



Брайан ШОФИЛД

АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ

Северные морские сражения
во Второй мировой войне

Брайан Шофилд
Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=610855

Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне: Центрполиграф; М.; 2003

ISBN 5-9524-0672-6

Аннотация

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

Содержание

Предисловие	4
Введение	5
Глава 1	8
Глава 2	14
Глава 3	22
Глава 4	30
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Брайан Шофилд

Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне

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

Предисловие

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

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

Б.Б. Шофилд

Ньюхолм, Лоуер-Шиплейк

Июль 1964 г.

Введение

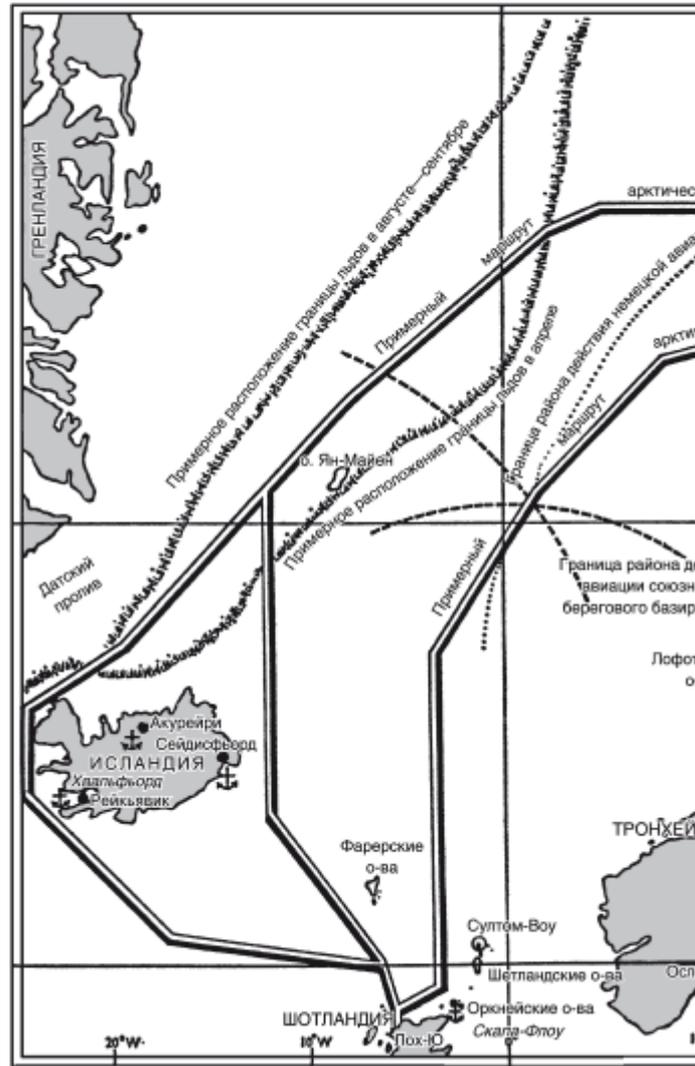
Берега Гренландии и Норвегии разделяет 900 миль. Море здесь никогда не бывает спокойным. Непрерывающиеся шквалистые северо-восточные ветры, несущие дождь, крупу, град и снег, обращают свою ярость на море и заставляют его вздымать гигантские волны, которые устремляются к берегу и обрушивают свою мощь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

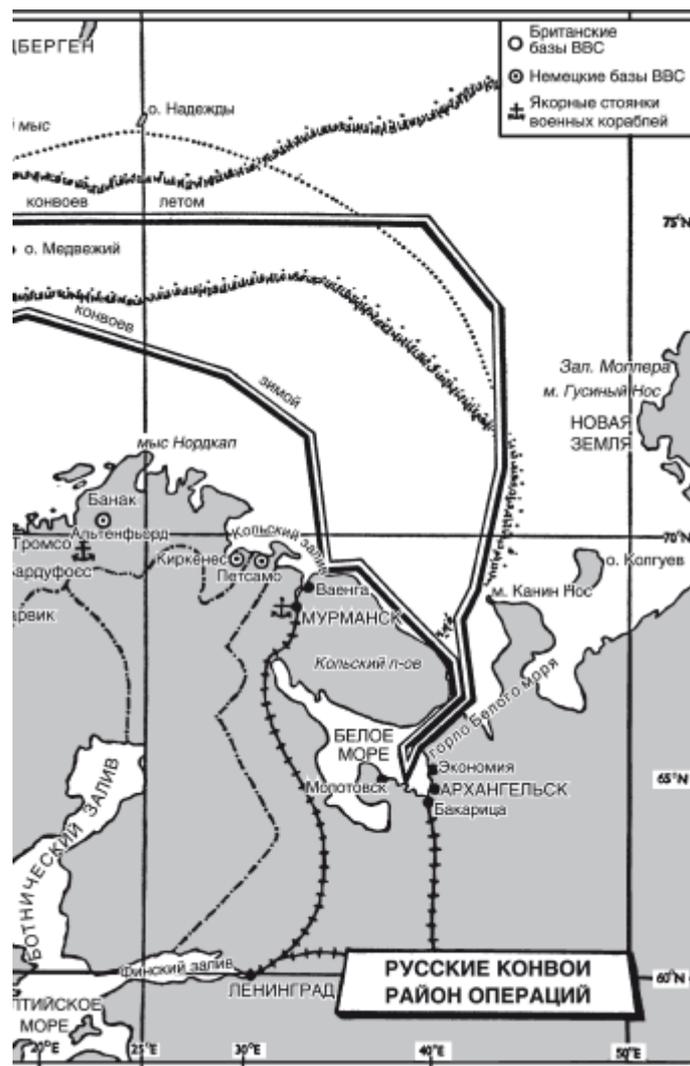
Теплые воды Гольфстрима, неспешно следуя через Атлантику, проходят вдоль восточного берега Исландии, добираются до побережья Норвегии и здесь разделяются: один поток поворачивает на север мимо острова Медвежий и следует к западу Шпицбергена, другой устремляется вдоль берега к Мурманску и затем в Баренцево море. Эффект смешивания сравнительно теплых вод с более холодными и менее солеными водами полярного региона приводит к частым густым туманам, необычным колебаниям температуры и плотности слоев воды. Последнее очень затрудняет работу операторов гидролокаторов, занятых поиском прячущихся на глубине субмарин. Кроме того, температура воды в этих широтах редко превышает 40 градусов¹, поэтому человек, который оказался в ледяной воде, почти не имеет шансов выжить, если только его не спасут через несколько минут.

Дрейфующий лед, образующий северную границу этого беспокойного района, перемещается в зависимости от времени года. Зимой его южная кромка иногда не доходит всего 80 миль до мыса Нордкап, а летом даже вокруг Шпицбергена обычно бывает чистая вода, тем более у его западного берега, омываемого Гольфстримом.

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

¹ Температура указана по шкале Фаренгейта. По шкале Цельсия составляет примерно +4,5 градуса. (Примеч. пер.)





