивинд все еще ждал приказа из Берлина отправить в море Боевую Группу, однако он приказал привести корабли в часовую готовность. Наконец, в 14.15 он получил условный сигнал от Деница: «*Ostfront 1700*» Это означало, что выход назначен на

17.00, однако позднее время было изменено на 19.00, чтобы дать время адмиралу Бейю с его штабом перебраться с «Тирпица» на «Шарнхорст». Тот факт, что это все еще не было сделано, ясно указывает, что Бей не ожидал приказа о выходе в море. В 14.20 U-601 снова сообщила курс и скорость конвоя, а завершила радиogramму сводкой погоды: «Ветер южный 7 баллов (33 узла), дождь, видимость 2 мили». Получив это сообщение, Шнивинд позвонил по телефону в Берлин, предложив отложить операцию, поскольку не было данных авиаразведки, а погода оказалась слишком плохой. Он также предложил атаковать конвой силами эсминцев, которые прикрывал бы «Шарнхорст». Но Дениц не согласился менять план. Интересно отметить, что Шнивинд, несмотря на отказ Берлина, в своем приказе на операцию предоставил Бейю самые широкие полномочия.

«1). Боевая Группа должна атаковать конвой на рассвете 26 декабря (примерно в 11.00) силами «Шарнхорста» и 5 эсминцев.

2). Совместная атака проводится, только если позволяют условия (погода, видимость, достоверная информация о противнике).

3). Если условия соответствуют, эсминцы атакуют одни. Линейный крейсер находится поблизости и следит. Если адмирал сочтет желательным, «Шарнхорст» находится в готовности в одном из внешних фиордов».

Боевая Группа вышла в море согласно приказу, и как только земля скрылась из вида, взяла курс на север, развил [198] 25 узлов. Волна шла почти точно с кормы, и «Шарнхорст» чувствовал себя совсем неплохо. Однако эсминцы с их тяжелыми 150-мм орудиями сильно качало. Около полуночи Бей нарушил радиомолчание, чтобы сообщить в штаб Группы ВМФ «Север», что он прибыл в район операции, однако действиям эсминцев сильно мешает погода, поэтому он вынужден снизить скорость. Шнивинд ответил Бейю, что он может отпустить эсминцы, если те не в состоянии справиться с волной, и продолжать крейсерство с одним «Шарнхорстом». Термин «крейсерство» должен был подчеркнуть, что следует использовать ту же тактику, что и крейсера в дальнем походе, то есть не атаковать хорошо защищенный конвой. Радиogramма заканчивалась словами: «Оставляю решение на усмотрение командира Боевой Группы». Примерно в это же время Бей получил напутственную радиogramму Деница, который предлагал ему «использовать тактическую ситуацию умело и отважно, решительно атаковать, используя превосходство «Шарнхорста» в огневой мощи. Прекращение боя оставляется на усмотрение адмирала, а если будут встречены превосходящие силы, от боя следует уклониться». Смысл этих инструкций не слишком понятен, так как Дениц полностью доверял Бейю. Появление в радиogramме фразы о необходимости избегать боя с превосходящими силами имела такие же несчастливые последствия, как и в случае с Кумметцем год назад.

Но Бей уже совершил свою первую ошибку, нарушив радиомолчание, чтобы послать упомянутую радиogramму. Бдительная английская служба радиоперехвата засекла ее, и был сделан вывод, что «Шарнхорст» находится в море. Эта информация немедленно была передана адмиралу Фрезеру, и он получил ее 26 декабря в 3.39. Ситуация на этот момент складывалась следующая:

а). Следующий на запад конвой RA-55A находится в 220 милях к западу от острова Медвежий и движется курсом W со скоростью 8 узлов. Противник его не обнаружил. [199]

б). Следующий на восток конвой JW-55B находится в 50 милях южнее острова Медвежий и движется курсом ONO со скоростью 8 узлов. За ним следит U-601.

в). Крейсера вице-адмирала Барнетта находятся в 150 милях на восток от конвоя JW-55B и следуют курсом SW-t-W со скоростью 18 узлов.

д). Адмирал Фрезер на линкоре находится в 220 милях юго-западнее конвоя JW-55B и следует на восток со скоростью 24 узла. После получения сообщения о «Шарнхорсте» скорость была немедленно увеличена.

е). Примерно в 100 милях юго-восточнее конвоя находится «Шарнхорст», который вместе с эсминцами Z-29, Z-30, Z-33, Z-34, Z-38 идет на север со скоростью 25 узлов.

В 4.01 адмирал Фрезер снова нарушил радиомолчание, чтобы приказать вице-адмиралу Барнетту и командиру эскорта JW-55B сообщить свои координаты. Одновременно он указал положение своей эскадры. В условиях темноты, плохой видимости и отвратительной погоды преимущества наличия точной информации о положении всех соединений перевешивали возможные недостатки, которые появятся, если они будут запеленгованы противником. Но вышло так, что немцы не сумели перехватить эти сообщения. В 6.28 адмирал Фрезер отправил еще одну радиogramму, приказав конвою повернуть на северо-восток, чтобы затруднить «Шарнхорсту» поиски. Он также приказал крейсерам держаться ближе к конвою.

В течение ночи адмирал Бей получил копии радиogramм от самолетов-разведчиков, переданных ему с большим опозданием. Из вчерашнего сообщения от 15.10 он узнал, что радар самолета не обнаружил никаких вражеских кораблей на расстоянии 50 миль от конвоя. Проанализировав полученную информацию, Бей определил, что к 6.30 он окажется в 30 милях от своей цели. Поэтому в 7.00 он повернул на юго-запад, действуя, судя по всему, на основании сообщения подводной лодки и неточно [200] вычисленной позиции конвоя. Бей приказал эсминцам выдвинуться на 10 миль вперед и развернуться строем фронта с интервалами 5 миль. В этот момент немецкое соединение пошло навстречу шторму, и ему пришлось снизить скорость до 10 узлов. Разумеется, Бей поступил бы гораздо умнее, если бы вышел к предполагаемой западной точке нахождения конвоя и вел поиск на восток. В этом случае ветер и волны приходились бы ему в корму.

В 8.40 крейсер «Белфаст», флагман адмирала Барнетта, который 25 минут назад повернул на северо-восток и увеличил скорость до 24 узлов, чтобы сблизиться с конвоем, обнаружил «Шарнхорст» радаром на расстоянии

17,5 миль почти точно на западе. Немецкий корабль находился между крейсерами и конвоем в 30 милях к востоку от последнего. По причинам, которые так и останутся неизвестными, в 8.20 Бей повернул «Шарнхорст» на север и увеличил скорость, не сообщив эсминцам об этом. Теперь он шел навстречу британским крейсерам, и расстояние между ними быстро сокращалось. В 9.21, когда «Шеффилд» сообщил: «Вижу неприятеля», дистанция составляла 6,5 миль. Через 3 минуты «Белфаст» выпустил осветительный снаряд, а в 6.29 Барнетт приказал своей эскадре открыть огонь. Но в этот момент линия огня 2 головных крейсеров была перекрыта, и приказ выполнил только «Норфолк». Он попал в линейный крейсер вторым и третьим залпами, уничтожив его носовую радарную установку. «Шарнхорст» был захвачен врасплох. Он сразу увеличил скорость и повернул на юго-восток. Как только «Шарнхорст» оторвался от крейсеров, он снова повернул на северо-восток, а потом на север. Можно было предположить, что он старается обойти крейсера и прорваться к конвою. Чтобы помешать ему, Барнетт сначала последовал за Беем на юго-восток. Поняв, что немецкий корабль, двигаясь против волны и ветра, сможет держать более высокую скорость, чем крейсера, Барнетт повернул обратно к конвою. Он постарался перекрыть пути подхода с юго-запада. [201]

Адмирал Дениц критиковал действия Бея в этой первой стычке по двум пунктам. Прежде всего, он сказал: «Имелись все основания, после того как утром был установлен контакт с противником, довести этот бой до конца». Во-вторых, Бей ошибся, не приказав эсминцам присоединиться к нему. Но эта критика была высказана задним числом. Бей не имел точных сведений о силе эскадры, с которой столкнулся. Он помнил приказ Деница не вступать в бой с превосходящими силами. «Шарнхорст» имел 9–280-мм, 12–150-мм, 14–105-мм орудий и 2 трехтрубных торпедных аппарата. Его поясная броня имела толщину 350 мм, а две броневые палубы — 50 мм и 95 мм. Поэтому корабль был хорошо защищен и неплохо вооружен. «Белфаст» и «Шеффилд» имели по 12–152-мм орудий, а «Норфолк» был вооружен 8–203-мм орудиями. Если бы Бей сохранил при себе 5 эсминцев, каждый из которых имел по 5–150-мм орудий, его превосходство в огневой мощи стало бы подавляющим. Задача адмирала Барнетта стала бы во много раз сложнее. В 10.09 Бей запросил у командира дивизиона эсминцев капитана 1 ранга Йоханнесена, находившегося на Z-29, его координаты. Йоханнесен сообщил, что действует согласно плану и движется на юго-запад со скоростью 12 узлов, а также передал свои координаты. Через 18 минут он получил приказ повернуть на ОНО и увеличить скорость до 25 узлов.

Тем временем в 9.30 адмирал Фрезер приказал конвою повернуть на север и приказал командиру эскорта выделить 4 эсминца на помощь Барнетту. Это было сделано, и в 10.25 командир дивизиона эсминцев капитан 2 ранга Р.Л. Фишер сообщил об этом Барнетту. Через 25 минут эсминцы присоединились к крейсерам и заняли место впереди них. Теперь эскадра Барнетта находилась в 10 милях впереди конвоя. Главнокомандующему было ясно, что если крейсера не сумеют восстановить контакт с «Шарнхорстом», он сам не сможет вступить в бой с немцами. Однако самой главной заботой британских адмиралов оставалось обеспечение безопасности [202] конвоя. Такая стратегия часто вынуждала действовать излишне осторожно, но в данном случае от нее пришлось отказаться. Англичанам пришлось вести конвой через район, который контролировал противник. Никакого другого способа навязать бой немцам не имелось. Барнетт был совершенно уверен, что «Шарнхорст» попытается вернуться к конвою, поэтому он держал свои силы сосредоточенно, так как лишь в этом случае адмирал мог отогнать линейный крейсер. Если бы он развернул эскадру для поисков, каждый корабль по отдельности оказался бы много слабее противника. Кроме того, пытаясь сохранить контакт с «Шарнхорстом», Барнетт мог столкнуться с другой проблемой. Немецкий корабль мог оторваться от него и первым догнать конвой, так как, следуя против волны и ветра, мог держать более высокую скорость, чем английские крейсера. Именно эти соображения впоследствии высказало Адмиралтейство, но правильность действий Барнетта в сложившейся обстановке нельзя оспаривать, и Фрезер поддержал его в своем рапорте.

В 10.12 немецкий самолет сообщил, что обнаружил с помощью радара несколько кораблей, которые дали на экране одну большую отметку и группу мелких. Из-за темноты визуально опознать корабли было невозможно. Координаты, переданные самолетом, указывали точку в 49 милях на ОНО от истинного места эскадры адмирала Фрезера и в 107 милях на SW от «Шарнхорста». Так как дул сильнейший юго-западный ветер, такая ошибка вполне объяснима, особенно если экипаж самолета не подготовлен специально к действиям над морем. Получил «Шарнхорст» это сообщение или нет, мы не знаем. Это зависело от того, был ли его приемник настроен на частоты Люфтваффе. В любом случае, адмирал Бей продолжил поиски конвоя, но предположение, что сообщение было получено, поддерживает заявление унтер-офицера Гёдде, спасенного с «Шарнхорста». Он говорит, что около 11.00 по внутрикорабельной связи команде корабля объявили, что в 150 милях на запад замечены английские [203] линкоры. По другим сообщениям, это объявление последовало только в 15.00, когда команде было разрешено обедать, хотя, может быть, это был повтор раннего сообщения. В 11.58 Бей снова обменялся координатами с командиром эсминцев и приказал ему атаковать конвой, так как считал, что подводные лодки 2 часа назад передали его координаты. К этому времени эсминцы находились намного восточнее конвоя, поэтому им снова пришлось повернуть навстречу волне.

Примерно в поддень адмиралу Фрезеру пришлось принимать сложное решение, так как запасы топлива на его эсминцах стали подходить к концу. Ему пришлось выбирать: следовать в Кольский залив или возвращаться в Исландию. Существовала вероятность, что после стычки с крейсерами противник отменил операцию и взял курс на Альтен-фиорд. В этом случае шансов перехватить его почти не оставалось, поэтому риск появления в Баренцевом море мог оказаться неоправданным. Но в 12.05 проблема разрешилась сама собой, так как с

«Белфаста» пришло сообщение, что он снова установил контакт с «Шарнхорстом». Линейный крейсер находился в 15 милях на ONO от него. «После этого я понял, что у нас есть все шансы поймать противника», — писал позднее адмирал Фрезер. Вражеский корабль шел на запад со скоростью около 20 узлов. Так как английские крейсера шли на восток, дистанция стремительно сокращалась. В 12.21 «Шеффилд» заметил вражеский корабль, и все 3 крейсера немедленно открыли огонь с дистанции 5,5 миль. Снова «Шарнхорст» немедленно отвернул прочь, что помешало эсминцам капитана 2 ранга Фишера использовать свои торпеды. Началась перестрелка, которая продолжалась около 20 минут. За это время «Норфолк» получил 2 попадания 280-мм снарядами. Одна башня на нем была разбита, а радарные установки вышли из строя. В 12.41 Барнетт приказал своим кораблям прекратить огонь. Он начал преследование линейного крейсера, который уходил на SSO со скоростью 28 узлов, что позволяло «Дьюк оф Йорку» без труда перехватить его. Дениц [204] снова заметил, что Бей должен был продолжить бой с крейсерами, особенно потому, что на сей раз выгоды освещения были на его стороне. Британские корабли были четко видны на западном горизонте. И снова Бей оказался в трудном положении, так как с ним не было эсминцев, поэтому он не мог похвастаться тем, что удача была на его стороне. Если бы он повредил крейсера, вынудив их снизить скорость, или повернул на юго-запад против волны и оторвался бы от преследователей, он получил бы хорошие шансы на спасение. В 13.06 командующий силами Люфтваффе на Лофотенских островах передал по радио рапорт самолета, полученный 3 часа назад. Однако при этом он опустил упоминание о крупном корабле. Это сообщение наверняка было получено на «Шарнхорсте», но какое действие оно возымело, нам не известно. Если бы Бей предположил, что речь идет о линкоре, и проложил на карте курс английской эскадры от точки, где она была обнаружена в 10.12, то он сразу понял бы, что «Шарнхорст», следуя выбранным курсом, почти наверняка столкнется с англичанами. Но Бей, похоже, не подозревал о грозящей опасности и продолжал двигаться на SSO. В 15.25 он передал в штаб Группы ВМФ «Север» расчетное время прибытия в базу.

Тем временем немецкие эсминцы подтянулись к тому, который находился южнее всех, и повернули на запад, разыскивая конвой. Они были совсем близко к успеху, так как около 13.00 прошли всего в 8 милях южнее конвоя, не заметив его. В 14.18 Бей приказал им прекратить операцию. Капитан 1 ранга Йоханнесен заспорил было, но через 2 минуты получил приказ возвращаться в базу. После этого эсминцы пропали с места событий.

Всю вторую половину дня адмирал Барнетт вместе с 3 крейсерами и 4 эсминцами в лучших традициях крейсерской войны продолжал следить за вражеским кораблем, постоянно сообщая адмиралу Фрезеру о его маневрах. Это позволило главнокомандующему Флотом Метрополии привести в исполнение план боя, который он разработал еще до выхода в море как раз на такой [205] случай. Он намеревался сблизиться на дистанцию 6 миль, прежде чем открыть огонь, надеясь, что противник не обнаружит «Дьюк оф Йорк». В этом случае 356-мм снаряды английского линкора смогут пробить поясную броню противника, а в ночном бою тот, кто нанесет первый удар, получает большое преимущество. К тому же Фрезер знал, что высокая скорость «Шарнхорста» позволит ему попытаться ускользнуть, если огонь будет открыт слишком рано. Поэтому линейный крейсер может выскочить за пределы эффективной досягаемости орудий «Дьюк оф Йорка» еще до того, как получит серьезные повреждения. На малой дистанции идущие настильно снаряды не смогут пробить броневую палубу, которая прикрывает наиболее важные части корабля, но увеличение вероятности попадания перекрывало это неудобство.