На этом поле боя, принадлежащем Посейдону, развернулась борьба не на жизнь, а на смерть, которая стала предметом настоящего повествования. Эта книга рассказывает, как стратегическое преимущество немцев, полученное благодаря оккупации Норвегии, не помогло им сорвать доставку в Россию военных грузов. Она является гимном мужеству моряков и летчиков, которые не отступали даже в самых трудных условиях. Вы также узнаете, как действующие во вражеской армии уродливые ограничения помешали немцам воспользоваться имевшимися у них великолепными возможностями. Это история о великой битве, которая длилась три года и семь месяцев, о жестоком сражении не только между врагами, сцепившимися в смертельной схватке, но и с самыми суровыми природными условиями, которые можно отыскать на этой планете. С этим может справиться только человек, борющийся за правое дело и чувствующий рядом плечо друга.

Глава 1

ЗАСТИГНУТЫ ВРАСПЛОХ

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

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

Гросс-адмирал Эрих Редер, сыгравший значительную роль в первой части этой истории, был грамотным стратегом, хорошо понимавшим, как важно завоевать превосходство на море в проведении международной политики. Он принадлежал к числу людей, которые завоевывают уважение своим умом, целеустремленностью, но не обаянием. Он мог дать хороший совет, но никогда не обладал достаточной гибкостью, чтобы *преподнести* его капризному и непредсказуемому фюреру, который свыкся с мыслью, что господство на море недостижимо из-за преждевременного начала войны. Редер предвидел необходимость создания сильной военно-морской авиации, чтобы компенсировать недостаточное количество надводных кораблей у Германии по сравнению с Великобританией. Это сразу поставило его в оппозицию к командующему военно-воздушными силами рейхсмаршалу Герману Герингу. Гросс-адмирал редко бывал в ставке Гитлера, оставив поле брани сопернику, который никогда не упускал случая бросить тень на военно-морской флот. Антагонизм двух командующих имел далеко идущие последствия.

Страну, жизнь которой резко изменилась на пять долгих лет в то апрельское утро, иногда называют «землей полярного солнца»: почти треть ее территории расположена за полярным кругом, где полярная ночь сменяет полярный день. Она знаменита высокими горами, покрытыми снежными шапками, извилистыми фьордами, а также изрезанным и труднодоступным берегом. Значительная часть ее населения живет у моря тем, что оно дает человеку. А если измерить все бесчисленные изгибы береговой линии, ее длина превысила бы номинальную, составляющую 2100 километров, в шесть раз. От России Норвегию отделяет узкая полоска Финляндии, где располагался порт Петсамо, имевший очень важное экономическое значение из-за расположенных поблизости никелевых шахт. В 90 милях² к юго-западу от мыса Нордкап, самой северной точки Европы, расположен Альтенфьорд – якорная стоянка большой стратегической важности, которую немцы собирались использовать для своих целей. В 150 милях к югу находится длинный и извилистый Вестфьорд с портом Нарвик, из которого в зимние месяцы немцы вывозили жизненно важную для своей промышленности железную руду. В 350 милях к югу от Нарвика расположен Тронхейм – бывшая столица и третий по величине город Норвегии. Он имеет защищенную со всех сторон гавань, которую немцы превратили в базу для своих подводных лодок, как и более крупный порт Берген, который находится еще южнее. Именно отсюда они выходили, чтобы нападать

² Одна миля равна 1,6 км.

на союзные конвои, которые везли грузы в Россию, ставшую жертвой гитлеровской агрессии.

Характерной особенностью норвежского побережья является Иннер-Лидс – канал между берегом и близлежащими островами, дающий возможность судам курсировать вдоль побережья между Нарвиком и южными портами, большую часть пути оставаясь в пределах территориальных вод. Кроме стратегического, Норвегия имела также большое экономическое значение для Германии. Из Нарвика и Киркенеса ежегодно вывозилось 4,5 миллиона тонн железной руды. Вместе с 6,5 миллиона тонн руды из Швеции, следующих через порты Балтийского моря, это составляло четыре пятых общего количества руды, потребляемой немецкой промышленностью. Если после оккупации Норвегии союзниками Швеция также прекратит вывоз своей руды, позиции Германии окажутся серьезно подорванными, и она не сможет продолжать войну. Уинстон Черчилль это хорошо понимал, поэтому в свою бытность первым лордом адмиралтейства, начиная с сентября 1939 года, настойчиво предлагал коллегам по кабинету согласиться на проект установки мин в норвежских территориальных водах, чтобы не дать немцам использовать Иннер-Лидс. Тогда вражеским кораблям пришлось бы выйти в открытое море, и для их уничтожения можно было бы использовать превосходящие силы королевского ВМФ. Однако, как с грустью отметил Черчилль, «аргументы министерства иностранных дел о нейтралитете оказались более весомыми, чем мои». А пока он старался проводить свою политику при каждом удобном случае и всеми доступными средствами, адмирал Редер начал проявлять серьезную обеспокоенность угрозой британской интервенции в Норвегии. 10 октября 1939 года он указал Гитлеру, что, начав подводную войну, легче удержать норвежские базы и в первую очередь Тронхейм. Еще он предложил достичь этой цели с помощью СССР. Гитлер в то время вынашивал планы захвата стран Бенилюкса и Франции, поэтому не обратил внимания на совет гросс-адмирала. Однако последовавшая две недели спустя акция норвежцев, не пропустивших незаконно захваченное американское судно с немецкой призывной командой на борту через Иннер-Лидс, заставила его вспомнить слова Редера.

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

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

3 апреля после длительных переговоров между британским и французским правительствами было решено, что минирование норвежских территориальных вод начнется, как и было запланировано, 5 апреля. Одновременно будет произведена высадка десанта в Нарвике, Тронхейме, Бергене и Ставангере, главных морских портах к югу от Тромсе. В Лондон и Париж поступали сообщения о повышенной активности немцев, но затянувшийся спор между двумя правительствами об установке плавучих мин на Рейне (это был любимый проект Черчилля, который по решению премьер-министра Чемберлена должен был выполняться одновременно с минированием норвежских территориальных вод) отложил исполнение решения на три дня. Пока лидеры двух держав выясняли отношения, немцы опередили