В 16.17 «Шарнхорст», который находился в 22 милях на NNO от английского флагмана, был обнаружен радаром «Дьюк оф Йорка». В это же время Бей впервые понял, что вражеские корабли следят за ним и передал по радио сообщение об этом. Дистанция быстро сокращалась, и командир «Дьюк оф Йорка» капитан 1 ранга достопочтенный Г.Г. Рассел приказал зарядить орудия. Он ждал сообщения из боевого информационного поста, что наступил момент повернуть вправо и ввести в действие всю артиллерию. В соответствии с приказом адмирала Фрезера 4 эсминца увеличили скорость и начали выдвигаться вперед, по двое с каждого борта линкора. Это была идеальная позиция для торпедной атаки, когда будет замечен противник. В 16.32 артиллерийский радар «Дьюк оф Йорка» обнаружил цель на расстоянии 14 миль. Через 12 минут из БИП поступило сообщение, что пора подготовить всю артиллерию, и линкор повернул вправо на 30°. Одновременно «Белфаст» открыл огонь осветительными снарядами, то же самое сделал и «Дьюк оф Йорк». Через несколько секунд стал четко виден «Шарнхорст», разрезающий отороченные белой пеной волны. Его башни были развернуты по-походному. В 16.50 «Дьюк [206] оф Йорк» и «Ямайка» открыли огонь, и битва началась. Противник немедленно отреагировал на внезапное нападение и тут же повернул влево, на север. «Дьюк оф Йорк» повернул следом, но артиллерийский огонь двух крейсеров Барнетта («Шеффилд» сильно отстал из-за поломки кронштейна гребного вала) вынудил «Шарнхорст» снова повернуть вправо. Линейный крейсер пошел на восток, «Дьюк оф Йорк» и «Ямайка» гнались за ним, держась на правой раковине. Оправившись от шока внезапности, капитан 1 ранга Хинтце быстро ввел в действие свою артиллерию. Сначала стрельба «Шарнхорста» была беспорядочной, но вскоре она улучшилась, и снаряды стали ложиться в неприятной близости от «Дьюк оф Йорка». Оба корабля применяли одну и ту же тактику — чуть доворачивали вправо, чтобы дать залп всем бортом, а потом ложились на прежний курс, пока не будут готовы все орудия. 4 эсминца получили приказ адмирала Фрезера не использовать торпеды, пока он не отдаст специальный приказ. Может быть, это следовало сделать до начала артиллерийской дуэли, но Фрезер потом объяснил, что не хотел попусту расходовать торпеды, так как неповрежденный «Шарнхорст» легко мог от них уклониться. В результате перед эсминцами встала перспектива затяжной погони. Хотя в 17.13 они получили

приказ атаковать, сближение происходило мучительно медленно, и они все еще были на расстоянии 6 миль от «Шарнхорста». У адмирала Фрезера, который следил за происходящим на экране радара, родилось неприятное ощущение, что противник может ускользнуть, несмотря на великолепное взаимодействие английских кораблей. Через 25 минут после начала боя крейсера Барнетта были вынуждены прекратить огонь, так как дистанция стала слишком велика для них. Бой превратился в дуэль между двумя линкорами, причем противник имел преимущество в скорости на 4 узла. Хотя «Шарнхорст» представлял собой не самую лучшую мишень, стрельба «Дьюк оф Йорк» была исключительно точной. Он постоянно накрывал своего противника, который [207] тоже делал все, что мог. Обе мачты «Дьюк оф Йорк» были пробиты 280-мм снарядами, которые, к счастью, не взорвались. Однако один из этих снарядов вывел из строя антенну артиллерийского радара. Чтобы исправить ее, лейтенант Г.Р.К. Бейтс в кромешной тьме вскарабкался на мачту, и вскоре радар снова действовал. Дистанция между кораблями постепенно увеличивалась, и вместе с ней росли шансы на смертельный удар. Теперь снаряды падали по более крутой траектории, и вместо толстого пояса они встречали лишь относительно тонкие броневые палубы. Внезапно в 18.20 «Шарнхорст» прекратил огонь. Адмирал Фрезер заметил, что 4 эсминца, от которых зависело так много, начали догонять противника. Вероятно, вторым или третьим залпом «Дьюк оф Йорк» попал в кормовую часть «Шарнхорста» вблизи ватерлинии, и теперь затопление вынудило немецкий корабль снизить скорость⁵. Эсминцы «Сэведж» и «Сомарец», атаковавшие с северо-запада, были встречены плотным огнем средней артиллерии, зато «Скорпион» и «Сторд» сумели незаметно подойти с правого борта на расстояние 3000 метров. Внезапно немцы увидели их, и «Шарнхорст» круто повернул вправо, но оба эсминца выпустили торпеды, добившись, по крайней мере, одного попадания. В результате этого поворота «Сэведж» и «Сомарец» оказались чуть впереди правого траверза «Шарнхорста», что сразу использовали, выпустив 12 торпед из имевшихся 16. По крайней мере, 3 из них попали в цель. (Один торпедный аппарат на «Сомареце» был поврежден артогнем.) Теперь судьба «Шарнхорста» была решена. [208]

Как только стало ясно, что ход боя изменился в пользу англичан, адмирал Фрезер, который до этого старался отрезать «Шарнхорст» от норвежского берега, приказал капитану 1 ранга Расселу идти прямо на противника, чтобы как можно быстрее сократить дистанцию. В 19.01 «Дьюк оф Йорк» и «Ямайка» снова открыли огонь с дистанции 5 миль. Линейный крейсер получил много попаданий, и вскоре превратился в пылающую развалину. Тем не менее, «Шарнхорст» продолжал отважно отстреливаться, хотя его главный калибр был выведен из строя. В 19.19 адмирал Фрезер приказал «Белфасту» и «Ямайке» потопить его торпедами. Через несколько минут свой шанс получили эсминцы капитана 2 ранга Фишера. «Дьюк оф Йорк» прекратил огонь и отошел, чтобы не путаться в толчее, которая началась вокруг тонущего корабля. Всего англичане выпустили 55 торпед, из которых 11 считаются попавшими в цель. В 19.45 «Шарнхорст» начал погружаться носом вперед, перевернулся через правый борт и затонул. Из почти 2000 человек экипажа, в том числе 40 кадетов, были спасены только 36 унтер-офицеров и матросов.

Тем временем конвой JW-55B, из-за которого разыгралась эта битва, спокойно продолжил путь и пришел в Кольский залив 3 дня спустя. Адмирал Фрезер на «Дьюк оф Йорке» вместе с остальными кораблями прибыл туда 27 сентября. Сообщение об этой победе растопило обычную русскую ледяную холодность. [209]

Глава 13.

Угроза устранена

С 1 по 3 января Дениц находился в ставке Гитлера. Ему предстояла нелегкая задача: объяснить причины гибели «Шарнхорста». Участники совещания вспоминают, что Гитлера опечалил не столько неудачный исход боя, сколько то, что Бей бежал от крейсеров, когда они вступили с ним в бой во второй раз. Он объяснил это тем, что «слишком много значения придается безопасности кораблей, как в случае с «Графом Шпее». Фюрер, похоже, забыл свои собственные осторожные инструкции на случай столкновений с противником.

После потопления «Шарнхорста» и повреждения «Тирпица» проблема русских конвоев стала значительно легче. Больше не требовалось прикрывать их линкорами. Однако остался старый враг, с которым все сталкиваются в Заполярье — плохая погода, и первый конвой нового года, JW-60A, состоящий из 20 судов, ощутил это на себе в полной мере. Конвой вышел из Лох Ю 12 января и через 3 дня попал в сильнейший шторм, который разбросал суда по всему океану, тяжело повредив некоторые. Коммодор был вынужден приказать конвою зайти в исландский порт Акурейри, чтобы исправить повреждения и проверить палубные грузы.

После ремонта выяснилось, что 5 судов все-таки не могут продолжать поход, но остальные 15 двинулись дальше [210] 21 января. Хотя эскорт состоял из 11 кораблей, чего было вполне достаточно, немцы по совету своего исландского агента развернули подводные лодки возле острова Медвежий, чтобы дождаться конвой. Следует отметить, что экипажам некоторых кораблей не хватало опыта, и в результате 3 транспорта были потоплены, а эсминец «Обдьюрейт» был поврежден торпедой. Тем временем в путь двинулся следующий конвой — JW-56B из 16 судов. Видя активность вражеских подводных лодок, адмирал Фрезер приказал задержать отправку обратного конвоя RA-56A. Его эсминцы получили приказ усилить эскорт JW-56B, который должен был войти в опасную зону. Фрезер также приказал этому конвою повернуть на север. Ночью 29/30 января 15 немецких подводных лодок получили приказ атаковать конвой. Командир эскорта капитан 1 ранга И.М.Р. Кэмпбелл знал об увеличении радиобмена, из чего сделал вывод, что конвою грозит серьезная опасность.

Поэтому он с большим облегчением встретил прибытие подкреплений, которые позволили ему создать внешнее оборонительное кольцо вокруг транспортов.

В сентябре 1943 года немцы начали использовать самонаводящуюся торпеду Т5 «Цаункёниг», которую союзники называли ГНАТ. Ее акустическая головка нацеливала торпеду на шум винтов. Эти торпеды были созданы специально для использования против эскортных кораблей. Хотя они уже использовались в Атлантике, в Арктику они пока не поступали. Эти торпеды оказались настоящей угрозой для эсминцев, фрегатов и корветов; в последний год войны союзники потеряли от них немало эскортных кораблей.

Поворот на север чуть было не позволил конвою обойти завесу подводных лодок, но англичанам не повезло. 29 января в 9.34 U-956, самая северная из лодок завесы, заметила конвой, и остальные лодки тоже начали подтягиваться для атаки. Однако контрмеры, принятые мощным эскортом, оказались эффективными, и лодки не сумели атаковать транспорты, которые дошли до цели, [211] хотя эсминцу «Харди» оторвало корму акустической торпедой, и его пришлось затопить. Зато эсминцы «Уайтхолл» и «Метеор» потопили подводную лодку U-314.

Так как в Кольском заливе находились 37 торговых судов, которые ожидали возвращения в Великобританию, адмирал Фрезер приказал сформировать из них конвой RA-56, сопровождать который должны были 26 эсминцев и других эскортных кораблей. Конвой вышел в море 2 февраля и спокойно прибыл к цели. Хотя 6 февраля он был замечен самолетом-разведчиком, пилот по ошибке сообщил, что конвой движется на восток, а не на запад. Поэтому подводные лодки, развернутые, чтобы перехватить идущие в Россию транспорты, напрасно потратили время.

С наступлением весны потребовалось усилить ПВО конвоев. Адмирал Фрезер решил снова вернуться к старой тактике — отправлять один большой конвой с максимально сильным эскортом и не делить его на две части, что больше подходило для зимы с ее штормами. Поэтому следующий конвой JW-57, который вышел 20 февраля, состоял из 42 судов и танкера. Его прикрывали легкий крейсер «Блэк Принс» под флагом вице-адмирала И.Г. Гленни (он сменил вице-адмирала Барнетта), эскортный авианосец «Чейсер» и 17 эсминцев. Ближнее прикрытие осуществляли 3 крейсера под командованием вице-адмирала Паллисыера. Самолеты Берегового Командования прикрывали конвой в пределах своего радиуса действия. Предполагалось, что немцы предпримут серьезные усилия, чтобы добиться успеха, который так долго ускользал от них. И это предположение оказалось верным. 23 сентября самолет-разведчик обнаружил конвой и передал его координаты, курс и скорость. Поэтому на его пути была развернута двойная завеса из 14 подводных лодок. Но в очередной раз корабли эскорта, которым помогали самолеты «Чейсера», сумели отразить угрозу. Лодки не смогли подобраться к конвою достаточно близко, чтобы провести атаку. Более того, 24 февраля U-713 была потоплена эсминцем «Кеппел», а на следующий день [212] «Каталина» Берегового Командования уничтожила U-601. Лодки не смогли прорвать надежную завесу вокруг транспортов и обратили свое внимание на корабли эскорта. Ночью 25/26 U-990 торпедировала эсmineц «Махратта», который быстро затонул с большими потерями в людях, хотя эсmineц «Импалсив» и пытался спасти его экипаж. Из ледяной воды удалось поднять только 17 человек из более чем 200. Это показывает, какая ожесточенная борьба шла между британскими кораблями и немецкими лодками. Но все транспорты прибыли по назначению.

Адмирал Фрезер правильно решил, что после очередной неудачи противник предпримет еще одну решительную попытку. Его целью станет обратный конвой RA-57, состоящий из 31 судна, хотя потопление транспорта в балласте нельзя сравнить с уничтожением груженого техникой и вооружением. Поэтому он договорился с русскими организовать усиленное воздушное патрулирование выхода из Кольского залива, чтобы загнать немецкие лодки под воду, а конвой получил приказ сделать большой крюк к востоку. 2 марта конвой двинулся в путь, и меры предосторожности оказались даже более действенными, чем предполагалось. Но вмешалась погода, которая первые 2 дня не давала самолетам «Чейсера» проводить полеты. В результате 15 подводных лодок сумели установить контакт с конвоем только 4 марта. Транспорт «Эмпайр Турис» был потоплен в 70 милях на OSO от острова Медвежий. Но к этому времени погода улучшилась, и самолеты «Чейсера» тут же поднялись в воздух. Они повредили ракетами U-472, которую затем потопил эсmineц «Онслот». На следующий день, несмотря на сильную качку, «Суордфиши» снова взлетели и потопили U-336. 6 марта таким же образом была потоплена U-973. Больше противник не пытался атаковать конвой, и 10 марта тот прибыл в Лох Ю.

С точки зрения противника, потеря 4 подводных лодок в обмен на 1 эсmineц и 1 транспорт была совершенно неудовлетворительным результатом. Поэтому РВМ потребовало вернуть в северную Норвегию дальние разведчики [213] и торпедоносцы, но командование Люфтваффе отвергло это требование. Следует отметить, что Дениц в это время был настолько занят другими проблемами, в частности угрозой вторжения, что даже не затрагивал этот вопрос на встречах с Гитлером. В результате РВМ пришлось пересматривать тактику действий подводных лодок против арктических конвоев. Присутствие эскортных авианосцев сделало небезопасными попытки оставаться днем в надводном положении. Поэтому командиры лодок получили приказ оставаться днем под водой, наносить удары ночью и тут же стремительно уходить. Однако немцы не подозревали, что союзники уже давно отработывают ночные полеты с эскортных авианосцев. Более того, в апреле уже наступал полярный день, и подводным лодкам становилось весьма трудно выполнять полученные инструкции.

Явный успех действий эскортных авианосцев и увеличение их количества позволили Адмиралтейству для прикрытия следующих конвоев выделить уже 2 авианосца. Это были «Активити» и «Трэккер». Первый был

построен в Англии, а второй в Соединенных Штатах. «Активити» имел 3 противолодочных «Суордфиша» и 7 истребителей «Уайлдкэт», авиагруппа «Трэккера» состояла из 12 противолодочных «Авенджеров» и 7 «Уайлдкэтов». Разница в численности авиагруппы просто бросалась в глаза. Кроме того, «Авенджер», хоть и не был оснащен направляющими для пуска ракет, которые оказались смертоносным оружием против подводных лодок, имел более высокую скорость, большую дальность полета и закрытый кокпит. То есть он почти по всем параметрам превосходил старую «авоську». «Уайлдкэт», истребитель американского производства, тоже лучше подходил для действий с авианосцев, чем переоборудованные «Харрикейны», которые до сих пор использовали англичане. Эскортные соединения тоже были усилены, им были переданы 2 самые опытные эскортные группы Командования Западных Подходов. Одной из них командовал знаменитый охотник за подводными лодками капитан 1 ранга Ф.Дж. Уокер. [214]

Конвой JW-58 из 49 судов отправился в Россию 27 марта. Вместе с ним шел крейсер «Милуоки», который был передан американским флотом русским. Эскорт конвоя состоял из 20 эсминцев, 5 шлюпов, 4 корветов и 2 эскортных авианосцев под командованием вице-адмирала Ф. Далримпл-Гамильтона, который держал флаг на крейсере «Диadem». Вражеский самолет-разведчик обнаружил конвой 30 марта. Однако авианосные истребители сделали слежение за конвоем задачей крайне опасной, так как сбили 6 немецких самолетов. Немецкое командование приказало 16 подводным лодкам образовать завесу длиной 300 миль юго-западнее острова Медвежий, чтобы атаковать конвой ночью 31 марта. Но битва началась на 2 дня раньше, чем предполагал противник. 29 марта шлюп «Стерлинг», на котором находился капитан 1 ранга Уокер, нанес первый удар, потопив U-961. Через 2 дня самолет «Трэккера» вместе с эсминцем «Бигль» отправил на дно U-355. 2 апреля эсминец «Кепел» добился нового успеха, потопив U-360. Рано утром на следующий день «Суордфиш» с «Активити» вместе с «Авенджером» и «Уайлдкэтом» уничтожил U-288. В результате противник понес серьезные потери в подводных лодках и самолетах, не причинив конвою никакого вреда. Впрочем, немцы об этом не подозревали, так как командиры лодок донесли об уничтожении нескольких эсминцев. Еще одной неприятной новостью стало сообщение командира U-277, который обнаружил, что англичане используют генератор шумов, чтобы защититься от акустических торпед. Это устройство, которое называли «фоксер», буксировалось за кормой эскортного корабля. Предполагалось, что торпеда будет нацеливаться на него, а не на корабль.

Обратный конвой RA-58 состоял из 36 судов. Он вышел из Кольского залива 7 апреля и имел тот же самый эскорт, который сопровождал JW-58. Противник узнал о его отправке лишь на следующий день, и 10 уцелевших лодок получили приказ занять позиции к югу от острова Медвежий, чтобы перехватить его. Однако конвой прошел южнее завесы. Хотя он был обнаружен, и адмирал [215] Шнивинд бросил лодки в погоню, конвой благополучно прибыл в Лох Ю. Таким образом, зимой 1943/44 года обещание Черчилля Сталину было полностью выполнено. Еще 188 груженых транспортов были благополучно приведены в Россию. Это было даже на 48 транспортов больше, чем планировалось, и конвоям не сумели помешать ни противник, ни зимние шторма. Все это стало свидетельством растущей мощи британского флота и ослабления противника. Однако борьба в арктических морях еще не завершилась.

В конце марта, когда готовилась отправка конвоя JW-58, Адмиралтейство узнало, что ремонт «Тирпица» после атаки миджетов наконец-то завершился. Это было действительно так. Немцы сумели залатать пробоины в корпусе, но без постановки в док заменить поврежденные шпангоуты было невозможно, поэтому скорость линкора была ограничена 27 узлами. Впрочем, и этого было достаточно для атаки конвоя. Поэтому Адмиралтейство решило предпринять еще одну попытку вывести «Тирпиц» из строя. 3 апреля авианосное соединение под командованием вице-адмирала сэра Генри Мура атаковало линкор. «Тирпиц» получил 14 попаданий бомбами. Хотя они не проникли в жизненно важные отсеки, серьезно пострадали надстройки и зенитная артиллерия, погибли 128 человек, около 300 были ранены. Постоянные отказы Геринга выделить истребители для прикрытия кораблей в Норвегии стали главной причиной несчастий, которые с этого момента неотступно преследовали «Тирпиц».