союзников в захвате стратегических позиций, которые впоследствии оказались воистину бесценными для Германии. Но даже тогда, если бы союзники правильно оценили поступившие к ним сведения разведки о перемещении гитлеровских войск, они могли успеть перехватить инициативу и атаковать немецкие транспорты с войсками в море. Тогда немцы не сумели бы захватить ключевые точки на побережье Норвегии и опутать щупальцами всю страну. Британские субмарины хорошо поработали в Скагерраке: потопили 7 сухогрузов и один танкер. Но при этом не обошлось без потерь – 3 лодки погибли. Подлодки не могли своими силами остановить флот завоевателей. 7 апреля адмирал Чарльз Форбс, командующий флотом метрополии³, базировавшимся в Скапа-Флоу, имел в своем распоряжении 2 линкора, 2 линейных крейсера, 7 крейсеров и 28 эсминцев. Единственный авианосец «Яростный» и еще один линкор были готовы к выходу в море, но стояли на Клайде. Если бы эти силы были отправлены или приведены в боевую готовность после получения информации о перемещениях немецких войск, история могла получить совершенно другой конец. Но разведывательные данные поступили к адмиралу с большой задержкой, к тому же адмиралтейство посчитало их сомнительными. Только вечером того же дня он получил четкую информацию о том, что главные силы противника уже в море. В официальной истории «Войны на море» ее автор, капитан Роскилл, пишет: «Таким образом, была проявлена полная несостоятельность в оценке важности полученной информации, не говоря о том, чтобы на ее основе предпринять срочные ответные действия». Запоздалая попытка выбить противника из Тронхейма провалилась. Хотя в конце мая и чуть позже там высадилась 25-тысячная армия союзников, вынудив сдать 2-тысячный немецкий гарнизон в Нарвике, союзники оказались неспособными закрепить успех. Этому способствовало быстрое наступление гитлеровцев во Франции и странах Бенилюкса. Во время эвакуации войск англичане потеряли авианосец «Яростный» и его эскорт из двух эсминцев. Немцы тоже понесли потери, в особенности в военно-морских силах. Линейный крейсер «Гнейзенау», линкор «Шарнхорст» и «карманный» линкор «Лютцов» и два эсминца получили повреждения. Крейсера «Блюхер», «Карлсруе» и «Кенигсберг» получили серьезные повреждения, 10 эсминцев затонули, а один был поврежден так сильно, что едва дотянул до берега. Таким образом, эффективная мощь немецкого военно-морского флота, действующего в своих водах, временно снизилась: на плаву остался один «карманный» линкор, один легкий и два тяжелых крейсера и семь эсминцев. Но зато был решен вопрос перевозки столь необходимой железной руды из Нарвика, получены очень удобные гавани и аэродромы, откуда немецкие корабли, подлодки и самолеты могли атаковать морские пути союзников. Превосходство немцев в воздухе оказалось решающим фактором в операции против Норвегии. Этот факт подтвердил правильность оценки Редера и наглядно выявил наши проблемы, за решение которых в следующие три года нам пришлось заплатить очень высокую цену людьми и кораблями. А Черчилль заявил, что «мы получили значительное преимущество благодаря грубой стратегической ошибке, которую заставили совершить нашего смертельного врага». Даже в то время такая оценка казалась не слишком близкой к истине. Позже была доказана ее полная ошибочность.

После падения Франции и отказа Великобритании от мирных предложений Германии Гитлер оказался в некоторой растерянности. Он не слишком хорошо представлял себе, что делать дальше. Как и в случае с Норвегией, он несколько раз в день менял свои решения, поэтому даже его ближайшее окружение могло только гадать, каковы ближайшие планы фюрера. «Не могу сказать, – писал Редер, – когда Гитлер начал всерьез обдумывать план нападения на Россию...», но, несомненно, на это ему потребовалось немало времени. 18 декабря 1940 года он приказал командующим трех видов вооруженных сил готовиться к быстрой кампании против Советской России. И напрасно замечательный стратег адмирал

³ Флот метрополии (Home Fleet) – «домашний флот короля Георга. (Примеч. пер.)

Редер настойчиво предлагал сосредоточить свои силы на Средиземноморье для создания значительного преимущества в борьбе с Великобританией. Он был уверен, что ни при каких условиях нельзя нападать на Россию, не одержав убедительной победы над Британией. Его поддержали барон Вейцекер, глава МИДа⁴ Германии, и даже Герман Геринг, но все было напрасно, и 22 июня 1941 года началось выполнение плана «Барбаросса».

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

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

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

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

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

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

⁴ Министром иностранных дел Германии в 1938–1945 гг. был И. Риббентроп. (Примеч. ред.)

Виан доложил, что при существующей организации противовоздушной обороны Кольский залив невозможно использовать в качестве базы для наших военно-морских сил, тем более что туда всего несколько минут лета с баз немецких ВВС в Киркенесе и Петсамо. В любом случае, как показали последующие события, в СССР не горели желанием разделить свои скудные береговые мощности с союзниками.

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

Довольно скоро советские представители обратились с просьбой атаковать немецкие корабли, курсирующие между Киркенесом и Петсамо. 23 июля для выполнения этого задания из Скапа-Флоу были отправлены следующие силы под командованием контр-адмирала Уэйк-Уокера: авианосцы «Яростный» и «Победный», крейсера «Девоншир» и «Суффолк», а также шесть эсминцев. Однако они достигли весьма скромных результатов. Пока шла операция, в Архангельск пришел минный заградитель «Приключение» с грузом мин – подарок, высоко оцененный советскими моряками. Таким образом, война в Арктике началась с ничем не примечательной операции, явившейся своеобразной увертюрой перед поднятием занавеса и началом великой оперы. Одновременно происходил обмен телеграммами между Черчиллем и Сталиным, в результате которого выявилось полное непонимание советским лидером основополагающих принципов морской войны. Тем не менее Сталин при каждом удобном случае возвращался к вопросу открытия второго фронта, призванного ослабить давление на русские армии. Хотя значительно легче было осуществить помощь в снабжении военными грузами: танками, самолетами, оружием, боеприпасами, грузовиками и другими запасами, которые можно было погрузить на суда и доставить в русские порты.

Существовало три маршрута, по которым можно было доставить эти грузы: из США через Тихий океан во Владивосток, а оттуда по транссибирской железной дороге в европейскую часть СССР; через Персидский залив в порты Хормуц и Басра, дальше наземным транспортом; или из Великобритании, а позже из Исландии в Мурманск. Последний из перечисленных маршрутов был самым коротким, но наиболее опасным, потому что противник мог легко обнаружить большие конвои торговых судов с воздуха; только иногда погодные условия ухудшались настолько, что самолеты-разведчики были вынуждены оставаться на базах. Немцы организовали не менее шести аэродромов на севере Норвегии, два из которых, как я уже писал, были очень близко к Мурманску. Поэтому в дополнение к атакам в пути суда могли (зачастую так и происходило) подвергаться нападениям после прибытия. Имея базы подводных лодок в Бергене и Тронхейме, немцы без труда организовывали патрули на возможных маршрутах конвоев. Кроме того, при желании противник мог использовать свои тяжелые корабли для перехвата торговых судов, особенно на заключительной части маршрута, когда суда проходили к востоку от линии, проведенной от южной оконечности Шпицбергена через остров Медвежий к мысу Нордкап, – здесь нам было очень трудно обеспечить

⁵ Морские пчелы (Sea Bees, сокр. от Construction Battalion) – солдаты инженерно-десантного батальона.

их защиту. Конечно, во время войны грузы следовали в СССР по всем трем маршрутам, но в этой книге рассмотрен только один из них – арктический.