Хотя больше не оставалось транспортов, которые следовало вести в Россию, а на лето линии снабжения были, наконец, переведены в Персидский залив, в русских портах находилось довольно много разгруженных судов, которые ожидали возвращения, также, как и экипаж «Милуоки». Следовало также доставить в Англию русский экипаж линкора «Ройял Соверен», который был временно одолжен русским в счет их доли при разделе итальянского флота. Контр-адмирал Р.Р. МакГригор получил под командование сильную эскортную группу из 16 эсминцев [216] и эскортных авианосцев «Активити» и «Фенчер». Сам адмирал поднял флаг на легком крейсере «Диadem». Во время перехода в Россию немцы даже не заметили его соединения, и 23 апреля оно прибыло в Кольский залив. Через 5 дней МакГригор отправился обратно, сопровождая конвой RA-59, состоящий из 45 судов. Так как «Тирпиц» снова был выведен из строя, Адмиралтейство не стало выделять соединения прикрытия, а эскорт вполне мог справиться с воздушной и подводной угрозами. Когда конвой находился в 90 милях к северу от Кольского залива, его обнаружил немецкий самолет-разведчик, но плохая погода помешала немцам следить за конвоем. Впрочем, раз немцы узнали, что конвой вышел в море, перехватить его было уже не слишком сложно. Следовало только развернуть подводные лодки на траверзе острова Медвежий, что и было сделано. 12 лодок образовали завесу с интервалами 10 миль. 30 апреля еще один разведчик передал координаты конвоя, хотя и был поврежден авианосными истребителями. Это позволило лодкам сосредоточиться на предполагаемом курсе конвоя. Несмотря на сильное волнение, ветер и периодические снежные шквалы, оба авианосца упрямо вели

полеты. Поэтому подводные лодки дорого заплатили за свой единственный успех. Вечером 30 апреля U-307 потопила американский транспорт «Уильям С. Тайер». В течение следующих 2 дней «Суордфиши» глубинными бомбами потопили U-277, U-674 и U-959. Свидетелем этого блестящего достижения стал русский адмирал Левченко, который вместе со штабом совершал переход на «Фенчере». Поэтому не удивительно, что в Боевом журнале Подводных сил 1 июня появляется запись, что шансы на успех «становятся призрачными», а количество лодок, не вернувшихся из похода, «резко возросло».

12 и 13 апреля Дениц встретился с Гитлером и выразил намерение отремонтировать «Тирпиц», чтобы держать его в северной Норвегии. Присутствие линкора в этом районе сковывало крупные силы союзников. В то же время он отметил, что корабль вряд ли еще получит [217] возможность выйти в море, «если только не случится нечто чрезвычайное, вроде разрыва между Англией и Россией». Дениц подчеркнул, что линкор беспомощен без истребительного прикрытия, что оправдывало использование «Шарнхорста» в условиях полярной ночи. Если же вернуть «Тирпиц» в Германию, то угроза воздушных налетов лишь возрастет, в какой бы порт его ни отправили. Говорят, Гитлер воскликнул, что он «совершенно согласен!» Вернувшись к арктическим конвоям, Дениц обратился к Герингу, который тоже присутствовал на совещании, указав, что британские эскортные авианосцы держат подводные лодки на большом расстоянии от конвоев. Дениц сказал, что Люфтваффе могут легко атаковать авианосцы. При поддержке Гитлера гросс-адмиралу удалось сломить сопротивление рейхсмаршала, который пообещал перевести в северную Норвегию самолеты в ближайшее время. Чтобы доказать свою правоту, Дениц рассказал историю RA-59, указав на слабость воздушных сил, которая помешала атаковать авианосцы. Он утверждал, что торпедоносцы принесут больше пользы в Арктике, чем на Средиземном море, где они сейчас находятся. С этим аргументом согласились и Геринг (неохотно), и Гитлер (полностью).

12 мая Мур снова вышел в море со своей эскадрой, чтобы повторить атаку. Но на сей раз «Тирпиц» был укрыт густыми тучами, самолеты его не обнаружили, и операцию пришлось отменить. Еще одна попытка, которую предприняли «Викторис» и «Фьюриес», была сорвана германскими самолетами-разведчиками и плохой погодой. В ходе этих операций союзники попытались создать впечатление, что готовят высадку в Норвегии, чтобы скрыть готовящееся вторжение во Францию.

14 июня, через 8 дней после того как союзные армии высадились в Нормандии, адмирал Мур сменил адмирала сэра Брюса Фрезера на посту главнокомандующего Флотом Метрополии. За последнее время угроза арктическим конвоям со стороны немецких кораблей значительно снизилась. «Тирпиц» был тяжело поврежден, а [218] «Шарнхорст» потоплен. Однако немцам удалось в очередной раз отремонтировать линкор, и 22 июня он провел ходовые испытания в фиорде. Поэтому новому главнокомандующему снова пришлось ломать голову, как нейтрализовать немецкий линкор. Его присутствие в Заполярье не только представляло серьезную угрозу конвоям, но и могло сорвать усилия Адмиралтейства по созданию Дальневосточного флота, который должен был помогать американцам в борьбе против Японии. 14 июля Мур вышел из Скапа Флоу, чтобы еще раз атаковать линкор, но удача снова ускользнула от англичан. Пилоты Воздушных Сил Флота летали на устаревших, плохих машинах, и все их мужество и умение были бессильны. Когда самолеты прибывали к цели, она уже была надежно укрыта густой дымовой завесой.

Англичане правильно предположили, что противник развернет свои подводные лодки на пути возвращающегося авианосного соединения. Поэтому по предложению Адмиралтейства Береговое Командование направило в этот район несколько патрульных самолетов, которые потопили 3 подводные лодки. 2 «Каталины» были повреждены зенитным огнем подводных лодок, которых они атаковали. Старший лейтенант авиации Дж.А. Крукшенк получил тяжелое ранение, но все-таки сумел привести поврежденный самолет на базу, за что был награжден Крестом Виктории. Однако немцы начали перебрасывать на север лодки, оснащенные шноркелем, и успешные атаки стали более редкими. В этот же период произошел неприятный инцидент. Британский флот передал русским 4 подводные лодки, и русские экипажи перегоняли их в Мурманск. Лодки оказались вне «безопасной зоны», где воздушные атаки были запрещены, и одна из них была потоплена британскими самолетами.

После того как «Тирпиц» был отремонтирован, а в северной Норвегии появились до 32 подводных лодок, проводка русских конвоев снова превратилась в серьезную проблему. Хотя в июле через Персидский залив было доставлено рекордное количество грузов — 282091 тонна, [219] правительство в августе решило отправить в Россию очередной конвой. До наступления полярной ночи еще оставался месяц, но явная слабость Люфтваффе давала шансы на успех. Кроме того, следовало учесть нежелание немецких подводников атаковать в светлое время и значительное количество эскортных кораблей. Первый конвой новой серии вышел из Лох Ю 15 августа. Это был JW-59, состоящий из 33 судов. Эскортом командовал вице-адмирал Ф.Г.Г. Далримпл-Гамильтон. В него входили эскортные авианосцы «Виндекс» (флагман) и «Страйкер», крейсер «Ямайка», 18 эсминцев, фрегатов и корветов. Впервые адмирал поднял флаг на авианосце, и это оказалось очень удачным решением, так как теперь он из первых рук получал информацию о тактической ситуации, складывающуюся рядом с конвоем. Адмирал также лучше мог контролировать действия самолетов, которые являлись первой линией обороны конвоя. 20 августа в 8.20 немецкие самолеты обнаружили конвой. Хотя 5-й Воздушный Флот и был усилен возвращением эскадрильи летающих лодок Bv-138, имеющих большой радиус действия, однако он все еще не мог выполнить требование флота и наладить слежение за конвоем. Геринг даже пальцем не шевельнул, чтобы выполнить просьбу Деница о переброске в Норвегию торпедоносцев. В 6.00 на следующий день U-344 установила контакт с

конвоем и потопила шлюп «Кайт». Из 200 человек команды было спасено только 9. Но эти потери были отмщены уже на следующий день, когда «Суордфиш» с «Виндекса» потопил лодку. Через 2 дня 20-я эскадрная группа потопила U-354 после 12 часов охоты. Далее конвой двигался без помех, разве что истребители сбили немецкий разведчик. Все транспорты дошли до цели. Обратный конвой RA-59A состоял всего из 9 судов. Он покинул Кольский залив 28 августа, и его переход был совершенно спокойным. Единственным событием стало потопление U-394 кораблями 20-й эскадрной группы совместно с «Суордфишем». Этот инцидент помог запутать немцев, которые заметили линкор «Ройял Соверен», [220] совершавший переход в Мурманск со своим собственным эскортом. Противник принял его за очередной конвой.

Пока шли эти операции, адмирал Мур предпринял еще одну атаку против «Тирпица». На этот раз он собрал еще больше сил, чем в прошлый раз. Первый налет был неудачным. Зато во время второго 500-фн бронебойная бомба попала в крышу башни «Антон», но не пробил ее. 1600-фн бронебойная бомба царапнула по мостику, пробил обе броневые палубы и попала в отсек главного распределителя, но не взорвалась! Когда эскадра отходила на запад, чтобы принять топливо, она натолкнулась на подводную лодку U-354, выходящую из Нарвика. Лодка потопила фрегат «Бикертон» и повредила эскадрный авианосец «Набоб», который все-таки не затонул. Его даже удалось отбуксировать в порт. А подводная лодка, как -говорилось чуть выше, вскоре была потоплена. Третья атака завершилась также полным провалом. Капитан 1 ранга Роскилл правильно отмечает: «Истина была совершенно очевидна. Если бы мы имели скоростные самолеты, способные нести такие бомбы, которые могли бы причинить смертельные повреждения сильно защищенной цели, появилась бы и вероятность потопить ее атакой с моря. А пока это было недостижимо».

Воздушные Силы Флота сделали все, что могли, теперь наступил черед Бомбардировочного Командования братья за эту трудную цель. 13 сентября 28 «Ланкастеров», каждый из которых был вооружен 12000-фн бомбой, взлетели с аэродрома Ягодник в Северной России. Они сумели добиться одного попадания в полубак линкора. Бомба пробил корпус и взорвалась в воде рядом с кораблем. Силой взрыва верхнюю палубу разворотило так, что она стала походить на вскрытую консервную банку. Шпангоуты в носовой части корабля лопнули. И снова, хотя линкор не был потоплен, он потерял мореходность. Когда Дениц узнал об этом, он приказал найти для линкора подходящую мелководную стоянку, чтобы можно было использовать корабль в качестве плавучей батареи, если союзники попытаются высадиться в Норвегии. После [221] некоторых колебаний была выбрана якорная стоянка у острова Хаакой в 3 милях от порта Тромсё. Ночью 15/16 октября линкор совершил последний переход, сумев развить скорость 8 узлов. Как только он был поставлен на якоря, немцы начали намывать искусственную песчаную мель, чтобы он не мог затонуть.

Тем временем конвой JW-60, состоящий из 30 судов, благополучно прибыл к цели. Обратному конвою RA-60, в который тоже входили 30 судов, повезло меньше. 29 сентября подводная лодка U-310 потопила 2 судна, но остальные прибыли в Лох Ю. РВМ было окончательно разочаровано результатами действий подводных лодок в Арктике. На вооружение поступали новые лодки, оснащенные шноркелем, и немцы разработали для них новую тактику. Так как авиаразведка была по-прежнему ненадежной, было решено использовать преимущества новых лодок, развернув их на подходах к Кольскому заливу. Британское командование ожидало, что они будут действовать вплотную к берегу, где условия работы гидролокаторов были просто отвратительными. Поэтому предполагалось высылать вперед группу эскадрных кораблей, которые загнали бы лодки под воду, пока авианосцы и транспорты заходят в порт. В этот момент корабли выстраиваются в одну колонну и особенно уязвимы. Эти меры оказались эффективными, и из состава конвоев JW-61 и RA-61 (29 и 30 судов соответственно), пострадал лишь фрегат «Мунсей». 1 ноября он был поврежден акустической торпедой, выпущенной U-295. Мы знали, что эти конвои караулят не менее 18 подводных лодок, поэтому следует высоко оценить действия эскадрных кораблей, не позволивших немцам атаковать транспорты.

18 октября разведывательный самолет с авианосца «Имплейкебл» обнаружил «Тирпиц» на новой стоянке возле Тромсё. Это место находилось на 200 миль ближе к базам английских бомбардировщиков, чем Альтен-фиорд, поэтому появилась возможность атаковать линкор. 29 октября 38 «Ланкастеров», оснащенных дополнительными баками, вылетели из Лоссимута. Каждый самолет [222] нес 12000-фн бомбу «блокбастер». Над целью бомбардировщики обнаружили низкую облачность, которая помешала целиться. Прямых попаданий не было, хотя близкий разрыв повредил один вал и затопил рулевой отсек. Сразу после этой атаки Геринг принял меры по усилению Люфтваффе в северной Норвегии, чего от него давно требовал Дениц. 2 эскадрильи торпедоносцев были переведены со Средиземного моря на аэродромы Бардуфосс и Банак, за ними должна была последовать и третья эскадрилья. На аэродромы были доставлены радиоуправляемые бронебойные бомбы. Дениц более реалистично смотрел на вещи. Он потребовал выделить истребители для прикрытия «Тирпица», перевел в фиорд 2 бывших норвежских броненосца, перестроенные в корабли ПВО, разместил рядом с линкором зенитный полк и дополнительные прожектора и устройства для постановки дымзавес.

Время, отпущенное Бомбардировочному Командованию, таяло буквально на глазах. С каждым днем все ближе становилась полярная зима. Вскоре в Тромсё должны были установиться сплошные сумерки, характерные для высоких широт, без всякого светлого времени. Если атака не будет проведена до третьей недели ноября, придется отложить операцию до весны. К тому же по мере приближения зимы быстро ухудшалась погода, а для атаки линкора требовалась хорошая видимость. 12 ноября в 3.00 был получен благоприятный метеорологический прогноз. Поэтому 28 «Ланкастеров», вооруженных «блокбастерами», вылетели из Лоссимута. Еще 3 самолета

несли фотокамеры. На борту «Тирпица» предупреждение было получено в 8.15, боевую тревогу сыграли немедленно. С аэродрома Бардуфосс запросили истребительное прикрытие, и 8 самолетов поднялись в воздух, но из-за какой-то ошибки в критический момент они были отозваны. Поэтому «Ланкастеры» вышли на цель беспрепятственно, если не считать жидкой дымзавесы. На них были установлены новые бомбовые прицелы Mark XIV, и удар был нанесен смертоносный, несмотря на плотный зенитный огонь немцев. Первая бомба, сброшенная с высоты 14000 футов, [223] попала в среднюю часть корабля, еще несколько бомб взорвались рядом, и «Тирпиц» сразу получил крен 30° на левый борт. На линкоре начались пожары, он окутался дымом. Потом вниз полетели новые бомбы, и еще одна попала в корму. От близких разрывов крен увеличился еще больше. Последовало прямое попадание в башню «Цезарь», которая взорвалась с ужасным грохотом, после чего линкор перевернулся. Мачты и надстройки уперлись в дно, и «Тирпиц» замер днищем вверх. Близкие разрывы вырыли огромные кратеры рядом с кораблем, сведя на нет все меры, которые приняли немцы, чтобы не дать «Тирпицу» перевернуться. Из 1800 человек экипажа спасти удалось только 806, в том числе 82 человека, которые провели в перевернутом корпусе более суток. Их вытащили сквозь отверстия, которые были прорезаны в днище корабля. Все бомбардировщики благополучно вернулись после этой последней атаки против «Тирпица». За 2 года и 10 месяцев его пребывания в Норвегии англичане провели 17 атак, совершив 764 самолетовылета, не говоря уже о рейде миджетов. Хотя «Тирпиц» и погиб, противник мог чувствовать некоторое удовлетворение, вспоминая сыгранную им роль. Хотя он ни разу не использовал свои огромные орудия (мы не говорим об обстреле беззащитного Шпицбергена), влияние «Тирпица» на весь ход войны в Арктике было огромным. [224]

Глава 14.

Достижения

Как упоминалось в предыдущей главе, Геринг наконец согласился усилить авиацию, базирующуюся в северной Норвегии. В результате следующие два конвоя — JW-62 и RA-62, из 30 и 28 судов соответственно, встретили более серьезное противодействие, чем предыдущие конвои. После того как немецкий флот лишился последних кораблей в северной Норвегии, единственной надеждой Деница помешать переходу конвоев в Россию стали подводные лодки, особенно оснащенные шноркелем. Теперь в северной Норвегии базировались 32 лодки — больше чем когда-либо. Они были отданы под командование Группы ВМФ «Север».

JW-62 вышел 29 ноября, и его обычному эскорту были приданы 2 дополнительные эскортные группы Командования Западных Подходов. Всем эскортом командовал контр-адмирал МакГригор. 2 декабря в 8.30 конвой был обнаружен немецким самолетом-разведчиком. Подводные лодки, развернутые у острова Медвежий в ожидании прибытия конвоя, были передвинуты к входу в Кольский залив и Белому морю, так как немцы ошибочно решили, что конвой проскользнул мимо завесы. И снова они не сумели справиться с сильным и опытным эскортом. Все транспорты благополучно прибыли в Мурманск и Архангельск. [225]

Перед тем как 10 декабря обратный конвой вышел в море, эскортные силы постарались отогнать подводные лодки от выходов из портов. При этом им удалось потопить U-387. В результате этих действий немецкие лодки были вынуждены образовать завесу длиной 150 миль к северу от Кольского полуострова, но конвой прорвал ее, и даже не был при этом атакован. Подводные лодки бросились в погоню, и 11 декабря в 10–45 U-365 сумела торпедировать эсминец «Кассандра». Взрывом ему оторвало носовую часть, но серьезно поврежденный эсминец сумел вернуться в Кольский залив. До сих пор погода была плохой и не позволяла вести авиаразведку, но на следующий день в 10.45 немецкие самолеты обнаружили конвой между островом Медвежий и мысом Нордкап. Через 4 часа были подняты 9 торпедоносцев, чтобы атаковать его. Попаданий они не добились, зато потеряли 6 машин. 3 самолета сбили англичане, 3 стали жертвами погоды. Подводные лодки продолжали поддерживать контакт до следующего дня. U-365 попыталась развить свой успех, но была потоплена «Суордфишем» с авианосца «Кампэниа». 14 декабря немцы предприняли еще один воздушный налет, примерно 40 торпедоносцев Ju-88 попытались атаковать авианосец, но были отогнаны истребителями. С наступлением темноты противник потерял конвой, который благополучно достиг Лох Ю.

В 1944 году в составе конвоев в северную Россию прибыли 243 судна, по сравнению со 105 судами в предыдущем году. Однако эти результаты были достигнуты лишь благодаря предельному напряжению сил. Новый год принес главнокомандующему Флотом Метрополии новые проблемы. Его эскадренные авианосцы отправились на Дальний Восток, в качестве замены он получил сначала 6, а потом 8 легких авианосцев. Хотя эти корабли по всем параметрам уступали эскадренным авианосцам, они позволили адмиралу Муру начать активные операции против вражеского судоходства у западного побережья Норвегии. Прежде всего следовало нарушить перевозки железной руды, которые снова приобрели первостепенное [226] значение, так как пути через Швецию и Балтику больше не существовало. Как мы видели, эскортные авианосцы играли исключительно важную роль в арктических конвоях. Интервалы между отправкой конвоев, которые обычно равнялись 5 неделям, сократились до 30 дней, и несчастным эскортным кораблям теперь приходилось отдыхать еще меньше. Примерно в это же время произошло еще одно изменение в организации арктических конвоев. Командовать силами эскорта стали поочередно командиры 2 крейсерских эскадр Флота Метрополии, причем они поднимали флаг на авианосце. Первым из таких конвоев стал JW-63, 35 судов. Вице-адмирал сэр Фредерик Далримпл-Гамильтон командовал эскортом, находясь на авианосце «Виндекс».

Германская разведка почуяла, что происходит нечто необычное, но плохая видимость не позволила ни самолетам, ни подводным лодкам обнаружить конвой. Он прошел без всяких помех со стороны противника. 11 января 1945 года из Кольского залива вышел обратный конвой RA-63, который тоже не был обнаружен противником. Однако северо-западнее Фарерских островов он попал в жестокий шторм, который вынудил адмирала зайти в Торсхавн, чтобы переформироваться. Дальнейший переход прошел без инцидентов.

Так как в Англии не хватало рабочих рук, было принято решение закрыть базу в Лох Ю. Поэтому конвой JW-64 был собран в Клайде. Он состоял из 26 транспортов и вышел в море 3 февраля. Эскортом командовал контр-адмирал МакГригор. 6 февраля в 13.00 его заметил немецкий самолет метеоразведки, вылетевший из Тронхейма, поэтому противник смог держать конвой под постоянным наблюдением. Первый преследователь был сбит истребителями «Кампэнии», на которой держал флаг МакГригор, но при этом погиб и авианосный истребитель. Противник развернул для перехвата конвоя 8 подводных лодок, а утром 7 февраля взлетели 48 Ju-88, чтобы атаковать транспорты. МакГригор ожидал атаки и на рассвете повернул конвой на восток, чтобы усложнить [227] задачу противника. Но эта атака не состоялась. В критический момент у самолета, следившего за конвоем, отказала рация, и бомбардировщики не обнаружили цель, хотя корабли эскорта сбили несколько самолетов. Низкая облачность и плохая видимость, которые мешали противнику, мешали и авианосным истребителям атаковать бомбардировщики. Однако они все-таки сумели сбить разведчик. В течение следующих 2 дней немецкие самолеты продолжали следить за конвоем. Поэтому на подходе к острову Медвежий адмирал МакГригор сделал крюк к северу, чтобы обойти завесу подводных лодок, которая, как он правильно догадался, развернута у него на пути. И все-таки 10 февраля около 4.00 снова появился самолет-разведчик. Конвой в это время находился чуть южнее острова Медвежий и был в пределах досягаемости немецкой авиации. Предупреждение о возможной воздушной атаке поступило около 10.00, когда одиночный Ju-88 спикировал на канадский эсминец «Сиу» и сбросил торпеду. Она прошла мимо, а самолет был поврежден. Это происшествие МакГригор позднее назвал счастливой случайностью, «которая дала нам время образовать ордер ПВО и подняла на ноги все соединение». Погодные условия были плохими, небо было затянуто сплошными тучами. Долго ждать не пришлось, и справа по носу появились немецкие самолеты. Шлюп «Ларк» и эсминец «Уайтхолл» вынудили группу из 8 торпедоносцев, которые пытались атаковать их, сломать строй. Попаданий не было, а 3 самолета были сбиты. Как только началась атака, адмирал повернул конвой и поднял истребители. Вскоре самолеты летели, казалось, со всех сторон, а море буквально кишело торпедами. Часть из них рвалась, попав в кильватерную струю, Благодаря умелому маневрированию ни один из кораблей попаданий не получил, а несколько самолетов были уничтожены.

Как уже случалось ранее, истребители, возвращающиеся на авианосец, встретил шквал огня с транспортов, которые они защищали. Перевозбужденные артиллеристы были не в состоянии отличить своих от чужих. После [228] передышки в 20 минут, примерно в 11.10 появилась вторая волна немецких самолетов. Ее встретил такой же жестокий отпор, и она так же не добилась успеха. По мнению англичан, в ходе двух атак 7 Ju-88 были сбиты, 4 вероятно сбиты и 8 повреждены. Чтобы оправдать эти потери, немецкие пилоты, вернувшись на аэродромы, сделали громкие заявления о блестящих успехах, но конвой потерь в кораблях не понес. Был сбит 1 истребитель, но пилота удалось спасти. На остатке пути самым грозным противником конвоя стала отвратительная погода. Полеты были почти невозможны из-за метели, обледенения и низкой видимости. Конвой подошел к Кольскому заливу в полночь, и очередной снежный шквал создал массу навигационных трудностей. Сразу после полуночи, когда последний из транспортов благополучно вошел в порт, корвет «Денби Кастрл» был торпедирован прямо у входного створа. Его удалось ввести в гавань и посадить на мель, однако отремонтировать корабль не стали. На следующий день 2 транспорта, совершавшие переход из Белого моря в Кольский залив под эскортом русских кораблей, были торпедированы U-968 почти в том же самом месте. Хотя советскому флоту были переданы несколько охотников за подводными лодками, он так и не сумел наладить охрану подходов к портам. Не лучше действовали и советские ВВС. Как отметил МакГригор: «Русские контрмеры ограничивались дневными полетами и патрулированием катеров на входе в порт, что было совершенно неэффективно».

Еще до того как обратный конвой RA-64 вышел в море, пришло сообщение, что немцы атаковали норвежских патриотов, находящихся на острове Сорей, рядом с бывшей немецкой якорной стоянкой в Альтен-фиорде. Туда немедленно были отправлены 4 эминца, которые сумели спасти 500 мужчин, женщин и детей, которых разместили на судах конвоя.

Противник постепенно раскрывал наши уловки, направленные на то, чтобы ввести в заблуждение командиров лодок относительно даты и времени выхода конвоев. [229]

На подходах к Кольскому заливу было установлено минное поле, поэтому кораблям приходилось следовать 40-мильным фарватером, который шел параллельно берегу на восток. Поэтому МакГригор решил попросить русских протралить фарватер в прямо противоположном направлении. Это было сделано, но ближайшей паре конвоев пришлось пользоваться старым фарватером. Тем временем вечером 16 февраля, накануне выхода конвоя, адмирал отправил в море все имеющиеся эскортные корабли, чтобы проречать прибрежные воды. В результате U-425 была потоплена, а остальные лодки получили хорошую трепку. Но этого оказалось мало. Когда на следующее утро 34 транспорта проходили по фарватеру, они сразу попали под удар. В 10.24 шлюп «Ларк», шедший впереди, получил торпеду с U-968. Ему оторвало корму, и шлюп пришлось отбуксировать обратно. Через полтора часа та же самая лодка торпедировала транспорт «Томас Скотт». Адмирал полагал, что его можно

спасти, но команда сбежала с корабля, и он затонул во время буксировки в Кольский залив. Затем в 15.23 U-711 торпедировала шлюп «Блюбелл», который взорвался и затонул. Из всей команды спасся только 1 человек. Еще 4 дня подводные лодки поддерживали контакт с конвоем, но больше они не получили возможности атаковать его. Первые успехи можно объяснить плохими условиями для гидролокаторов в прибрежных водах. Во второй половине дня 18 февраля погода ухудшилась, и авианосцам пришлось прекратить полеты, а ночью шторм превратился в настоящий ураган. Скорость ветра дошла до 60 узлов. Разумеется, конвой очень быстро развалился. Весь следующий день шторм продолжался, и только утром 20 февраля потрепанные корабли эскорта приступили к печальной задаче: начали собирать своих подопечных. Нельзя было терять время, так как около 16.00 появились немецкие самолеты, и были все основания предположить, что вскоре начнутся воздушные атаки. К 9.00 удалось собрать 29 транспортов, но 4 пока тащились сзади, хотя 2 уже догоняли конвой. Через час были замечены [230] приближающиеся самолеты. Хотя волнение было довольно сильным, эскортный авианосец «Найрана» сумел поднять истребители на перехват. Адмирал МакГригор развернул конвой так, чтобы большинство атакующих самолетов оказались у него за кормой, хотя несколько торпедоносцев остались впереди. Опять много торпед взорвалось преждевременно. В атаке участвовали около 25 Ju-88, но ни транспорты, ни корабли эскорта не пострадали. Уцелели даже отставшие транспорты. К 11.40 истребители прогнали немцев, но когда они возвращались на авианосец, зенитчики транспортов снова обстреляли их, хотя и безрезультатно. 2 вражеских самолета были сбиты, еще несколько повреждены. Вскоре после полудня прибыли 3 эсминца, которые адмирал Мур прислал из Скапа Флоу для замены потерянных и поврежденных. К вечеру все суда конвоя были собраны, кроме 2. Одно из них было найдено и приведено на следующий день, а про второе ничего не было слышно целую неделю. Как ни странно, и оно благополучно добралось до порта.

По радиопереговорам подводных лодок было ясно, что они продолжают поддерживать контакт с конвоем, но атаковать они не пытались. 22 февраля начался новый шторм, который тоже вскоре превратился в ураган. И снова конвой был разбросан. Какие-то суда легли в дрейф, другим пришлось следовать по ветру, чтобы спасти палубные грузы или исправить поломки. Эскортный авианосец «Найрана» тоже был вынужден лечь в дрейф, тик как при качке крен достигал 45°. Лишь на следующее утро в 10.45 он встретился с конвоем, который к этому времени состоял всего из 20 судов. Однако шторм зашел к северу, и ветер начал ослабевать. К 17.00 неутомимая работа эскортных кораблей дала свои плоды, они собрали все транспорты, кроме одного. (Мы не говорим о транспорте, пропавшем во время предыдущего шторма.) Теперь отстало американское судно «Генри Бэкон», на котором произошла поломка машины. Ему не повезло, так как именно на него обрушились самолеты, разыскивавшие конвой. В 14.15 одинокий транспорт атаковали около 20 [231] торпедоносцев. Они кружили в небе и поочередно сбрасывали торпеды. Почти час транспорт отгонял самолеты и уворачивался от торпед. Но наконец одна из них попала в цель, и транспорт начал тонуть. Отважный экипаж уступил места в шлюпках 33 норвежцам, которые находились на судне. Вызванные сигналом SOS эсминцы спасли их, а также 64 моряка из 86 членов экипажа судна. Это был великолепный пример мужества, проявленного торговым судном в исключительно тяжелых обстоятельствах. Дисциплина команды была просто безукоризненной. В наступающей темноте немецкие самолеты не смогли найти свою главную цель, которая находилась в 50 милях южнее «Генри Бэкона», и вернулись на аэродром. Следующие 2 дня конвой шел против сильного встречного ветра и не мог делать больше 3,5 узлов. Транспорты один за другим отставали из-за поломок. Затем начало подходить к концу топливо, и адмиралу пришлось послать часть эскортных кораблей на Фарерские острова для дозаправки. Измученный конвой шаг за шагом полз на юг, пока ночью 25/26 февраля ветер не зашел к северу, что позволило увеличить скорость. Но только 1 марта конвой вошел в безопасные воды Клайда после перехода, тянувшегося 2 недели, в ходе которого он перенес больше, чем любой другой арктический конвой за всю войну. 12 эсминцев пришлось поставить в док на ремонт, так как их корпуса не выдержали постоянных ударов штормовых волн. Отдав должное великолепной работе команд авианосцев и их летчиков, которые действовали в совершенно немыслимых условиях, адмирал МакГригор счел необходимым указать на смехотворно малое количество истребителей. 2 авианосца имели всего 10 таких самолетов! После атаки 20 февраля на них осталось только 4 исправных истребителя. Этого было слишком мало, чтобы обеспечить безопасность прямого и обратного конвоев. В ходе операции были потоплены 1 подводная лодка, 2 эскортных корабля, 1 транспорт (не считая 2 транспортов, потерянных при переходе из Белого моря в Кольский залив). 1 эскортный корабль был тяжело [232] поврежден. Воздушные бои завершились с более благоприятным результатом. Мы потеряли 1 отставший транспорт и 2 истребителя, а немцы — 12 торпедоносцев и 5 самолетов-разведчиков.

Следующий конвой JW-65 состоял из 24 судов. Он вышел из Клайда 11 марта, и эскортом снова командовал вице-адмирал Далримпл-Гамильтон. Он поднял свой флаг на авианосце «Кампэниа». В состав эскорта также вошли эскортный авианосец «Трампетир», легкий крейсер «Диадем» и 19 других кораблей. По сравнению с тем, что испытал конвой RA-64, погода была хорошей, но, по германским отчетам, над берегом творилось совсем другое, и немцы не смогли вести воздушную разведку. Поэтому переход прошел спокойно и конвой достиг фарватера, ведущего в Кольский залив. Хотя был протрален новый фарватер, адмирал не хотел использовать его, чтобы не раскрыть секрет противнику до выхода конвоя RA-65. Как раз, когда конвой подошел к фарватеру, началась метель, что не позволило авианосцам поднять самолеты. Зато 6 подводных лодок, которые ждали именно такого случая, своего не упустили. 20 марта в 8.15 U-313 торпедировала транспорт «Орас Бушнелл». В

13.25 другая лодка торпедировала шлюп «Лэпуинг», а в 14.15 U-995 торпедировала транспорт «Томас Дональдсон». Все 3 корабля погибли.

Когда настал черед выходить в море RA-65, Адмиралтейство было полно решимости сделать все возможное, чтобы помешать подводным лодкам повторить прошлые успехи. Оно отправило 4 эсминца по старому маршруту с приказом сбрасывать глубинные бомбы и выпускать осветительные снаряды. Одновременно конвой двинулся по новому фарватеру. Во главе шли опытные фрегаты Командования Западных Подходов. 9 подводных лодок, карауливших старый фарватер, оказались в дураках, и никаких атак не было. Снова немецкая авиаразведка показала себя не с лучшей стороны, и 26 транспортов конвоя прибыли в Клайд 1 апреля после совершенно спокойного перехода. [233]

Когда война в Европе уже близилась к концу, в путь двинулась очередная пара конвоев. JW-66, состоящий из 26 торговых судов, покинул Клайд 16 апреля с сильнейшим эскортом. В него вошли 2 эскадренных авианосца, 1 крейсер и 22 других корабля. Командовал операцией вице-адмирал сэр Фредерик Далримпл-Гамильтон, находившийся на эскадренном авианосце «Виндекс». Хотя 23 апреля немецкая радиоразведка и предупредила, что конвой может находиться в море, противник не сделал даже попытки помешать ему. Эскадренные корабли получили приказ произвести интенсивный поиск в районах входных фарватеров, где, по сведениям англичан, находились 11 подводных лодок, а еще 3 двигались им на помощь. В результате были уничтожены U-307 и U-286, но фрегат «Гудолл» был торпедирован и потоплен лодкой U-968, которая ошибочно донесла о потоплении 2 эсминцев. Обратный конвой из 24 судов вышел 29 апреля и был замечен немецким самолетом 1 мая около 18.00. Немцы запланировали атаку самолетов-торпедоносцев, однако она не состоялась. Конвой благополучно прибыл в Клайд 8 мая. После окончания военных действий была проведена очередная пара конвоев, и после прибытия в Клайд 31 мая 1945 года 23 судов конвоя RA-67 героическая история русских конвоев подошла к концу.

Однако мы просто обязаны рассмотреть их значение для обеспечения победы России над врагом. За период с 15 августа 1941 года по 31 мая 1945 года английские и американские поставки России по всем маршрутам составили 12000 танков, 22000 самолетов, 376000 грузовиков, 35000 мотоциклов, 51500 джипов, 5000 противотанковых орудий, 473 миллиона снарядов, 350000 тонн взрывчатки, не считая огромного количества продовольствия, одежды, сырья и других военных грузов. Только 22,7% этого количества поступило в Россию по арктическому маршруту. Остальные 77,3%, о которых мало кто слышал, прибыли другими путями, в основном через Персидский залив. Из грузов, отправленных русскими конвоями, были потеряны 7,5%, по сравнению со средними [234] потерями 0,7% для атлантических конвоев. Как уже упоминалось, в сентябре 1941 года эксперты по перевозкам в Великобритании и Соединенных Штатах предсказали, что Персидский залив является самым подходящим для доставки грузов в Россию. Конечно, каждый из трех маршрутов имел свои недостатки, но стратегическая уязвимость арктического маршрута просто бросалась в глаза, поэтому непонятно, почему был выбран именно он. Этот выбор был сделан на совещании в Москве в сентябре 1941 года, которое союзники считают «странным и сложным мероприятием». На этом совещании Сталин, который практически ничего не смыслил в морской стратегии, настоял на использовании арктического маршрута. Причина была простой — максимально быстрая доставка грузов в Россию и легкий вывоз из портов. Действительная причина была иной. Он не желал, чтобы англо-американцы создали свою базу в Иране, которая была необходима для использования маршрута через Персидский залив. То, что немцы не сумели перехватить первые конвои, породило необоснованный оптимизм относительно количества грузов, которое можно доставить через Арктику. В результате не только русские были введены в заблуждение завышенными обещаниями, но и собственные власти, которые начали загружать транспорты «по-стахановски». И теперь после каждой вылазки противника или операции, подобной мальтийским конвоям, отправка задерживалась, и в портах скапливалась масса судов. Малый срок перехода, который был основным преимуществом арктического маршрута, был сведен к нулю. Кризис, разразившийся после катастрофы с конвоем PQ-17, привлек внимание к маршруту через Персидский залив. Даже русские были вынуждены признать, что постоянные небольшие поставки по этому маршруту предпочтительнее спорадических поставок через Арктику. Но драгоценное время было потеряно, так как пришлось создавать дорогу через Иран, что можно было сделать много раньше. Однако в октябре 1943 года Сталин писал Черчиллю: «Как показывает [235] опыт, поставки вооружения и военных грузов в СССР через персидские порты ни в коей мере не могут компенсировать те грузы, которые перестали поступать в северную Россию».