Глава 2 ПЕРВЫЕ КОНВОИ

*Вдвойне дает тот, кто дает быстро.
Публий Сир*

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

Советским послом в Великобритании в те годы был Майский. Приведенный здесь пример наглядно иллюстрирует его подход к решению проблемы морских конвоев. Описываемый инцидент произошел, когда сопротивление немцев передвижению конвоев было наиболее сильным. Заместитель начальника военно-морского штаба, отвечающий за конвои со стороны адмиралтейства, оказался рядом с советским послом на одном из официальных приемов и решил использовать возможность и лично объяснить, какие трудности необходимо преодолеть, чтобы организовать эффективную доставку грузов в Советский Союз. Майский проявил заинтересованность и вежливо дождался, когда его собеседник завершит свою речь. Адмирал посчитал, что изложил свои доводы убедительно, не преувеличив и не преуменьшив опасность. Убедившись, что англичанин сказал все, что хотел, Майский посмотрел ему прямо в глаза и невозмутимо сказал: «Конечно, адмирал, но как только вы попробуете, то сразу поймете, что это не так трудно».

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

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

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

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

Организация управления войсками противника имела много слабых сторон, которые в немалой степени способствовали поражению Германии в двух мировых войнах. Здесь не было комитета начальников штабов, совместного планирования операций, взаимодействия командного состава разведывательных органов; иными словами, в Германии не было средств для сведения в единое целое военную, политическую и экономическую политику страны. Являясь Верховным главнокомандующим вооруженных сил рейха, Гитлер регулярно получал оперативные сводки от командующих армией, авиацией и флотом, но решения принимал единолично. Совещания, на которых рассматривались вопросы ведения военных действий, затрагивающие интересы всех видов вооруженных сил, собирались крайне редко. Штаб военно-морских сил Германии находился в Берлине. После падения Франции было назначено два командующих – на разных театрах военных действий. Западная группа ВМФ имела штаб в Париже, а группа «Север» – в Киле: она отвечала за все операции на севере, в Норвегии и в Арктике. В регионах ей подчинялись следующие подразделения:



Военно-морское командование Норвегии отвечало за все вопросы, касающиеся Норвегии как базы военно-морских операций. В его функции не входило оперативное управление стоящими на базах кораблями, а только строительство и эксплуатация береговых мощностей, оборонительных сооружений, минные заграждения и траление мин. Ему подчинялись три командующих, за каждым из которых была закреплена определенная терри-

тория: полярная, северная и западная. Оперативное управление шло по цепочке от штаба в Берлине через группу «Север», командующего флотом северо-восточного региона к командиру боевой группы. Такая громоздкая организация оставалась в силе до марта 1943 года, когда была ликвидирована должность командующего флотом этого региона, а его функции по управлению флотом перешли к группе «Север». В мае 1944 года была упразднена группа «Север», и оперативное управление флотом стало осуществляться военно-морским командованием Норвегии. Командующий флотом региона отвечал не только за оперативное руководство кораблями своей группы, но также работал с подводными лодками, находящимися в его регионе, и осуществлял взаимодействие с авиацией. Военно-воздушное командование в Норвегии, которому суждено было сыграть важнейшую роль в судьбе арктических конвоев, называлось «Люфтфлотте V». В него входили три подразделения: северо-восточное, северо-западное и лофотенское, со штабами, соответственно, в Киркенесе, Тронхейме или Ставангере и Бардуфоссе. Таким образом, за исключением Киркенеса, где также был штаб одного из флотских командующих, военно-морские и военно-воздушные штабы территориально располагались довольно далеко друг от друга. Группа морских ВВС, куда входило небольшое количество гидросамолетов «He-115», подчинялась военно-воздушному командованию, как и все самолеты, действующие совместно с моряками. Любая информация поступала в соответствующее ведомство ВВС, а там уже решали, какую ее часть можно и нужно передать морякам. Вот как были организованы противоборствующие стороны в преддверии грядущих сражений.

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

В начале августа на военно-морскую базу Северного флота в Полярном было послано две субмарины – «Тигрис» и «Трезубец». Они довольно успешно действовали в северных водах против немецких торговых судов, показав отличный пример советским морякам. В то время немецкие противолодочные силы на севере были слишком слабыми и не обеспечивали защиту маршрута, от которого зависело снабжение немецких войск на Крайнем Севере. К сентябрю объем перевозок настолько уменьшился, что Редер был вынужден доложить Гитлеру, что «в настоящее время транспортные суда с войсками не могут проходить на восток от мыса Нордкап. Грузовые пароходы, следующие этим маршрутом, подвергаются огромному риску». Он также предложил активизировать усилия по взятию Мурманска, без чего нельзя

обеспечить безопасное снабжение войск в северных районах. Но Гитлер обещал только перерезать железную дорогу.

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

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

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

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

Территория между Мурманском и границей с Финляндией была непригодной для военных операций: там не было дорог, но Красная армия оказывала упорнейшее сопротивление многочисленным попыткам немцев занять город, которым удалось только перерезать железную дорогу. Но русские проявили извечную смекалку и залатали образовавшуюся прореху в коммуникациях, соорудив дополнительную ветку между Архангельском и Москвой, восстановив статус Мурманска как порта, через который осуществлялось снабжение армий на севере. А к началу следующего года они так укрепили оборонительные сооружения вокруг Мурманска, что вплоть до самого конца войны городу больше ничего серьезно не угрожало.

При возможности часть судов каждого конвоя шла в Архангельск, расположенный в 400 милях от Мурманска, где погрузочно-разгрузочные мощности были значительно более совершенными. Русские прилагали титанические усилия, чтобы сохранить оба порта, а также причалы в Молотовске, Бакарице и Экономии открытыми круглый год. Для этого они использовали ледоколы, но в данном случае все зависело не от человеческой воли, а от

погоды и состояния льдов в горле Белого моря – узком проливе между Баренцевым и Белым морем. Поэтому в первую зиму движения конвоев ожиданиям советских людей не суждено было сбыться. На берегу условия жизни в Архангельске были, пожалуй, несколько лучше, чем в Мурманске, но во всех северных областях сохранялась напряженная обстановка с обеспечением продовольствия. Жители этих районов жили довольно далеко от районов боевых действий, поэтому их продовольственный паек, размер которого напрямую зависел от личного вклада в помощь фронту, был крайне скуден.

Итак, адмиралтейство намеревалось отправлять конвои на север СССР с циклом 40 суток, а их охрана была поручена командующему флотом метрополии. Как мы уже сказали, стратегические преимущества были на стороне противника. По всей длине маршрута конвой мог подвергаться атакам вражеских подводных лодок, значительная его часть находилась в зоне действия авиации противника, самый опасный участок начинался к востоку от мыса Нордкап. Британские базы береговой авиации располагались в Исландии и на Шетландских островах, поэтому в этих районах конвоям была обеспечена защита с воздуха. Северный маршрут был опасен и в навигационном отношении: большую часть года здесь свирепствует непогода, небо постоянно затянуто облаками и невозможно определить местоположение судна по небесным светилам, радиомаяков в этом районе тоже не было.

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

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

дюймовыми орудиями, и 4 легких крейсерах с 6-дюймовками. Считалось, что все они в Балтийском море, но их без особых сложностей можно было перевести в один из северных норвежских портов. В создавшейся ситуации большая ответственность ложилась на береговую авиацию, которая должна была вести постоянное наблюдение за проливом Скагеррак и норвежскими прибрежными водами. Однако запросы к береговой авиации многократно превышали ее возможности, к тому же ненастная погода и плохая видимость значительно снижали эффективность разведывательных полетов. В то же время адмирал Тoveй, кроме флагманского корабля «Король Георг V», имел в своем распоряжении корабль того же класса «Принц Уэльский». Но спустя два месяца он его потерял, когда не прислушался к совету адмирала Паунда и отправил «Принца» на Дальний Восток.