Обсуждение поставок через Персидский залив лежит за пределами этой книги. Укажем лишь, что они постепенно нарастали и к сентябрю 1943 года достигли цифры 200000 тонн в месяц. В июле 1944 года был достигнут максимум — 282097 тонн. Для сравнения укажем, что через Арктику в 1944 году, когда поставки шли почти беспрепятственно с минимальными потерями, в среднем в месяц в Россию прибывало 87500 тонн. Совершенно ясно, что в 1941 году английское и американское правительства совершили крупную ошибку, не попытавшись наладить работу маршрута через Персидский залив. Они поддались первому порыву, чтобы помочь своему союзнику, попавшему в беду, и начали использовать арктический маршрут. «Когда Черчилль внес предложение начать материальную помощь России, Советский Союз стоял на грани краха. Предложение поступило в самый тяжелый момент для России и оказало огромное реальное и моральное воздействие на сопротивление русских».

Профессор Эрикссон пишет, что после вторжения немцев в Россию «Сталин сразу обратился к Черчиллю со срочной просьбой о поставках боеприпасов и снабжения. Советскому Союзу требовались 30000 тонн алюминия и 400 самолетов ежемесячно, 500 танков (легких и средних), чтобы избежать поражения или таких потерь, которые позволят Советам внести вклад в общее дело лишь в далеком будущем, когда они оправятся».

Через год генерал Фуллер писал:

«Экономическое положение России было отчаянным. Если бы не было постоянных англо-американских поставок, тогда шедших через Архангельск, крайне сомнительно, чтобы русские смогли изменить ход войны в свою пользу в том фантастическом положении, в которое Гитлер загнал их армии».

Такой незыблемый авторитет, как капитан Лиддер-Гарт, писал о русских наступлениях во второй половине войны: «Их успешные броски стали более длинными и частыми по мере развития войны. И это объяснялось не только ростом искусства и ослаблением сопротивления, но в большей степени непрекращающимся поставкам из Америки грузовиков и консервов». К концу 1942 года для Красной Армии поступило более 111000 грузовиков и 4,5 миллионов тонн продовольствия. Полковник швейцарской армии Ледеррей тоже описывает эффект военных поставок в Россию. Упомянув обрывочный характер информации, поступающей из русских источников, он пишет:

«Танки, выгруженные в Архангельске в ноябре 1941 года, должны были сыграть заметную роль под Москвой. К концу 1942 года Россия получила 7652 самолета, 9848 танков и 11301 грузовик, которые могли сыграть большую роль в развитии наступления под Сталинградом, если не в освобождении самого города. Поэтому не приходится сомневаться, что наступления русских в 1943 году набрали темп благодаря англо-американским автомобилям».

Поэтому не приходится сомневаться, что России отчаянно была нужна помощь, чтобы продолжить сражаться. Однако такой выдающийся солдат, как фельдмаршал лорд Алан Брук, начальник Имперского генерального штаба, постоянно возражал против военных поставок России. Сэр Артур Брайант писал о нем:

«Брук всегда сомневался в разумности отправки в Россию оружия, которое было нужно британским солдатам, сражающимся с врагом. После войны он заметил: «Когда [237] мы посчитаем, какая доля танков, отправленных в Россию, была при перевозке потоплена подводными лодками, и учтем плохое обслуживание русскими нашей техники, невольно начнешь сомневаться в том, что отправленные танки чего-то добились. Мы продолжали поставлять танки и самолеты, которые могли сохранить в резерве. При этом мы понесли тяжелейшие потери в транспортах, набитых техникой, на арктическом маршруте. В обмен мы не получили ничего, кроме хлопот по защите конвоев. Мы не имели совершенно никакой информации о положении русских с техникой».

Фельдмаршал критикует тотальную русскую секретность, и здесь он абсолютно прав. Английское и американское командование всегда подозревали, что русские требования сильно завышены, и что мы просто выбрасываем на ветер ценную технику. Даже потом адмирал флота лорд Каннингхэм назвал конвой в северную Россию «одной из самых неблагоприятных задач за всю войну».

Кое-кто из критиков утверждает, что Сингапур можно было спасти, если бы истребители, посланные в Россию в 1941 году, были вместо этого направлены в Малаю. Генерал Кеннеди пишет: «Политика поставок России военной техники сразу стала предметом горячих споров. Каждый месяц мы посылали в Россию около 200 самолетов и 250 танков. Уэйвеллу для защиты Индии отчаянно требовались истребители. В конце февраля 1942 года Комитет начальников штабов предложил отправить 70 истребителей не в Россию, а в Индию. Но правительство отказалось даже рассматривать наше предложение». Перед правительством стояли очень трудные задачи, и в свете последующих событий ясно, что решение было принято правильное. Но в тот момент Индия оставалась почти беззащитной. Воспоминания о падении Сингапура были еще свежи в памяти, поэтому понятно, почему Комитет начальников штабов так беспокоился. Но если бы Россия потерпела поражение, кто скажет, насколько затянулась бы война на западе? Каков был бы эффект [238] затяжных обстрелов Британии немецкими самолетами-снарядами «Фау»? Не пришлось бы нам прибегнуть к атомным бомбам в Европе? Тем не менее, практически все уверены, что русские виноваты в том, что постоянно отказывали союзникам в доверии.

Приняв как данный тот факт, что мы должны были снабжать Россию в течение всей войны, тем не менее невозможно определить, стоило ли использовать самый трудный и опасный маршрут или следовало сначала нейтрализовать немцев в северной Норвегии. Как мы уже видели, пока немцы держали в этом районе значительные силы своей авиации, Адмиралтейство считало слишком рискованным посылать свои линкоры в Баренцево море. Немцы имели возможность полностью остановить конвой, но ограничения, наложенные Гитлером на использование тяжелых кораблей, не позволили сделать это. Если сюда добавить упрямое нежелание Геринга наладить взаимодействие авиации и флота, становится ясно, почему это не было сделано. Блестящие и агрессивные действия адмирала Барнетта и капитана 1 ранга Шербрука, капитанов 2 ранга Ричмонда и Кинлоха, описанные в этой книге, не были бы столь успешными, если бы немцы проявили хотя бы половину их решимости. Сражения против подводных лодок сначала приходилось вести при нехватке противолодочных самолетов. Отвратительные гидроакустические условия в Арктике мешали нашим кораблям до самого конца, о чем говорят потери, понесенные у входа в Кольский залив в самом конце войны. Вся история борьбы с германскими подводными лодками во Второй Мировой войне характерна нехваткой эскортных кораблей. Самым ярким примером этого являются первые арктические конвои. Их сопровождали тральщики и траулеры, совершенно бесполезные для ПЛО и ПВО. Их главным плюсом была отличная мореходность, а главной

задачей — спасение экипажей потопленных транспортов и поиск отбившихся судов. Зенитное вооружение многих эсминцев тоже было слишком слабым. Часть эсминцев была превращена в эскортные [239] корабли, но при этом они потеряли и часть обычного вооружения. Эти корабли не предназначались для службы в Арктике, потребовалось время, чтобы установить на них отопление и антиобледенительные системы, чтобы погода не снижала их боевой ценности. Это является наилучшей характеристикой стойкости офицеров и матросов кораблей эскротов, зачастую проявлявших нечеловеческую выносливость, благодаря которой и был достигнут успех. Когда появились эскортные авианосцы, они получили самолеты, на которых нельзя было летать. Адмирал флота лорд Каннингхэм писал о них:

«Здесь эскортные корабли и торговые суда страдают от сильных штормов и жгучего холода, а считанные часы полумрака в зимнее время называются днем. То и дело налетают свирепые метели, а соленые брызги застывают прямо в воздухе. Поэтому молодые парни Воздушных Сил Флота, которые действуют с замерзших полетных палуб авианосцев, буквально играют со смертью каждый раз, когда поднимаются в воздух. Патрульные самолеты могли взлететь в ясную погоду, но когда подходило время садиться, и бензина уже почти не оставалось, авианосец вполне мог оказаться укрытым пеленой метели. Так происходило постоянно, и эти отважные молодые пилоты совершали посадки на волосок от смерти невероятное количество раз. Многих приходилось доставать из кабин буквально окоченевшими от холода. Нет слов, чтобы выразить им благодарность».

При проводке арктических конвоев британский флот потерял 18 военных кораблей. В том числе 2 крейсера и подводную лодку. Потери убитыми составили 1944 человека, при этом 129 человек погибли в бою. Немцы потеряли «Гирпиц», уничтоженный бомбардировщиками, «Шарнхорст», 3 больших эсминца, 38 подводных лодок и множество самолетов. Потери в личном составе точно не известны, однако они заметно превышают английские, поэтому можно говорить о решительной победе защитников [240] конвоев. Единственная катастрофа произошла в июле 1942 года с конвоем PQ-17, когда противник использовал все свои силы. Тем не менее, причиной приостановки конвоев в светлое время года является господство в этом районе германской авиации.

Из 811 торговых судов, отправленных в северную Россию, 720 прибыли благополучно, 33 вернулись по различным причинам, а 58 были потоплены. Из 715 судов, отправившихся в обратный поход, были потеряны 29. Торговый флот потерял в Арктике 829 офицеров и матросов. Большое количество людей пострадало от обморожений. Нет слов, чтобы выразить признательность коммодорам конвоев и шкиперам торговых судов за их действия в тяжелейших условиях. Не их вина, что суда были слишком тихоходными для тех операций, которые приходилось вести. Ведь они вели тяжело груженные транспорты через самый штормовой океан мира. Они и их матросы выполнили великую задачу, за которую не получили должной награды и признания.

В заключение следует сказать, что стратегия, которая вынуждала проводить арктические конвои последние 4 года войны, была, конечно же, ошибочной. Адмиралтейство совершенно разумно не готовилось и не собиралось «бросить все наши морские силы и сражаться с врагом» (Черчилль) в водах, где господствовала базовая авиация противника, рядом с его базами и в отдалении от собственных. После того как первые требования были выполнены, следовало сосредоточить усилия на создании маршрута через Персидский залив и Иран. Но, благодаря ошибкам противника и несгибаемому духу тех, кто защищал русские конвои, они добились совершенно потрясающих успехов, хотя цена оказалась более чем высокой. Но в целом это великое дело вполне можно характеризовать словами Френсиса Дрейка: «Не начало, но продолжение того же самого до того, как дело будет окончательно завершено, приносит истинную славу». [241]

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. РУССКИЕ КОНВОИ

	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
Количество конвоев, отправленных в Россию	8	13	6	9	4	40
Количество транспортов в составе конвоев	64	256	112	284	95	811
Количество конвоев, отправленных из России	4	13	6	9	5	37
Количество транспортов в составе конвоев	49	1888	93	249	136	715
Количество транспортов, вынужденных вернуться	45	21	8	6	1	40
Транспорты, потопленные подводными лодками	1	24	4	7	5	41
Транспорты, потопленные самолетами	—	36	—	—	1	37
Транспорты, потопленные надводными кораблями	—	3	—	—	-	3
Транспорты, потопленные самолетами или минами после прибытия в Кольский залив						5
Разбившиеся в шторм						1
Погибшие на британских минах						5

Потоплены во время самостоятельных переходов	6
Всего погибло транспортов	98

Кроме того, подводная лодка потопила эскадренный танкер, а самолеты — спасательное судно. Таким образом, всего было потоплено 100 судов вместимостью 60837 GRT. [242]

Приложение 2. Военные поставки в Россию

1. Из Великобритании

С 1 октября 1941 г. по 31 марта 1946 г.

5128 танков (в том числе 1388 из Канады)

7411 самолетов (в том числе 3129 из США)

4932 противотанковых орудия

4005 винтовок и пулеметов

1803 радиолокационные установки

4338 радиостанции

2000 телефонов

47300000 снарядов

9 торпедных катеров

4 подводные лодки

14 тральщиков

Общая стоимость 308000000 фунтов стерлингов

Сырье, продовольствие, станки, лекарства на сумму 12000000 фунтов стерлингов

2. Из Соединенных Штатов

С 11 марта 1941 г. по 1 октября 1945 г.

14795 самолетов

7537 танков

51503 джипа

35170 мотоциклов

8701 трактор

375883 грузовика

8218 зенитных орудий

131633 пулемета

345735 тонн взрывчатки

1981 локомотив

11155 платформ и вагонов

140000 тонн рельсов

Более 1050000 миль телефонного кабеля [243]

Продовольствия на сумму 1312000 долларов

2670000 тонн бензина

842000 тонн химикатов

3786000 шин

49000 тонн кожи

15000000 пар обуви

Общей стоимостью 11260343603 доллара [244]

Приложение 3. Транспорты союзников, потопленные в составе русских конвоев Американские

Аламар

Алкоа Кадет

Алкоа Рейнджер

Эндрю Г. Кэртин

Беллингхэм

Карлтон

Кристофер Ньюпорт

Сити оф Джольет

Дэниэл Морган

Эдвард Г. Крокетт

Эффингхэм

Экзеkjютив

Фэрфилд Сити

Грейлок

Хеврон

Генри Бэкон

Хоному

Хузиер

Орас Бушнелл

Орас Грей

Хайберт

Дж.Л.М. Карри

Джон Пенн

Джон Уайтерспун

Кентукки

Мэри Люкенбах

Массмар

Мормаксул

Оливер Эллсуорт

Олопана

Орегониан

Пан Атлантик

Пан Крафт

Пенелопа Паркер
Питер Керр
Пуэрто-Рикан
Ричард Бланд
Силвер Суорд
Всего американских: 47 [245]

Стил Уоркер
Сирос
Томас Дональдсон
Томас Скотт
Вакоста

Вашингтон
Уильям Кларк
Уильям Хупер
Уильям С. Тайер

Английские

Олдерсдейл
Ательтемплар
Болтон Кастрл
Ботавон
Кэйп Корсо
Чамли
Эрлстон
Эмпайр Бомонт
Эмпайр Байрон
Эмпайр Купер
Эмпайр Гилберт
Эмпайр Говард
Всего английских: 36

Эмпайр Лоренс
Эмпайр Парселл
Эмпайр Рейнджер
Эмпайр Скай
Эмпайр Старлайт
Эмпайр Стивенсон
Эмпайр Турист
Форт Беллингхэм
Гулистан
Грей Рейнджер
Гарпалион
Хартлбьюри

Индуна
Ютланд
Ланкастер Кастрл
Лоутер Кастрл
Наварино
Нью-Вестминстер Сити
Оушен Фридом
Оушен Войс
Ривер Афтон
Самсува
Вазиристан
Зафаран

Русские

Декабрист
Донбасс
Ижора
Киев
Всего русских: 11 [246]

Красный партизан
Кузнец Лесов
Родина
Сталинград

Сухона
Уфа
Циолковский

Панамские

Африкандер
Баллот
Бато
Всего панамских: 8

Эль Капитан
Эль Оксиденте
Экстерминатор

Макбет
Рейслед

Голландское

Паулюс Поттер
Всего голландских: 1

В зависимости от источника, количество погибших судов может различаться. Например, есть расхождения в указании судьбы «Ораса Грея». Либо транспорт был потоплен, либо только поврежден подводной лодкой U-711. Эта таблица составлена по данным В. Ruegg, A. Hague «Convoys to Russia 1941–1945» [247]

Приложение 4.

Охота на «Тирпиц»

Колоссальное влияние на ход всех операций в полярных водах оказал знаменитый линкор «Тирпиц». Поэтому мы приведем несколько глав из книги Э. Фрере-Кука «Охота на «Тирпиц», в которых описаны наиболее драматические эпизоды биографии этого корабля.

Конвой PQ-12, 1–13 марта 1942 года

Германия вторглась в Россию 22 июня 1941 года. Через 2 месяца, 21 августа из Хваль-фиорда в Архангельск вышел первый из арктических конвоев, названный «Дервиш». Месяц спустя тем же маршрутом отправился конвой PQ-1. К 12 марта 1942 года в Мурманск и Архангельск прибыли еще 10 конвоев. Осенью немцы обращали на них очень мало внимания, а зимой сама погода мешала им предпринять что-либо.

Конвои собирались в Исландии, откуда им предстоял переход в 2000 миль через Гренландское и Баренцево моря. Справа у них оставалась Норвегия, а слева — вечные льды Арктики. В этом районе постоянно бушуют шторма, жестокий ветер несет ледяную крошку, верхняя палуба и надстройки немедленно покрываются глыбами льда. Бушующее море швыряет и раскачивает корабли, словно игрушечные. Иногда выпадают периоды штиля, который неизменно несет с собой густой туман. С ноября по февраль солнце остается ниже линии горизонта. Погода была для торговых судов и их эскорта гораздо более страшным противником, чем вражеские субмарины. Раскачиваемая сильной волной, которая гораздо выше перископа, неспособная погрузиться, в принципе неспособная удержаться на перископной глубине, подводная лодка тоже чувствует себя не слишком комфортно. (Ей [248] нужно развернуться бортом к волне, чтобы нырнуть, поэтому во время погружения она опасно неустойчива.) Вахтенного офицера и наблюдателей на мостике обдаёт ледяными волнами, вздымающимися над головой, поэтому их шансы заметить конвой невелики, а шансы атаковать — просто ничтожны. Та же самая погода делает невозможными полеты как разведчиков, так и бомбардировщиков. Из 105 судов, вышедших в

Россию, и 101 судна, отправившегося в обратный путь, были потеряны только 2 торговых судна и эсминец «Матабеле» в середине марта 1942 года. Но с приходом весны положение начало меняться.