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

Также остро ощущалась нехватка противолодочных кораблей сопровождения, поэтому на ранних стадиях своего существования русские конвои, следуя в СССР, эскортировались двумя эсминцами, минным тральщиком и двумя траулерами, а на обратном пути – одним эсминцем и двумя минными тральщиками. Один эсминец сопровождал конвой до советских берегов, другой оставался для прикрытия у Медвежьего. На подходе к Мурманску конвой укреплялся минными тральщиками, базировавшимися в Кольском заливе. Кроме того, вблизи своих берегов советская сторона часто высылала на помощь эсминцы. Поддержка с воздуха обеспечивалась 330-й и 269-й эскадрильями береговой авиации, которые базировались в Исландии, но только на протяжении 150 миль пути. Остальное время самолеты занимались противолодочной разведкой у норвежских берегов. Как ни суди, эскорты русских конвоев вряд ли могли быть слабее, и адмирал Тoveй не уставал указывать на этот факт адмиралтейству. Кроме того, что следовало обеспечить защиту и прикрытие конвоев, необходимо было иметь значительные силы в море, способные справиться с «Тирпицем» и «Шеером», если они появятся на пути торговых судов. Эти силы нельзя привлекать к операциям в северных районах, чтобы не допустить прорыв немцев в Атлантику через Скагеррак. Нельзя также игнорировать угрозу немецкой воздушной атаки с одного из норвежских аэродромов в отсутствие авианосцев, способных противостоять противнику в воздухе.

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

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

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

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

В середине ноября стало ясно, что Красная армия не собирается складывать оружие под натиском гитлеровских армий. И чтобы возобновить наступление на Москву, немцам придется ждать весны. 13 ноября адмирал Редер доложил Гитлеру о необходимости подвоза запасов и укрепления береговых оборонительных сооружений в арктических районах. Он также сообщил, что активность противника в этом регионе ниже, чем ожидалось, но длительная полярная ночь способствует беспрепятственному прохождению конвоев и создает крайне неблагоприятные условия для действий подводных лодок. «Зима с ее метелями, штормами и туманами нам не благоприятствует», – сказал он фюреру и снова напомнил об отсутствии воздушной разведки. Адмирал не получил разрешение Гитлера на перевод в декабре «Тирпица» в Тронхейм, когда будут завершены работы по усилению корпуса корабля для возможности его эксплуатации в Арктике. Выход в Атлантику этого корабля был невозможен из-за недостатка мазута, которого требовалось 116 000 тонн. Но дизельное топливо имелось, и Редер предложил отправить «карманный» линкор «Шеер». Но Гитлер слишком хорошо помнил печальную судьбу «Графа Шпее» и наложил вето на это предложение, заявив, что предпочтет увидеть этот корабль в Нарвике или Тронхейме. Вскоре после этой встречи Редер перевел 5 крупных эсминцев в Северную Норвегию и приказал командованию подводного флота увеличить количество действующих в регионе лодок, чтобы в море постоянно находилось не 2, а 3 субмарины. Эсминцы были неплохо вооружены – имели по пять 5,9-дюймовых орудий и по восемь торпедных аппаратов. Адмирал Тovej понимал необходимость в качестве ответной меры увеличить количество кораблей сопровождения, однако не имел такой возможности, если только ему разрешили бы отправлять конвои с увеличенными интервалами или в его распоряжении появилось бы больше кораблей. Передвижение «Шеера» сопровождалось беспрецедентными мерами безопасности, и до северного побережья Норвегии он добрался только в феврале следующего года. К середине декабря в северных широтах установилась полярная ночь, штормы практически не прекращались, поэтому адмирал Тovej решил после прохождения Медвежьего позволить конвоям рассеяться и следовать к порту назначения на максимальной скорости. Он считал, что риск не будет чрезмерным. Таким образом, корабли эскорта получили возможность бункероваться в Кольском заливе, а не в Архангельске, а время кругового рейса уменьшалось на четверо суток. Проблема топлива оставалась острой все годы проведения конвоев. Длина маршрута составляла 1500–2000 миль в зависимости от положения кромки льда, и, хотя корабли эскорта, следуя

на экономичной скорости, обходились минимальным количеством топлива, зачастую возникала необходимость увеличить скорость для атаки на субмарину или для создания дымовой завесы вокруг конвоя, для чего требовался резерв топлива. Впоследствии была введена практика следования в составе конвоя танкера для возможности заправки в море (если, конечно, позволяла погода).

К концу года можно было подвести первые итоги. 53 груженых судна были благополучно проведены в Россию, 34 вернулись обратно. Потерь не было. Однако оказалось невозможным выдерживать установленный премьер-министром 10-дневный цикл. Средний интервал между отправками конвоев составил пятнадцать дней, причем это произошло также из-за того, что в конце октября в адмиралтействе появилась информация о возможном выходе в Атлантику «Шеера» или даже «Тирпица» (что, как мы знаем, было категорически запрещено Гитлером). По этой причине отправка третьего конвоя была отложена на девять дней. Кроме того, было физически невозможно устранить повреждения, полученные кораблями эскорта в суровых погодных условиях на переходе.

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

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

Глава 3 «ТИРПИЦ» ВЫХОДИТ В МОРЕ

Смертные не властны над успехом.

Эддисон

Процитировано лордом Сен-Винсентом в письме Нельсону после неудачной попытки захватить Санта-Круз, июль 1797 года

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

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

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

Накануне, во время одного из периодических совещаний с командованием ВМФ, Гитлер в очередной раз вернулся к вопросу об угрозе нападения союзников на Норвегию, которую он провозгласил решающим театром военных действий. Он приказал отправить туда внушительное подкрепление из надводных кораблей и подводных лодок, причем заявил, что его решение не подлежит обсуждению. Но уже на следующий день, получив информацию об успешных действиях своего подводного флота в Атлантике, он передумал и больше не настаивал на отправке всех имеющихся субмарин в Норвегию и любой ценой. Несмотря на это, 24 декабря Редер дал инструкции Дёницу, командующему подводным флотом, увеличить число субмарин в Северной Норвегии с 4 до 8, держать 2 лодки в постоянной готовности в Тронхейме и Бергене; еще 8 лодок в районе Исландии – Гебрид. Таким образом, 20 немецких подводных лодок оказались прочно привязанными к северу, вместо того чтобы без особых усилий топить суда у американских берегов. Этот факт чрезвычайно раздражал Дёница,

который не преминул сообщить свою точку зрения командованию. «Лично я, – писал он впоследствии, – был убежден, что союзники не будут пытаться высадиться в Норвегии. Поэтому и обратился к высшему командованию с просьбой рассмотреть вопрос о защите Норвегии другими способами, оставив подводные лодки для ведения войны на торговых путях союзников».