1 марта из Рейкьявика вышел конвой PQ-12. К нему присоединились силы ближнего сопровождения. Дальнее прикрытие осуществляла эскадра вице-адмирала Кэртейса: линейный крейсер «Ринаун» (флагман), линкор «Дьюк оф Йорк», легкий крейсер «Кения», 6 эсминцев. Из Скапа Флоу вышел главнокомандующий Флотом Метрополии адмирал сэр Джон Тови на линкоре «Кинг Георг V» вместе с авианосцем «Викториес», тяжелым крейсером «Бервик» и 6 эсминцами. Он должен был 6 марта встретиться с адмиралом Кэртейсом в 200 милях восточнее острова Ян Майен. Одновременно с конвоем PQ-12 из Мурманска домой вышел конвой QR-8. Планировалось, что конвои пройдут на встречных курсах юго-восточнее острова Медвежий. И действительно, конвои встретились в полдень 7 марта.

5 марта германский разведывательный самолет заметил конвой PQ-12 вблизи острова Ян Майен. Вечером «Тирпиц» получил приказ выйти в море на перехват. С момента прихода в январе в Тронхейм «Тирпиц» празднично стоял на якоре, дожидаясь создания сбалансированного флота. За 3 недели до этого линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» вместе с тяжелым крейсером «Принц Ойген» совершили исторический прорыв через Ла Манш из Бреста, где они отстаивались после похода в Атлантику. Хотя ни британские самолеты, ни корабли не причинили им вреда, оба линейных крейсера [249] подорвались на минах и ремонтировались в Германии. («Гнейзенау» так больше и не вошел в строй.) Однако «Принц Ойген» и карманный линкор «Адмирал Шеер» на последней неделе февраля отправились на север, чтобы присоединиться к «Тирпицу». Утром 23 февраля «Принц Ойген» был торпедирован на подходах к Тронхейму британской подводной лодкой «Трайидент». Он был поврежден, и хотя добрался до порта, позднее был вынужден отправиться в Германию на ремонт.

Адмирал Цилиакс, который командовал германской эскадрой во время прорыва через Ла Манш, поднял флаг на «Тирпице» незадолго до выхода в море 6 марта. Линкор сопровождали эсминцы «Герман Шёманн», «Фридрих Инн» и Z-25. Британская подводная лодка «Сивулф» оказалась слишком далеко, чтобы атаковать немцев, когда заметила их выход из фиорда.

Однако 6 марта в 19.40 она передала по радио сообщение, указав курс «Тирпица» — 45°. В это же время конвой PQ-12 встретил плавучие льды на 72-й параллели. Капитан 1 ранга Денни, командир крейсера «Кения» и сил ближнего сопровождения, приказал повернуть на SO, взяв курс прямо на мыс Нордкап, и двигаться так до рассвета 7 марта. Погода была плохой и неустойчивой. 4 марта шторм разбросал суда конвоя QR-8 — русский транспорт «Ижора» так и не сумел догнать конвой. Постоянные снежные заряды то и дело сокращали видимость с 30 миль до 1 мили.

В полдень 7 марта конвои PQ-12 и QR-8 проходили мимо друг друга на встречных курсах — NO и SW. В 8.00 «Тирпиц», двигаясь на N, находился примерно в 100 милях южнее конвоев. Эсминцы были отправлены произвести поиск к востоку от линии генерального курса. В это время британский главнокомандующий, который находился всего в 150 милях на W, приказал «Викториесу» выслать самолеты-разведчики, которые почти наверняка обнаружили бы «Тирпиц», если бы обледенение не помешало полетам.

Для обоих адмиралов ситуация оставалась крайне запутанной, так как они ничего не знали о противнике. [250]

Адмирал Цилиакс даже не подозревал, что Флот Метрополии вышел в море и находится совсем недалеко от него, хотя и допускал, что может встретить британские силы прикрытия. Более того, ему приходилось считаться с возможностью боя с превосходящими силами.

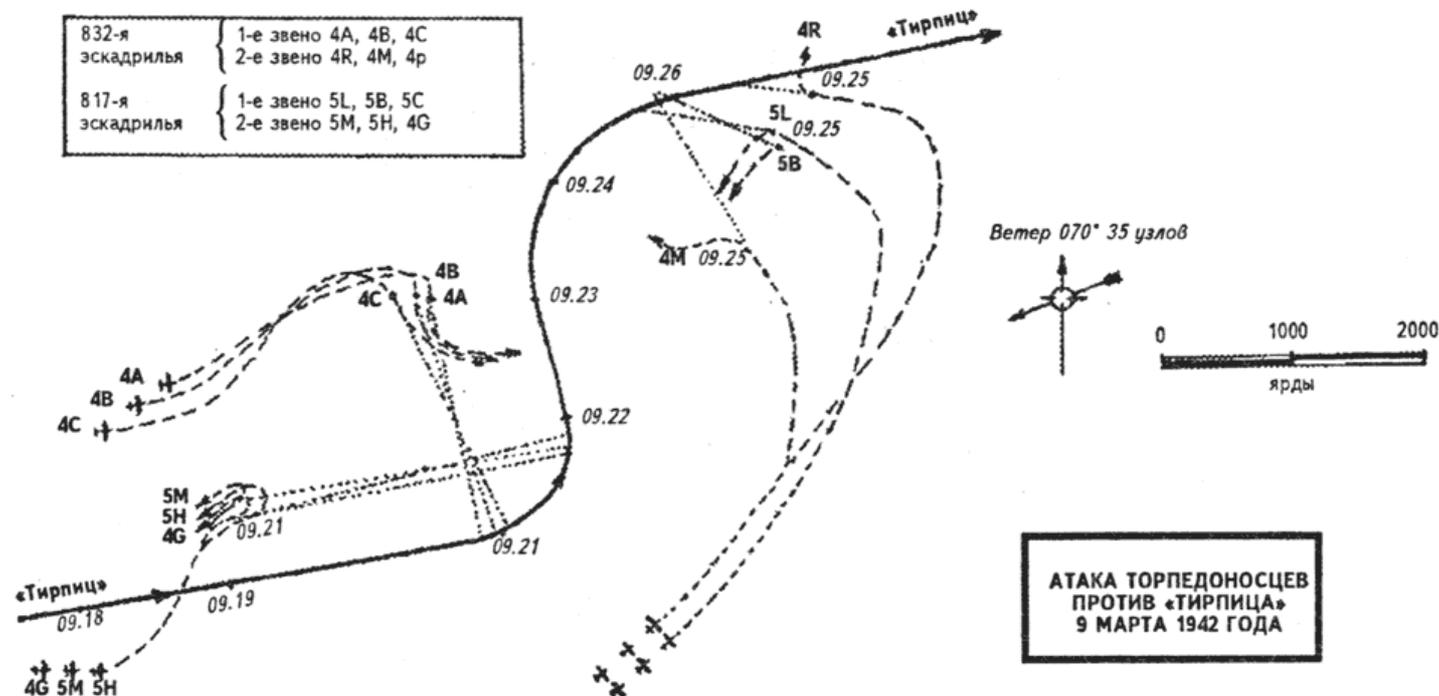
У адмирала Тови были иные проблемы. Он остался без прикрытия во вражеских водах, кишавших подводными лодками. Ему пришлось отослать свои эсминцы для дозаправки. В 13.00 Флот Метрополии повернул на SW, а «Тирпиц» и его отделившиеся эсминцы шли на N-t-W. Немцы проскочили под носом у конвоя QR-8, не заметив его. В 15.45 «Фридрих Инн» заметил на севере «Ижору». Чтобы потопить это судно, немцам потребовалось полтора часа. «Ижора» пошла на дно в точке 72° 40' N, 10° 30' O. Адмирал Тови получил сигнал бедствия с «Ижоры», но координаты были указаны неверно. Вскоре после этого радиопеленгатор показал позицию какого-то германского корабля за кормой конвоя PQ-12. Так как «Тирпиц» охотился за этим конвоем, адмирал Тови предположил, что это и есть сам линкор. Он пишет: «Я подумал, что это вполне вероятно пеленг «Тирпица». Я полагал, что немцы сильно нервничают, находясь в этих водах. Так как их положение было весьма неприятным, они должны были возвращаться в базу». Поэтому Тови повернул на OSO, но через полтора часа получил информацию, что «Тирпиц» остается в море и может действовать восточнее острова Медвежий. Тогда Тови в 19.32 повернул на курс 40°, чтобы следовать за конвоем PQ-12. Через час он отделил свои 6 эсминцев, чтобы те продвинулись на SO, а затем совершили поиск на N. Эсминцы выполняли приказ до 6.00 8 марта, однако это ничего не дало.

Тем временем адмирал Цилиакс в 17.28 собрал свои эсминцы, кончившие наконец топить «Ижору». Он обнаружил, что германская эскадра оказалась на краю ледяного поля, и повернул на S, а потом на O, чтобы все-таки найти конвой. Незадолго до полуночи «Фридрих Инн» был отправлен в Тронхейм для дозаправки. 8 марта в 4.00 за ним последовали остальные 2 эсминца. Погода [251] была настолько плохой, что линкор не мог дозаправить эсминцы в море.

На рассвете 8 марта «Тирпиц» находился в 150 милях южнее острова Медвежий совершенно один. Он двигался на N, пытаясь обнаружить конвой PQ-12, который был в 80 милях на SW от острова Медвежий и тоже шел на N. В полдень льды опять заставили конвой повернуть на SO. Флот Метрополии крейсировал в 180 милях

на W от Лофотенских островов. Он шел на SW параллельно конвою QP-8 примерно в 100 милях южнее него. Адмирал Тови намеревался вернуться в Исландию, так как у него не было ни одного эсминца прикрытия. Кроме того, он решил, что «Тирпиц» прервал свой поход.

В 10.45 «Тирпиц» повернул на генеральный курс 255° и пошел зигзагом, чтобы собрать долгожданную жатву. Конвою повезло. Если бы ему не приказали двигаться на N к острову Медвежий, куда его не пустили плавучие льды, встреча стала бы почти неизбежной. А так торговые суда прошли севернее, их не заметил даже разведывательный самолет FW-200. К наступлению ночи конвой находился южнее острова Медвежий в 180 милях от «Тирпица». Адмирал Тови и его линкоры Флота Метрополии были в 400 милях на W от норвежского побережья, резонно держась подальше от германских самолетов.



8 марта в 18.16 командование Группы «Север» сообщило адмиралу Цилиаксу, что конвой мог повернуть назад еще 3 дня назад, после обнаружения возле острова Ян Майен. Оснований для такого вывода не было никаких. Однако ни QP-8, ни PQ-12 не были замечены, и ответственность за продолжение поиска полностью ложилась на Цилиакса. Поэтому в 20.25 он повернул на курс 191° и пошел на встречу со своими эсминцами к Вест-фиорду, чтобы потом вернуться в базу. Через 4 минуты после того, как Цилиакс получил этот злосчастный приказ, адмирал Тови повернул свой флот обратно к острову Медвежий. Он действовал на основании предположения Адмиралтейства, что «Тирпиц» все еще находится [252] в море дальше к северу. А германский линкор теперь шел сквозь ночь на юг.

9 марта в 2.20 пришло новое сообщение от Адмиралтейства. В нем говорилось, что «Тирпиц» идет на S, и не следует обыскивать воды вокруг острова Медвежий. Поэтому Тови повернул на курс 120° прямо к Лофотенским островам и увеличил скорость до 26 узлов. (Если бы Флот Метрополии всю ночь шел на O, то к рассвету он оказался бы на дистанции орудийного выстрела от «Тирпица».)

9 марта в 6.40 главнокомандующий приказал «Викториесу» поднять на разведку 6 «Альбакоров», чтобы осмотреть сектор от 105° до 155° на расстояние до 150 миль. Через 50 минут взлетела ударная волна из 12 «Альбакоров» с торпедами под командой капитан-лейтенанта У.Дж. Лукаса. Дул ветер силой 25 узлов с направления 45°. Постепенно он усилился до 35 узлов и зашел на 70°. Хотя видимость оставалась хорошей, налетали снежные заряды, и на высоте 200 футов висели облака плотностью 7/10. Под облаками самолеты ждало обледенение. Ударная волна получила приказ взять курс 135° и действовать на основе донесений разведчиков. Главнокомандующий отправил самолеты в путь со словами: «Прекрасный шанс добиться очень важных результатов. Пусть с вами будет Бог».

В 8.02 «Альбакор» F обнаружил «Тирпиц» вместе с эсминцем «Фридрих Инн» и сообщил об этом. Командир ударной волны перехватил это сообщение и повернул на курс 163° на высоте 500 футов. Около 8.10 «Тирпиц» сам заметил разведывательный самолет и в 8.30 катапультировал 2 гидросамолета «Арадо», чтобы хоть как-то защититься от угроз с воздуха и из-под воды. Потом линкор лег на курс 82° и на скорости 29 узлов бросился в Вест-фиорд. Бдительный «Альбакор» сообщил об этом изменении курса. 2 преследовавших «Тирпиц» «Альбакора» имели нерешительную стычку с «Арадо». Но на третьем «Альбакоре» пушечным огнем был ранен штурман, хотя самолет благополучно вернулся на «Викториес». («Альбакоры» опознали германский самолет как Ju-87. Однако [254] германские источники указывают, что истребители из Бодо и Бардуфосса не вылетели, поэтому самое вероятное — стычка произошла с одним из бортовых «Арадо».)

В 8.42 капитан-лейтенант Лукас заметил «Тирпиц» по пеленгу 140° на расстоянии 20 миль. Он повернул прямо на линкор, и самолеты начали набирать высоту 3500 футов, намереваясь выйти противнику в голову. Радиолокационный контакт с линкором был установлен на расстоянии 16 миль. Однако максимальная скорость «Альбакоров» была всего 155 узлов, а «Тирпиц» шел со скоростью 29 узлов почти против ветра в 35 узлов. Поэтому лучшее, на что мог надеяться Лукас, — скорость перехвата около 95 узлов. Это означало, что пройдет не меньше чем полчаса, пока самолеты выйдут в позицию для атаки. Эти полчаса нужно было провести в тучах, борясь с обледенением. Вдобавок в любую минуту могли появиться истребители с норвежских аэродромов. На самом же деле скорость сближения оказалась не более 40 узлов, так как «Альбакоры» были тяжело нагружены и пытались набрать высоту. Лукас отдал приказ действовать самостоятельно.

В 9.17, когда «Альбакоры» были прямо над линкором, «Тирпиц» внезапно появился в разрывах туч. Противники увидели друг друга. «Тирпиц» промедлил с открытием огня, и Лукас, полагая, что они все еще не замечены, скомандовал: «Пикировать и атаковать!» Первое звено спикировало параллельно левому борту линкора на расстоянии 1800 ярдов, повернуло вправо и сбросило торпеды с расстояния 1500 ярдов под прямым углом. И тут же попало под сильный зенитный огонь. Через минуту «Тирпиц» круто повернул влево, и второе звено сбросило торпеды по уже уходящей цели с расстояния 2000 ярдов. Все торпеды прошли мимо. Они имели установку скорости 40 узлов, глубину хода 25 футов и были оснащены только контактными взрывателями. Следующие 2 звена атаковали через 4 минуты, описав широкую петлю с правого борта. Они сбросили свои торпеды еще менее организованно. Зенитный огонь «Тирпица» стал более яростным. При [255] подходе было сбито по 1 самолету из каждого звена. Снова «Альбакоры» промазали. Попортив себе нервы, но не получив ни царапины, «Тирпиц» на полной скорости помчался в спасительное укрытие Вест-фиорда — к разочарованию летчиков, вернувшихся на «Викториес».

Единственная пленка, на которой была зафиксирована эта атака, дает основание предположить, что торпеды были сброшены со слишком большой дистанции, примерно вдвое больше, чем считали пилоты. Однако германские документы отмечают отвагу британских пилотов, которые сбрасывали торпеды с дистанции 400–1200 ярдов. В основном «Тирпиц» спасли неопытность и необученность пилотов. Капитан-лейтенант Лукас только что принял эскадрилью, никогда не летал вместе с ней и сам мало практиковался в торпедных атаках с 1937 года. И вообще, пилоты очень редко отрабатывали совместные действия эскадрильи в скоординированной атаке с разных сторон (звездный налет). Однако эта атака заставила германское Верховное Командование высылать «Тирпиц» в море с еще большей осторожностью. На какое-то время снова возобновились работы на авианосце «Граф Цеппелин», хотя он так и не был достроен.

Адмирал Тови, страшно разочарованный, повел Флот Метрополии обратно в Британию, преследуемый летающей лодкой BV-138. «Файрфлаи» авианосца безуспешно пытались отогнать ее, но под вечер появились бомбардировщики Ju-88 и атаковали «Викториес», хотя результата не добились. Адмирал Цилиакс отставался в Вест-фиорде до 13 марта, потом проскользнул в Тронхейм, используя густой туман. Таким образом он избежал встречи с ожидавшими его подводными лодками союзников. Конвои PQ-12 и QP-8 благополучно добрались до цели, но угроза с юга маршруту следования конвоев сохранилась. [256]

Атаки Воздушных Сил Флота

В течение зимы 1943–44 года в Каа-фиорде шли работы по ремонту «Тирпица». Морской Генеральный Штаб рассмотрел, почему система защиты линкора не сработала 22 сентября 1943 года, и выпустил следующий протокол:

«1. Защитные меры недостаточны. Вероятность атаки подводных лодок почти не учитывалась. Штаб высоко оценивает инициативу англичан в создании и использовании специальных методов атаки, если цель считается заслуживающей этого.

2. Противоторпедные сети и боны должны открываться, только когда это абсолютно необходимо. Все обычные переходы катеров должны совершаться вне заграждений. Следует усилить сети и заграждения в фиорде, создать постоянный противолодочный патруль и гидрофонную вахту. Суда должны находиться в постоянной готовности для контратаки.

3. Нужно учитывать трудности обороны во вражеской стране. Особенно важно постоянно менять ситуацию, чтобы донесения Соппротивления, которые сделали возможной эту атаку, стали как можно менее ценными. По крайней мере раз в день корабль следует передвигать. (Однако это был глас вопиющего в пустыне, так как «Тирпиц» стоял неподвижно из-за нехватки нефти.)