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

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

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

На следующий день после прорыва из Бреста Редер был любезно принят Гитлером, и состоялось очередное обсуждение ситуации в Норвегии. В итоге было принято решение перевести «карманный» линкор «Шеер», крейсер «Принц Эйген» и все свободные торпедные катера и эсминцы в Тронхейм и Нарвик, а также принять меры к расширению береговых аэродромов. Переход произошел 21–23 февраля, причем корабли были обнаружены разведкой береговой авиации англичан. Адмирал Товой получил информацию вовремя и отправил на перехват авианосец «Победный», чтобы его самолеты атаковали противника, но из-за ненастной погоды успех не был достигнут. Однако утром 23 февраля британская субмарина «Трезубец» приблизилась к подходному каналу Тронхейма и торпедировала «Принца Эйгена», нанеся ему повреждения, в результате которых крейсер вышел из строя на восемь месяцев.

Тем временем русские конвои прокладывали себе путь сквозь штормы и метели – неизменные спутники арктической зимы. Тому, кто никогда не испытал на себе жуткий холод, царящий в полярных широтах, не дано понять, какую нечеловеческую выносливость приходилось проявлять морякам торговых судов и военных кораблей. Небольшие эсминцы, без усталости снующие вокруг конвоев, взлетали на пенный гребень очередной водяной горы, на

несколько мгновений задерживались на ее вершине и потом падали вместе с волной вниз. Секундная передышка – и все повторялось. Монотонность процесса изнуряла, сводила с ума... Орудия, торпеды, глубинные бомбы – все было покрыто толстой коркой льда; попавшая на них водяная пыль моментально и намертво примерзала, поэтому для их использования требовалось время, чтобы привести их в рабочее состояние. Случайно прикоснувшись к металлу без перчаток, можно было заработать болезненные ожоги. Вес одежды, которую натягивали на себя люди в безуспешной попытке уберечься от холода, становился почти непосильной ношей, а часы вахты тянулись так долго... Лица офицеров и впередсмотрящих на мостиках были исхлестаны снегом и градом, на бровях, носах и бородах повисали сосульки.

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

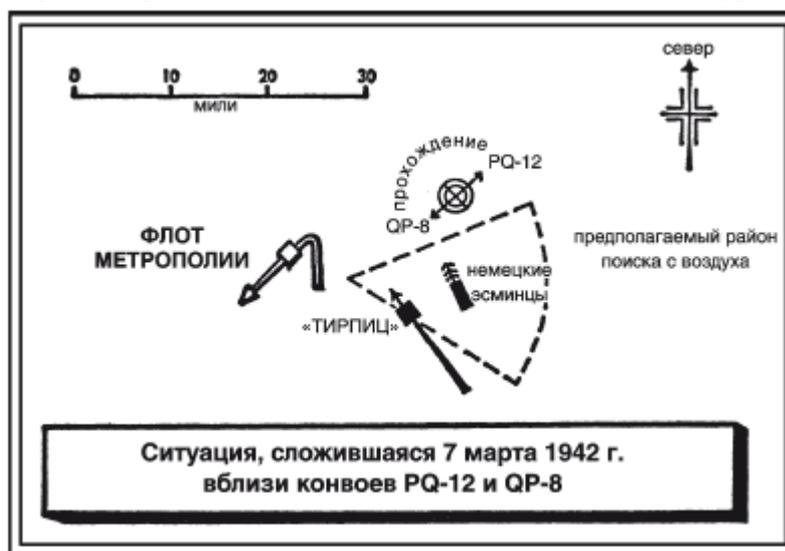
Адмирал Тovej решил, что советские власти обязаны принять меры по предотвращению нападений подводных лодок хотя бы у входа в Кольский залив. Он отправил контр-адмирала Баррафа на флагманском корабле крейсере «Нигерия» в Мурманск, чтобы обеспечить сопровождение конвоев между портом и островом Медвежий,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

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

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

1 марта конвой PQ-12, состоящий из 16 судов, и обратный конвой QP-8⁶ из 15 судов вышли, соответственно, из Рейкьявика и Кольского залива. Двумя днями позже вице-адмирал Кертис вышел в море на «Славном», ведя с собой «Герцога Йоркского», крейсер «Кения» и 6 эсминцев. Он шел из Хвальфьорда на встречу с командующим, который вышел из Скапа-Флоу 4 марта на «Короле Георге V» с авианосцем «Победный», крейсером «Бервик» и 6 эсминцами. Встреча состоялась 6 марта в 10.30, после чего крейсер «Кения» отделился, чтобы присоединиться к эскорту конвоя. Из-за технической неисправности крейсер «Бервик» мог развивать скорость не более 27 узлов, поэтому ему на смену пошел крейсер «Шеффилд», который на пути к главным силам флота подорвался на mine и был вынужден вернуться в Сейдисфьорд в сопровождении двух эсминцев адмирала Кертиса. Еще один эсmineц остановился, чтобы подобрать упавшего за борт члена команды, и все три эсминца вернулись к флотилии командующего только 9 марта.

В полдень 5 марта конвой PQ-12 был замечен с воздуха разведывательным самолетом противника. После получения этого сообщения к Гитлеру обратились за разрешением на выход в море «Тирпица». В то же самое время четыре немецкие подводные лодки, патрулировавшие к западу от Медвежьего, были срочно переброшены в район ожидаемого прохождения конвоя. 6 марта в 11 часов разрешение на выход в море линкора в сопровождении трех эсминцев было получено. «Шеер» остался, поскольку обладал меньшей скоростью. Выход в море противника произошел незаметно для разведки союзников, поскольку разведывательные самолеты временно прекратили вылеты. Самолетов-разведчиков катастрофически не хватало. К счастью, в тот же день около шести часов вечера «Тирпиц» был замечен британской подводной лодкой «Морской волк», осуществлявшей патрулирование в районе Тронхейма. Правда, на «Морском волке» не узнали грозный «Тирпиц» и доложили командованию о «линкоре или тяжелом крейсере». В ночь с 6 на 7 марта информация достигла адмирала Товея, который в это время находился в море в 200 милях к югу от конвоя PQ-12. Конвой попал в тяжелые льды и был вынужден лечь на юго-восточный курс, чтобы снова выйти на чистую воду. Ночью эсmineц «Ориби» столкнулся с льдиной и получил тяжелые повреждения. Природа в очередной раз напомнила, что тоже может являться суровым врагом.



Понимая, что «Тирпиц», если это действительно он, пойдет прямо к конвоям (конечно, если не будет прорываться в Атлантику – об этой возможности тоже следовало помнить), командующий приказал повернуть на север – на сближение. Он дал команду на «Побед-

⁶ Конвои, следующие в Россию, обозначались литерами PQ, обратные – QP. (Примеч. пер.)

ный»: на рассвете провести воздушную разведку пространства южнее района предполагаемого местоположения конвоев и привести все силы авиации в боевую готовность. Всем кораблям было приказано до восьми часов идти на полной скорости. Наступивший серый и мрачный рассвет принес с собой снежные шквалы, полосы густого тумана и отвратительную видимость. Когда стало очевидно, что погода явно нелетная, разведка с воздуха была отменена. Примерно в это время «Тирпиц» и три эсминца приближались к месту, где ожидали встретить идущий на север конвой. Находившийся на «Тирпице» адмирал Цилиакс тоже остался без воздушной разведки. Ему приходилось ориентироваться на единственное сообщение об обнаружении конвоя, после которого он получил приказ выйти в море на перехват. Он отлично понимал, что полученная информация может быть неточной, но плохая погода не позволяла поднять в воздух гидросамолеты. Поэтому он не имел ни малейшего представления о мощи сил прикрытия под командованием адмирала Товея. Впоследствии выяснилось, что немцы не ожидали встретить столь крупное прикрытие, так как ранее ограничивались несколькими кораблями. В десять часов, так ничего и не увидев, адмирал Цилиакс приказал трем своим эсминцам отделиться и идти в поисках конвоя на северо-запад, а «Тирпиц» продолжил следовать западным курсом. Конвой, который он искал, в это время находился от него в 75 милях к северу и снова лег на северо-восточный курс. Таким образом, его искали совсем не там, где он был в действительности.

В полдень конвои встретились и разошлись каждый в свою сторону, а адмирал Тovej, находившийся от них в 75 милях, приказал своим кораблям повернуть на северо-запад, даже не подозревая, что его главный противник в это время находится всего в 60 милях к юго-востоку; более того, идет прямо к нему на высокой скорости. В 16.30, когда «Тирпиц» пересек курс конвоев примерно в 60 милях за кормой у PQ-12 и в 50 милях перед QR-8, немецкий эсминец «Фридрих Ин» встретил «Ижору», советское судно, отставшее от конвоя. Эсминец быстро справился со старым судном, но, прежде чем затонуть, жертва успела передать сигнал бедствия, услышанный радистом на «Короле Георге V». К сожалению, в первые минуты не удалось точно определить источник сигнала, но очень скоро были получены радиопеленги немецкого корабля, который вполне мог оказаться «Тирпицем». Адмирал Тovej снова изменил курс своей эскадры и пошел на восток – именно с этого направления шел сигнал. Затем он повернул на северо-восток и собрался было отправить свои эсминцы на перехват «Тирпица» по пути на базу, но тут поступило новое сообщение из адмиралтейства. Тovej информировали о том, что «Тирпиц», вероятнее всего, находится к востоку от Медвежьего и что Цилиакс, скорее всего, не знает о выходе в море крупных сил флота метрополии. Адмирал Тovej решил вернуться к конвоям и оставить эсминцы при себе. В 19.40 был получен еще один пеленг того же корабля. Стало ясно, что неизвестный корабль, кем бы он ни был, идет на высокой скорости на юг. Тovej отдал приказ шести эсминцам проследовать на 150 миль к юго-востоку, затем рассредоточиться и вести поиск в северном направлении до 6.00 следующего утра. Если им не удастся ничего обнаружить, они должны были вернуться в Сейдисфьорд для бункеровки. Еще два эсминца, у которых топливо было на исходе, адмирал Тovej отправил в Исландию. Таким образом, при нем остался только один эсминец.

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

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

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

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

В 17.30 из адмиралтейства поступило новое сообщение адмиралу Товею. По мнению специалистов, имелись весомые основания полагать, что «Тирпиц» все еще занят поисками конвоя в районе, расположенном к югу от Медвежьего. В 18.20 командующий флотом метрополии снова изменил курс и направился на северо-восток. Он решил, что пора нарушить радиомолчание, проинформировать адмиралтейство о своих намерениях и сообщить, что его корабли идут без противолодочной защиты. Радиосвязь в этом районе во время войны была очень плохой, поэтому он попросил адмиралтейство передать соответствующие приказы эсминцам и крейсерам, которые должны были присоединиться к нему. В военное время корабли в море почти не пользуются радиосвязью – это общее правило. Однако из всякого правила бывают исключения. Адмирал надеялся, что если немцы перехватят его сообщение, то непременно сделают правильный вывод: основные силы флота метрополии охотятся за «Тирпицем». Возможно, это заставит противника отозвать его, тогда угроза для конвоев будет устранена. Той же ночью адмирал получил разведывательное донесение о том, что «Тирпиц» идет на юг. Поэтому в 2.40 он приказал всем ложиться на юго-восточный курс, а «Победному» готовиться к воздушной атаке на рассвете. Вблизи берегов погода улучшилась, видимость стала вполне приемлемой, и в 6.40 с палубы авианосца взлетели на разведку б «альбакоров». В 7.30 в воздух ушли еще 12 самолетов-торпедоносцев. Перед взлетом все они получили сообщение от адмирала Товея: «У вас прекрасный шанс, который может дать великолепный результат. Да поможет вам Бог!» Никто не знал, что это действительно был уникальный шанс.

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

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

Адмирала Товея постигло горькое разочарование. Схватка, последовавшая после долгих часов преследования, в которой погода оказалась на стороне противника, не принесла ожидаемого результата. Это не могло не удручать. Однако ее нельзя было не принимать в расчет. Хотя не было очевидных свидетельств приведенному выше мнению адмирала Цилиакса, следует учесть, что торпеды падали на близком расстоянии от «Тирпица»; возможно, им просто не хватило времени, чтобы занять установленную глубину, и они проходили под днищем корабля.

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

Адмирал Редер тоже не был удовлетворен результатами выхода в море «Тирпица». «Операция показала, – сказал он Гитлеру, – слабость наших военно-морских сил в северных районах. На каждую нашу вылазку враг отвечает отправкой крупных сил, включая авианосцы, которые являются самой страшной угрозой для наших тяжелых кораблей. Слабость нашей обороны выявляет тот факт, что противник осмеливается входить в прибрежные воды севера Норвегии и не получает отпор со стороны немецкой авиации». Учитывая, что в течение пяти суток крупные силы британского флота действовали в 250-мильной зоне от норвежского берега, а единственной реакцией люфтваффе была неудачная атака в последний день, у гросс-адмирала был повод жаловаться. Более того, именно отсутствие воздушной разведки помешало «Тирпицу» обнаружить конвои и силы прикрытия, что могло привести к потере корабля. Поэтому неудивительно, что Редер закончил свой доклад настоятельной просьбой усилить содействие военно-морским силам со стороны авиации Геринга. Он потребовал, чтобы британские авианосцы стали первоочередными целями немецкой авиации, а также была максимально ускорена работа над немецким авианосцем «Граф Цеппелин». Гитлер согласился, даже одобрил предложение сформировать боевую группу, состоящую из «Тирпица», «Шарнхорста», авианосца, двух тяжелых крейсеров и 12–14 эсминцев. Он также пообещал поговорить с Герингом об усилении сил авиации в Норвегии.