4. Неподвижная жизнь создает проблемы монотонности и падения духа, которые следует преодолеть.

5. Следует использовать опыт «торпедных всадников» в Тронхейме, как это сделали итальянцы и японцы, и [257] принять контрмеры. Германской разведке известно, что строятся «суда X». (Итальянцы склонялись к мысли, что рейд на Палермо в январе 1943 года проведен «судами X». Несмотря на данные разведки и полученный опыт, на «Тирпице» не приняли никаких специальных мер.)

6. Необходимо усилить ПВО».

Очень быстро стало ясно, насколько пророческим оказался этот документ. Ночью 10–11 февраля 15 русских самолетов, вооруженных 2000-фн бомбами, попытались атаковать «Тирпиц». Только 4 из них сумели найти Каа-фиорд, но ни один не добился попаданий, хотя 1 бомба и разорвалась рядом с кораблем.

К 15 марта 1944 года весь ремонт, который можно было провести без постановки в док, был завершен. Ночью «Тирпиц» вышел на испытания и сумел развить скорость 27 узлов. Его экипаж чувствовал, что может победить, хотя бы для того, чтобы отомстить за «Шарнхорст». Тот попытался атаковать конвой JW-55B, но был 26 декабря 1943 года потоплен эскадрой адмирала сэра Брюса Фрэзера. Но «Тирпиц» был замечен британским разведывательным самолетом «Спитфайр», и немцы знали это. Обе стороны понимали, что вскоре что-то должно случиться. События начали раскрываться 3 апреля 1944 года.

Операция «Тунгстен»

Адмиралтейство и командующий Флотом Метрополии решили, что ВСФ должны атаковать «Тирпиц» в начале апреля, как только авианосец «Викториес» завершит испытания после ремонта. Был выбран день 4 апреля. Ударным соединением командовал вице-адмирал сэр Генри Мур. Авианосец провел учебную атаку целей в Лох Эриболле.

Линкоры Флота Метрополии вышли в море 30 марта в составе Соединения I. Они сопровождали конвой JW-58, направляющийся в Россию. Однако они потом намеревались соединиться с группой эскортных авианосцев — Соединением II, которое уже находилось в море. Соединение I состояло из «Дьюк оф Йорка» (командующий), [258] «Энсона» (вице-адмирал Мур), «Викториеса», «Белфаста» и эсминцев «Онслот», «Джавелин», «Перун», «Сиу», «Алгонкин». Они пошли к Фарерским островам для дозаправки топливом, их сменили «Милн», «Метеор», «Матчлесс», «Марн», «Урса», «Андаунтед». Соединение II состояло из крейсеров «Роялист» (контр-адмирал Биссет, командующий эскортными авианосцами), «Шеффилд», «Ямайка» и авианосцев «Сирчер», «Эмперор», «Персьюзэр», «Фенчер», «Фьюриес». Их сопровождали эсминцы «Вираго», «Верулам», «Виджилент», «Свифт», «Уэйкфул». Танкеры «Блю Рэйнджер» и «Браун Рэйнджер» вышли из Скапа Флоу в точку randevу на несколько часов раньше. По пути возле Фарерских островов к ним присоединились эсминцы, отправленные для дозаправки. Сильный северный ветер создал танкерам определенные трудности при попытках удержать полную скорость 13 узлов. Утром 1 апреля адмирал Фрэзер решил, что будет просто ребячеством всерьез ожидать нападения вражеских кораблей на конвой. Погода была очень благоприятной для удара по «Тирпицу», поэтому в 11.21 он приказал сдвинуть точку randevу с координат 7Г 30' N, 13° 00' E на 75 миль на S-t-W. Контр-адмирал Биссет получил этот приказ в 14.35 и немедленно увеличил скорость Соединения II до 17 узлов. Он отправил танкеры в сопровождении эсминцев «Перун» и «Джавелин» в точку в 300 милях на NW от Альтен-фиорда, где они должны были находиться в готовности дозаправить эсминцы, если это потребуется. На следующее утро в 6.50 на «Персьюзэре» отказало рулевое управление, что едва не привело к столкновению во время исполнения маневра при внезапно налетевшем снежном заряде. Но к 7.25 поломка была устранена, и авианосец лег на прежний курс. Во второй половине дня 2 апреля Соединения I и II встретились, и в 16.20 адмирал Фрэзер на «Дьюк оф Йорке» вместе с эсминцами «Матчлесс» и «Марн» пошел на NW, а вице-адмирал Мур повел остальные корабли в точку взлета примерно в 120 милях западнее Альтен-фиорда. Соединение «Тунгстен» было переформировано на Соединение [259] 7 («Энсон», «Викториес», «Фьюриес», «Ямайка» и 6 эсминцев) и Соединение 8 («Роялист», «Шеффилд», «Эмперор», «Сирчер», «Фенчер», «Персьюзэр» и 6 эсминцев)

На рассвете 3 апреля объединенная эскадра находилась в точке PP 71° 30' N, 19° 00' E. Погода для проведения полетов была идеальная, неприятель все еще не обнаружил англичан. В Скапа Флоу был очень умело организован фальшивый радиообмен, который должен был убедить противника в том, что флот находится на своей обычной стоянке. Специально подобранные по типам передатчики обменивались ложными сообщениями, а корабли в море хранили полное радиомолчание. 2 дня назад «Викториес» совершенно намеренно не отправил истребительный патруль на перехват мелькнувшего на горизонте германского самолета-разведчика.

План налета был довольно сложным. Предусматривались 2 атаки двумя отдельными волнами по 21 торпедоносцу-бомбардировщику «Барракуда». В них участвовали 8-е крыло с «Фьюриеса» и 52-е крыло с «Викториеса» Для выполнения этого плана приходилось использовать оба авианосца одновременно. Чтобы оба крыла могли лететь вместе, пришлось перевести 1 эскадрилью с каждого авианосца на другой. 831-я эскадрилья «Викториеса» отправилась на «Фьюриес», а ее заменила 827-я эскадрилья с «Фьюриеса». Чтобы нанести «Тирпицу» максимальный ущерб, было решено использовать 4 типа бомб. 11 самолетов несли по 3–500-фн полубронебойные бомбы. 5 самолетов имели по 1–1600-фн бронебойной бомбе. 5 самолетов несли по 3–500-фн осколочные или 600-фн глубинные бомбы. Сброшенные с высоты 3500 футов 1600-фн бронебойные бомбы должны были пробить броневую палубу линкора. Сброшенные с высоты 200 футов 500-фн полубронебойные бомбы должны были пробить верхнюю палубу и вызвать серьезные разрушения выше броневой палубы. 500-фн осколочные бомбы могли нанести серьезные потери расчетам зенитных орудий, поэтому их несли первые самолеты в каждой волне. Противолодочные бомбы могли [260] оказать такое же действие при прямом попадании, при близком разрыве они наносили серьезные подводные повреждения. В итоге в первой волне 9 самолетов имели 500-фн ПБрБ, 7–1600-фн БрБ, а во второй 13 самолетов несли 500-фн ПБрБ и только 3–1600-фн БрБ. Из-за слабого ветра «Барракуды» могли стартовать, имея только 2, а не 3 глубинные бомбы.

«Викториес» также поднял по 10 «Корсаров» для каждой волны, которые должны были действовать в качестве истребителей сопровождения. Так как авианосцу пришлось принять гораздо больше самолетов, чем предполагалось проектом, первая волна до взлета парковалась прямо на полетной палубе, что было плохо из-за постоянных брызг и снега. Детальный инструктаж всех экипажей был проведен 1 апреля.

В 4.16 с «Викториеса» стартовали первые «Корсары» 1834-й эскадрильи. Через 8 минут за ними с обоих авианосцев последовали «Барракуды» 827-й и 830-й эскадрилий (8 крыло). Одновременно с «Сирчера» и «Персьюзера» взлетели 20 «Уайлдкэтов» и 10 «Хеллкэтов» с «Эмперора» (800, 881, 882 эскадрильи). «Сифайры» с «Фьюриеса» и «Уайлдкэты» с «Фенчера» патрулировали в воздухе над соединением. В 4.37 самолеты построились и легли на курс 120°, ведущий к цели.

Когда английские самолеты уже отправились в полет, «Тирпиц» начал выбирать якорь, чтобы выйти в море на пробу машин. Пошел уже второй якорь, когда береговые посты начали ставить дымзавесу, и пришло сообщение о 32 самолетах, приближающихся с юга. Дистанция до них составляла 43 мили. Сыграли тревогу, расчеты встали к орудиям. В 5.28 показались первые самолеты, а дымовая завеса над фиордом пока была жидкой. Когда самолеты летели над эсминцем и торговым судном в Ланге-фиорде, огня по ним не велось. Стрельба началась, когда самолеты оказались в 3 милях от цели. Когда «Тирпиц» обнаружил самолеты, те уже ложились на боевой курс. «Корсары» остались на высоте 10000 футов, чтобы прикрыть «Барракуды» от возможной атаки германских истребителей, [261] но «Уайлдкэты» и «Хеллкэты» снизились и начали обстреливать линкор из своих пулеметов. В 5.29 «Барракуды» начали сбрасывать бомбы. Атака выполнялась двумя колоннами, самолеты заходили с носа вдоль диаметральной плоскости линкора. Это делалось потому, что во время учений выяснили: ошибки по дистанции превышают поперечный разброс. Бомбы следовало сбрасывать с высоты более 3000 футов, чтобы наверняка пробить броневую палубу. Но энтузиазм и стремление добиться верного попадания сыграли с пшотами злую шутку, большинство из них спустились гораздо ниже. Атака длилась ровно 1 минуту. Пилоты заявили, что добились 6 верных попаданий и 3 вероятных, а верхняя палуба линкора оказалась полна мертвых и раненых.

Когда первая волна выполняла атаку, начала взлет вторая волна: 19 «Барракуд» 829-й и 831-й эскадрилий (52 крыло), 10 «Корсаров» 1826-й эскадрильи, 19 «Уайлдкэтов» 896-й и 898-й эскадрилий, 10 «Хеллкэтов» 809-й эскадрильи. (1 «Барракуда» не смогла взлететь и разбилась сразу после старта. Экипаж погиб.) В 5.37 самолеты построились и направились к «Тирпицу», дымовую завесу над которым они заметили, находясь еще в 40 милях от цели. Она не остановила англичан. В 6.35 «Хеллкэты» снова обстреливали зенитные орудия линкора, а «Уайлдкэты» окатили пулями мостик и верхнюю палубу за минуту до выхода в атаку «Барракуд». К 6.37 все закончилось, на этот раз пилоты претендовали на 8 верных и 5 вероятных попаданий. Но 1600-фн бомба, которая попала в носовую часть линкора, не взорвалась. Истребители перед отправкой в обратный путь обстреливали германские корабли и береговые сооружения. Люфтваффе так и не появились. К 7.58 все уцелевшие британские самолеты сели. Каждая из волн потеряла по 1 «Барракуде», еще 1 «Хеллкэт» был поврежден и совершил вынужденную посадку на воду. Британские потери составили 9 человек убитыми.

Вице-адмирал Мур планировал повторить атаку на следующий день. Однако повреждения, полученные «Тирпицем» [262] «, усталость экипажей и их реакция на столь успешную атаку заставили его пересмотреть свои намерения, и он приказал возвращаться в базу. 6 апреля в 16.30 большинство кораблей уже стояли на якорях в Скапа Флоу. Только «Сирчер» из-за неполадок в машине, эскадренные танкеры и их сопровождение пока еще находились в 10 часах хода от порта.

Местное германское командование не сумело выполнить рекомендации штаба по усилению ПВО. За 2 минуты самолеты ВСФ уничтожили результаты шестимесячного ремонта и нанесли страшный удар по моральному состоянию экипажа, который едва начал оправляться после атаки сверхмалых подводных лодок. Хотя главные и вспомогательные механизмы корабля не получили повреждений, близкие разрывы снова вызвали течи, опять были уничтожены радиостанции, вся верхняя палуба превратилась в груды обломков. Серьезно пострадали зенитные батареи корабля, и очень велики были потери экипажа: 122 человека погибли и 316 были ранены, в том числе и капитан. Многие из них пострадали от пулеметного огня истребителей. Только 22 июня «Тирпиц» возобновил испытания в Альтен-фиорде. [263]

Бомбардировочное Командование, сентябрь — ноябрь 1944

Кроме атак, которые проводила авиация флота, рассматривались и другие планы потопления «Тирпица». В июле было выдвинуто предложение использовать бомбардировщики американских ВВС В-17 «Летающая крепость» с 1600-фн бомбами для дневного налета. Однако это предложение было отвергнуто. Американцы превосходно понимали важность уничтожения этой цели, но возник ряд трудностей. Не самой последней было то, что «Летающие крепости» могли принимать на борт только мелкие бомбы, которые уже доказали свою неэффективность. Возникла идея стремительной атаки бомбардировщиков «Москито», чья высокая скорость могла помочь застигнуть врасплох постановщиков дымзавес. Операция даже получила кодовое название «Сэвэнт», но так и не была проведена. Промелькнула идея использовать 6 летающих лодок «Сандерленд», каждая из которых должна была перебросить по 2 торпеды-чериот. Но этот план тоже остался на бумаге. Проблему пришлось решать Бомбардировочному Командованию.

Со времени рейдов «Хэмпден» в первый год войны и налетов «Стирлингов» и «Галифаксов» в 1942 году техника и тактика КВВС значительно улучшились. Сочетание гения доктора Барнса Уоллиса и умелого руководства подполковника авиации Ги Гибсона привело к созданию 617-й эскадрильи — Сокрушителей Дамб. (Когда пришел приказ сформировать эту эскадрилью, Гибсон [264] подумал, что ее целью будет «Тирпиц». С облегчением он узнал, что это не так.) Теперь, 18 месяцев спустя, самая опытная эскадрилья Бомбардировочного Командования, вооруженная самыми мощными бомбами, должна была атаковать «Тирпиц». Не удовлетворенный

созданием скользящих бомб для уничтожения дамб Рура, Барнс Уоллис спроектировал бомбу «Толлбой». Она весила 12000 фунтов и содержала более 5000 фунтов взрывчатки. Бомба была предназначена для поражения точечных целей и имела большую ударную силу. Как раз то, что требовалось для уничтожения «Тирпица».

Однако стоящий в Каа-фиорде «Тирпиц» был вне досягаемости «Ланкастеров», несущих бомбы «Толлбой». Поэтому бомбардировщикам пришлось бы садиться и запрашивать в России. Было получено разрешение использовать аэродром в Ягоднике. Скорость, с которой оно пришло, резко отличалась от затяжек с решением по операции «Сорс» в сентябре прошлого года. 10 сентября 33 «Ланкастера» 617-й и 9-й эскадрилий в сопровождении 2 «Либерейторов» с запасными частями и наземным персоналом вылетели из Лоссимута под командованием подполковника авиации Дж.Б. Тэйта. Так или иначе, они прибыли в Россию, хотя радиомаяк Ягодника давал неверный пеленг. Облачность висела в 1000 футах над землей, ландшафт был монотонным и совершенно безликим. 2 самолета 617-й эскадрильи и 4 самолета 9-й эскадрильи совершили вынужденную посадку на болоте, и их пришлось списать.

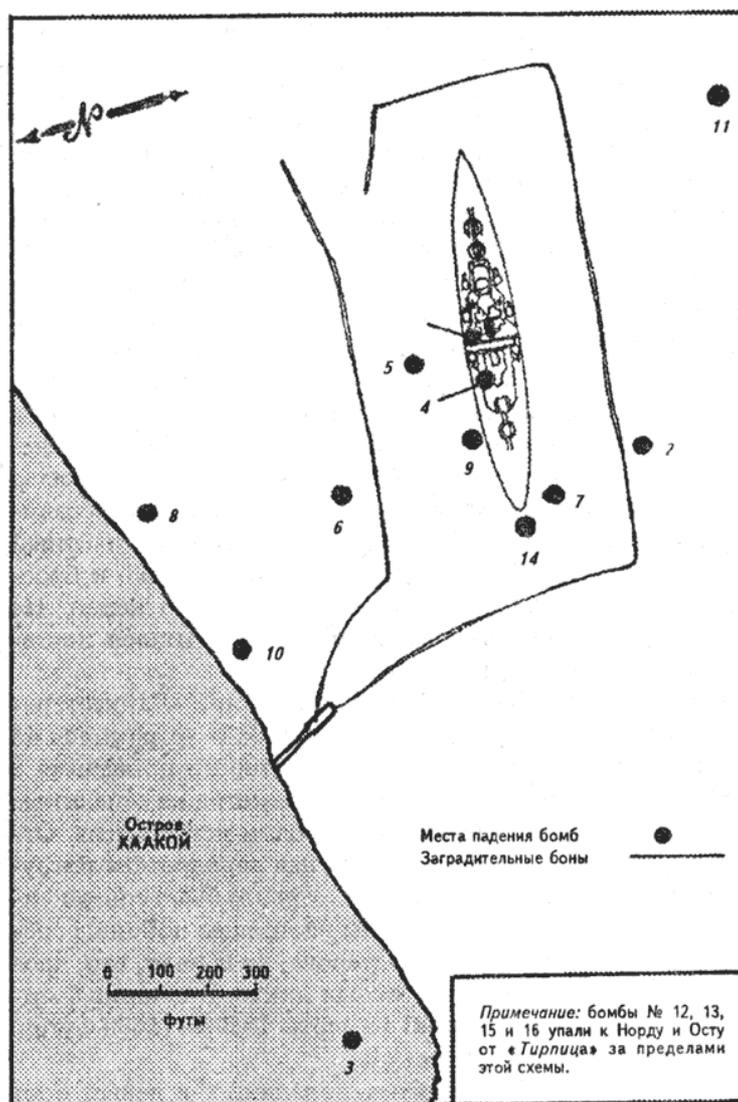
В течение 3 дней после этого лил дождь. Наконец 15 сентября 27 бомбардировщиков вылетели для атаки «Тирпица». Из них 21 имел бомбы «Толлбой», а остальные 6 несли по 12–400-фн мин JW Mk II. Бомбардировщики пересекли высокий горный хребет в 90 милях от стоянки линкора около 11.00. Однако они находились в 5 минутах полета от цели, когда немцы начали ставить дымзавесы. Бомбардировщики вышли на цель на высоте 1200 футов, летя звеньями по 6 самолетов с юго-востока. Береговые батареи, корабли ПВО и сам «Тирпиц» открыли [265] огонь. Стреляло все, что могло — даже 15" орудия линкора ставили огневую завесу. Наводчик Тэйта Даниэле отправил свой «Толлбой» в цель, быстро исчезающую в клубах дыма, однако остальным пришлось сбрасывать бомбы вслепую. Наводчик с другого самолета заявил, что видел, как Даниэле попал в линкор, и в результате 5 самолетов решили не тратить бомбы на совершенно невидимую цель. Было сброшено всего 16 бомб «Толлбой» из 21. Эскадрилья вернулась в Ягодник перед возвращением в Англию.

Бомбардировщики сделали ряд снимков во время атаки, а вскоре после атаки был совершен специальный вылет фоторазведчика. Однако точно установить результаты оказалось трудно. Все-таки было решено, что имело место вероятное попадание в корму и несколько близких разрывов. Позднее норвежское Сопротивление подтвердило, что «Тирпиц» получил попадание в носовую часть. Это было чистой правдой, однако британский кабинет не имел понятия, насколько тяжелыми были повреждения. В действительности 12000-фн бомба попала в носовую часть линкора в 50 футах от форштевня, пробила верхнюю палубу, пробила корпус и взорвалась в воде у правого борта. В результате была затоплена носовая часть корабля, машины и артиллерия сильно пострадали от сотрясения. Германские документы, обнаруженные после войны, могли бы успокоить англичан:

«Было определено, что ремонт займет 9 месяцев непрерывных работ. На совещании 23 сентября 1944 года в присутствии Главнокомандующего и начальника Морского Генерального Штаба было решено, что больше нет возможности сделать «Тирпиц» полностью мореходным и боеспособным...»

Немцы решили установить «Тирпиц» на мелководье, где он не сможет затонуть. После тщательных гидрографических исследований ночью 15 октября он своим ходом перешел к острову Хаакой возле Тромсё. Вместе с «Тирпицем» были передвинуты его зенитные батареи и сетевые заграждения. Земснаряды заполнили песком место [266] у него под днищем, так что он теперь мог только немного погрузиться — и всё! Теперь в Тромсё имелся не мощный военный корабль, а только плавучая батарея, прикрывающая норвежский фланг Германии.

Однако Тромсё находился на 200 миль ближе к Великобритании, чем Каа-фиорд, теперь бомбардировщики спокойно могли долететь до цели и вернуться. С «Ланкастеров» 617-й и 9-й эскадрилий сняли их кормовые турели, внутрь фюзеляжа затолкнули добавочные бензобаки с «Веллингтонов», что позволило взять на 300 галлонов бензина больше. После этого турели поставили обратно. Чтобы уменьшить взлетный вес, были сняты верхние турели и бронеспинки сидений пилотов.



28 октября бомбардировщики перелетели из Лоссимута, чтобы подготовить новую атаку. В полночь «Москито» метеорологической разведки пролетел над Тромсё и сообщил, что погодные условия благоприятные, дует восточный ветер. Через час взлетели «Ланкастеры» — 32 бомбардировщика, каждый с бомбой «Толлбой». Они летели низко над водой, пересекли береговую линию Норвегии далеко к югу и повернули влево вдоль шведской границы, чтобы атаковать со стороны суши. Они опоздали всего на полминуты. Когда в 8.50 самолеты подходили к «Тирпицу», ветер переменился, и с моря поползли тучи. Под плотным зенитным огнем самолеты попытались сбросить бомбы сквозь разрывы в облачности. Спускаться ниже туч было не только опасно, но и бессмысленно, так как бомбы следовало сбрасывать с определенной высоты, чтобы они могли пробить броневые палубы линкора. Попаданий на этот раз не было, но близкий разрыв по левой раковине оторвал один из валов. Один «Ланкастер», уже летевший на 3 моторах, получил попадание мелкого снаряда с береговой батареи. Его пилот Кэри сумел на 2 моторах дотянуть до Швеции, где совершил вынужденную посадку. Самолет был списан, но более жертв не имелось, и все остальные вернулись в Англию благополучно.

Рано утром 12 ноября «Ланкастеры» снова взлетели для третьей и последней атаки «Тирпица». Каков бы ни оказался [268] результат этой атаки, шансов на четвертую оставалось немного, так как с 27 ноября солнце даже в полдень будет стоять ниже горизонта. Это означало, что цель будет практически не освещенной. Погода стояла морозная и сырая. 7 «Ланкастеров» 9-й эскадрильи так обледенели, что не смогли взлететь с аэродрома из-за перегрузки. Примерно в 3.00 в воздухе находились 32 самолета. К 9.35 они были уже в исходной точке над озером Торнеа Траск в 100 милях на юго-восток от Тромсё. Бомбардировщики построились, и Тэйт повел их на северо-запад, набирая высоту 14000 футов, чтобы перевалить через горы и сбрасывать бомбы как положено. Когда англичане это сделали, немецкий радар засек их, и началась гонка. Ситуация стала еще более напряженной, так как теперь было известно, что на аэродроме Бардуфосса находится эскадрилья германских истребителей. Когда «Ланкастеры» перевалили через последний горный хребет, их встретил плотный зенитный огонь «Тирпица», остальных кораблей и береговых батарей. Однако линкор остался ясно виден. Не было ни туч, ни дымзавес. «Тирпиц» попытался поставить дымзавесу сам, но неудачно.

В 9.41 Даниэле, лежа в носовой кабине «Ланкастера» Тэйта, нажал кнопку, и первый «Толлбой» устремился на «Тирпиц». Даниэле добился своего второго попадания в линкор. С аэродрома Бардуфосса, несмотря на отчаянные призывы о помощи, не взлетел ни один истребитель. Оттуда на «Тирпиц» сообщили, что над аэродромом патрулируют британские истребители, хотя это было совершенной ложью. Немцы устроили бы

настоящее побоище среди почти безоружных «Ланкастеров», но вышло, что, кроме зениток, англичанам не мешал никто. В течение 8 минут было сброшено 29 бомб с высоты 12500–16000 футов. Наводчики сработали блестяще.

Линкор получил 2 прямых попадания: в левый борт напротив мостика и рядом с башней «Цезарь». На корме начался пожар. «Тирпиц» имел крен 20° на левый борт после первого попадания. Второе попадание и близкие разрывы еще больше усилили крен, и он достиг величины [269] 70°. Около 9.00, вскоре после того как налет закончился, на линкоре произошел страшный взрыв, совершенно уничтоживший башню «Цезарь». Ее отшвырнуло на 40 футов в сторону, и это было результатом внутреннего взрыва, а не попадания бомбы. «Тирпиц» перевернулся через левый борт и затонул.

Хотя был отдан приказ покинуть корабль, линкор перевернулся так быстро, что люди с нижних палуб просто не успели спастись. В бронированной боевой рубке правая дверь была повреждена во время операции «Тунгстен», а левую заклинило при крене. В результате из 1700 человек экипажа погибло около 1000. 87 человек были спасены через отверстия, прорезанные в днище корабля. Бомбардировщики потерь не имели. Охота на «Тирпиц» завершилась. [270]

Приложение 5. Корабли британского флота

Линкор **Duke of York**

Водоизмещение: 42550 t

Размеры: 227,07 x 31,39 x 9,93 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 110000 shp = 28 узл.

3700 тонн нефти = 7000 миль @ 10 узл.

Броня: пояс 381–114 мм, траверзы 305–102 мм, барбетты 343–280 мм, башни 324 мм, рубка 114 мм

Вооружение: 10–356/45 мм, 16–133/50 мм, 32–2-фн (6 x 8), 8–20 мм, 2 самолета

В 1943 году количество 20-мм автоматов было увеличено до 26.

Экипаж: 1422 человека

Тяжелый крейсер **Norfolk**

Водоизмещение: 9925 t

Размеры: 193,67 x 20,12 x 6,37 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 80000 shp = 32,25 узл.

3210 тонн нефти = 10400 миль @ 14 узл.

Броня: пояс 25 мм (в районе погребов 102 мм), барбетты 25 мм, башни 51 мм

Вооружение: 8–203/50 мм (4 x 2), 8–102/45 мм (4 x 2), 16–2-фн (2 x 8), 8 ТА 533 мм 92 x 3), 1 самолет

К 1942 году добавлены 8–20 мм.

Экипаж: 819 человек

Легкий крейсер **Sheffield**

Водоизмещение: 9100 t

Размеры: 180,28 x 18,79 x 6,2 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 75000 shp - 32 узл.

2075 тонн нефти = 7800 миль @ 13 узл. [271]

Броня: пояс 114 мм, траверзы 65 мм, барбетты 51 мм, башни 51 мм

Вооружение: 12–152/50 мм (4 x 3), 8–102/45 мм (4 x 2), 8–2-фн (2 x 4), 6 ТА 533 мм (2 x 3), 3 самолета

Зенитное вооружение постоянно усиливалось, и в конце войны крейсер имел: 9–152/50 мм (3 x 3), 8–102/ 45 мм (4 x 2), 8–2-фн (2 x 4), 16–40 мм (4 x 4), 11 -20 мм, 6 ТА 533 мм (2 x 3)

Экипаж: 930 человек

Легкий крейсер **Jamaica**

Водоизмещение: 8525 t

Размеры: 169,31 x 18,9 x 6,2 м

Машины: 72500 shp = 31,5 узл.

1650 тонн нефти = 6500 миль @ 13 узл.

Броня: пояс 82 мм, траверзы 51 мм, барбетты 25 мм, башни 51 мм

Вооружение: 12–152/50 мм, 8–102/45 мм, 8–2-фн (2 x 4), 6 ТА 533 мм (2 x 3), 2 самолета

Зенитное вооружение постоянно усиливалось, и в конце войны крейсер имел: 9–152/50 мм (3 x 3), 8–102/ 45 мм (4 x 2), 20–2-фн (5 x 4), 16–40 мм (4 x 4), 18 -20 мм, 6 ТА 533 мм (2 x 3)

Экипаж: 920 человек

Эсминец **Achates**

Водоизмещение: 1350 t

Размеры: 98,45 x 9,83 x 3,73 м

Машины: 2-вальный ТЗА, 34000 shp = 35 узл.

388 тонн нефти = 4080 миль @ 15 узл.

Вооружение: 4–120/45, 2–2-фн, 8 ТА 533 мм (2 x 4)

В ходе войны было усилено противолодочное вооружение. Эсминец имел 2–120/45, 1–76 мм, 4–20 мм, 4 ТА 533 мм (1 x 4), бомбомет «Хеджехог»

Экипаж: 138 человек [272]

Эсминец **Onslow**

Водоизмещение: 1610 t

Размеры: 105,15 x 10,67 x 4,11 м

Машины: 2-вальный ТЗА, 40000 shp = 37 узл.

500 тонн нефти — 3850 миль @ 20 узл.

Вооружение: 4–120/45 мм, 1–102/45 мм, 4–2-фн (1 x 4), 4 ТА 533 мм (1 x 4)

Позднее добавлены 4–20 мм.

Экипаж: 217 человек [277]

Приложение 6.

Корабли германского флота

Линкор **Tirpitz**

Водоизмещение: 42900 t

Размеры: 251 x 36 x 10,6 м

Машины: 3-вальный ТЗА, 163000 shp = 30,8 узл.

8641 тонна нефти = 10200 миль @ 16 узл.

Броня: пояс 320–270 мм, траверзы 220 мм, барбетов 340 мм, башни 360 мм, рубка 350 мм

Вооружение: 8–380/47 мм (4 x 2), 12–150/55 мм (6 x 2), 16–105/65 мм (8 x 2), 16–37 мм (8 x 2), 12 -20 мм, 6 самолетов

Позднее добавлены 8 ТА 533 мм (2 x 4), число 20-мм автоматов увеличено до 56.

Экипаж: 2608 человек

Линкор **Scharnhorst**

Водоизмещение: 34841 t

Размеры: 229,8 x 30 x 9,91 м

Машины: 3-вальный ТЗА, 165000 shp = 32 узл.

6200 тонн нефти = 10000 миль @ 17 узл.

Броня: пояс 350–270 мм, барбетов 350 мм, башни 360 мм, рубка 350 мм

Вооружение: 9–283/54 мм (3 x 3), 12–150/55 мм (4 x 2 + 2 x 1), 14–105/65 мм (7 x 2), 16–37 мм (8 x 2), 8–20 мм, 4 самолета

Позднее добавлены 6 ТА 533 мм (2 x 3) и 24–20 мм.

Экипаж: 1840 человек [278]

Карманный линкор **Lutzow**

Водоизмещение: 11700 t

Размеры: 187,9 x 21,3 x 5,8 м

Машины: 3 вала, дизеля 54000 bhp = 28 узл.

2854 тонн = 190000 миль @ 10 узл.

Броня: пояс 60 мм, барбетов 100 мм, башни 140 мм, рубка 150 мм

Вооружение: 6–283/54 мм (2 x 3), 8–150/55 мм, 6–105/65 (3 x 2), 8–37 мм (4 x 2), 8 ТА 533 мм (2 x 4)

К концу войны зенитное вооружение усилено до 6–40 мм, 4–37 мм, 26–20 мм

Экипаж: 1150 человек

Тяжелый крейсер **Admiral Hipper**

Водоизмещение: 14247 t

Размеры: 205,9 x 21,3 x 5,83 м

Машины: 3-вальный ТЗА, shp = узл.

3050 тонн нефти = 6500 миль @ 17 узл.

Броня: пояс 80 мм, траверзы 80 мм, барбетов 80 мм, башни 160 мм, рубка 150 мм

Вооружение: 8–203/60 мм (4 x 2), 12–105/65 (6 x 2), 12–37 мм (6 x 2), 8–20 мм, 12 ТА 533 мм (4 x 3), 3 самолета

К концу войны зенитное вооружение было усилено, крейсер имел 6–60 мм, 8–37 мм, 28–20 мм.

Экипаж: 1600 человек

Эсминец **Friedrich Eckoldt (Z-16)**

Водоизмещение: 1625 t

Размеры: 121 x 11,3 x 4 м

Машины: 2-вальный ТЗА, 700000 shp = 38 узл.

770 тонн нефти = 1900 миль @ 19 узл.

Вооружение: 5–127/45 мм, 4–37 мм (2 x 2), 4–20 мм, 8 ТА 533 мм (2 x 4)

Экипаж: 315 человек [279]

Эсминец **Z-25**

Водоизмещение: 3079 t

Размеры: 127 x 12 x 3,91 м

Машины: 2-вальный ТЗА, 70000 shp = узл.

800 тонн нефти = 2174 миль @ 19 узл.

Вооружение: 5–150/48 мм (1 x 2 + 3 x 1), 4–37 мм (2 x 2), 5–20 мм, 8 ТА 533 мм (2 x 4)

Зенитное вооружение усилено, эсминец имел 4–150/48 мм (1 x 2 + 2 x 1), 10–37 мм (2 x 2 + 6 x 1), 16–20 мм (2 x 4 + 2 x 2), 8 ТА 533 мм (2 x 4)

Экипаж: 321 человек

Эсминец **Z-30**

Водоизмещение: 2603 t

Размеры: 127 x 12 x 3,91 м

Машины: 2-вальный ТЗА, 70000 shp = узл.

825 тонн нефти = 2239 миль @ 19 узл.

Вооружение: 4–150/48 мм, 4–37 мм (2 x 2), 5–20 мм, 8 ТА 533 мм (2 x 4)

Зенитное вооружение усилено до 7–37 мм (2x2 + 3 x 1), 13–20 мм (1 x 4 + 4 x 2 + 1 x 1)

Экипаж: 321 человек

Список иллюстраций

1. Структура группы ВМФ «Север» (стр. 34)
2. Ситуация 7 марта 1942 г. в полдень, конвои PQ-12 и QR-8 (стр. 52)
3. Ситуация 29 марта 1942 г. в 8.30, конвой PQ-13 (стр. 64)
4. Конвой PQ-17, действия после расформирования (стр. 103)
5. Конвой PQ-18, диспозиция кораблей эскорта (стр. 131)
6. Конвой JW-51B (стр. 158)
7. Атака миджетов против «Тирпица», стоящего в Альтен-фиорде, 22 сентября 1943 г. (стр. 180)
8. Последняя операция «Шарнхорста», 26 декабря 1943 г. (стр. 196)
9. Атака торпедоносцев против «Тирпица» 9 марта 1942 года (стр. 253)
10. Потопление «Тирпица» самолетами Бомбардировочного Командования 12 ноября 1944 года. Места попадания бомб указаны по данным фотоснимков, сделанных во время атаки. (стр. 267)

¹ *Sea Bees* — инженерные батальоны.

² Эта характеристика вызывает большие сомнения. Многие британские историки считают Паунда более чем средним офицером, слабым и нерешительным. Его главная заслуга как раз и состояла в том, что он никогда не осмеливался спорить с Черчиллем, в отличие от Каннингхэма и Тови. *Прим. пер.*

³ 15 августа 1591 года «Ривендж» под командованием сэра Ричарда Гренвилла у острова Флорес (Азорские острова) был атакован 15 испанскими галеонами. После 16 часов боя английский корабль, потеряв более половины экипажа, сдался. Однако до этого затонули 2 испанских корабля, а третий был вынужден выброститься на берег. *Прим. пер.*

⁴ Адмиралом Головкин? *Прим. пер.*

⁵ Сейчас известно, что все происходило несколько иначе. Хотя «Шарнхорст» до этого момента получил несколько попаданий, повреждения не снизили его скорость. Однако около 18.00 в правый борт попал снаряд, который пробил верхнюю броневую палубу, срикошетировал вдоль главной броневой палубы, пробил гласис над котельным отделением № 1 и взорвался в нем. Несколько котлов вышли из строя, и скорость резко упала. *Прим. пер.*