Англичане тоже извлекли уроки из происшедшего. Тот факт, что во время атаки не было отмечено ни одного попадания, выявил необходимость более серьезной подготовки летчиков, работавших во взаимодействии с флотом, поскольку быстрый рост численности

летного состава неизбежно приводил к снижению общего уровня его квалификации. Кроме того, это был первый случай в этих водах, когда для защиты конвоев использовались тяжелые линкоры. Принимая во внимание прецедент с мальтийскими конвоями, когда поддержка тяжелых кораблей была признана целесообразной для защиты от угрозы со стороны итальянского флота, адмиралтейство обязало адмирала Товея считать защиту конвоев своей первоочередной обязанностью. В своем рапорте об операции адмирал подверг критике это указание, заявив, что уничтожение основных сил противника традиционно являлось главной целью британского флота. По его мнению, задача уничтожения «Тирпица» обладала приоритетом по сравнению с вопросом безопасности любого конвоя, причем эти задачи требуют разного расположения сил. Поэтому он считал необходимым разделить имевшиеся в его распоряжении силы, как и предлагал ранее. Конечно, можно усомниться, что «крупные силы» из двух кораблей, таких, как «Славный» и «Герцог Йоркский», смогут тягаться с «Тирпицем», потому что крейсер никогда не предназначался для схватки с тяжелым линейным кораблем. Кроме того, хотя уничтожение «Тирпица», безусловно, является первоочередной задачей флота, охрану конвоев тоже следует обеспечить. Далее адмирал Тovej оспорил инструкцию адмиралтейства, обязывающую его обеспечить защиту с воздуха всех кораблей, когда они находятся в пределах радиуса действия береговых авиационных баз. Выполняя ее, он был бы вынужден в течение длительного времени держать свои линкоры, авианосец и тяжелые крейсера вместе в кишачих вражескими подводными лодками водах без противолодочной защиты.

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

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

Глава 4

ОЖЕСТОЧЕННАЯ ОБОРОНА

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

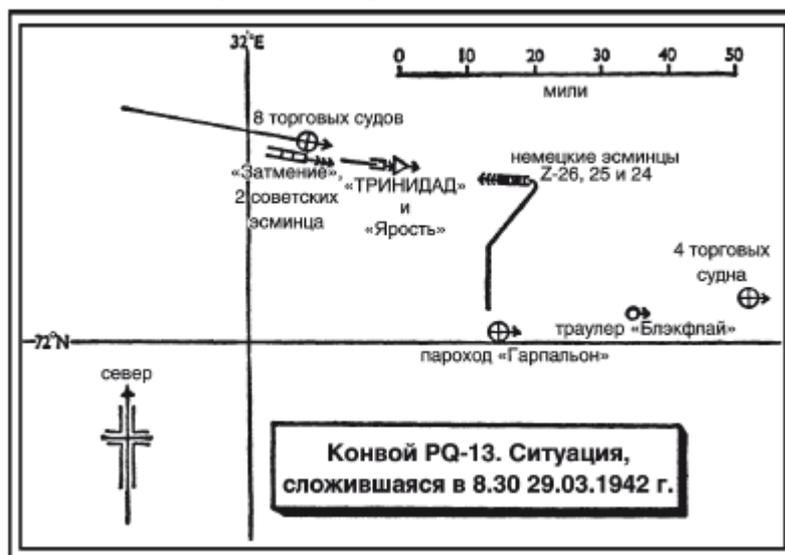
«Английские путешествия»

Уолтера Рэйли Хаклита

Следующие конвои PQ-13 и QR-9, состоявшие из 19 судов каждый, вышли, соответственно, из Исландии и Мурманска 20 и 21 марта. И снова адмирал Товой вывел в море свои главные силы, чтобы обеспечить защиту от возможного нападения кораблей противника. На этот раз прикрытие осуществляли крейсер «Славный» – флагманский корабль адмирала Кертиса, линкор «Герцог Йоркский» и авианосец «Победный». Обратный конвой проделал весь путь без приключений, а его эскорт записал на свой счет уничтожение немецкой подводной лодки «U-655». Ее потопил минный тральщик «Снайпер». Идущему в Россию конвою повезло значительно меньше. Через четыре дня после выхода из порта он попал в свирепый шторм, который разметал суда по большому участку моря. Непогода утихла спустя четыре дня, и когда старший офицер эскорта решил, что пора собирать своих подопечных, то не увидел ни одного. Суда конвоя оказались разбросанными на 150-мильном пространстве. Судно коммодора конвоя танкер «Река Эфтон» оказался не в силах бороться с непогодой, его отнесло к Лофотенским островам. В восточном направлении дальше всех оказалось судно «Эмпайр Рейнджер»: оно находилось в 80 милях от мыса Нордкап. В 40 милях за его кормой находилось сразу 6 торговых судов в сопровождении оснащенного вооружением китобоя, в 35 милях к западу – пароход «Гарпальон» и эсминец «Ярость». В 65 милях от них обнаружилась еще одна группа из 6 судов в сопровождении эсминца «Затмение», китобоя «Сумба» и траулера «Пейнтер». Крейсеры «Тринидад» и «Нигерия» разыскивали потерявшихся на площади 100 квадратных миль к юго-востоку от Медвежьего. Наступивший день был ясным и солнечным, но временами налетали снежные шквалы. Суда конвоя оставались рассеянными по огромной площади, когда на крейсере «Тринидад» заметили немецкий самолет-разведчик. Противник не терял времени зря, и уже через час появились первые бомбардировщики. Воздушный налет продолжался с короткими перерывами целый день. В результате два судна затонули – «Эмпайр Рейнджер», оказавшийся впереди конвоя, и «Рейсленд», который непогода забросила далеко на восток.

Тем временем адмирал Шмундт отправил из Киркенеса эсминцы «Z-25», «Z-26» и «Z-24» с заданием обнаружить и атаковать конвой. Они должны были пройти на запад по наиболее вероятному пути конвоя, сохраняя между собой дистанцию в три мили. В 22.45 на одном из них заметили спасательные шлюпки с «Эмпайр Рейнджер» и взяли на борт уцелевших моряков. В полночь «Z-26» наткнулся на заблудившийся пароход «Бато». Немцы сняли с него экипаж и потопили артиллерийским огнем. От моряков они получили сведения о состоянии конвоя и величине эскорта. Еще около часа эсминцы вели поиски в том же районе, после чего на высокой скорости отправились на юго-восток, в результате чего оказались значительно южнее всех судов конвоя. Погода начала стремительно ухудшаться, пошел снег, сопровождавшийся шквалистым ветром, видимость стала почти нулевой. В таких условиях полчаса спустя крейсер «Тринидад» и эсминец «Ярость», продвигавшиеся в восточном направлении на помощь четырем оставшимся торговым судам, нос к носу столкнулись с тремя немецкими эсминцами. Огонь был открыт незамедлительно, и очень скоро головной эсминец «Z-26» вспыхнул. Но сразу после этого англичане прекратили огонь, поскольку

на «Тринидаде», чтобы увернуться от торпед, перешли на сложный зигзаг. Через двадцать минут поврежденный эсминец, судя по всему потерявший контакт со своими собратьями, был снова обнаружен и обстрелян. Желая раз и навсегда покончить с противником, с «Тринидада» выпустили торпеду, которая из-за роковой случайности (скорее всего, это было связано с жестокими морозами) прошла мимо цели, после чего изменила курс, вернулась и ударила крейсер в левый борт, вызвав серьезные разрушения. «Тринидад» остался на плаву, но был вынужден снизить скорость до 8 узлов. Эсминец «Затмение», сопровождавший восемь торговых судов из конвоя, два советских эсминца, вышедшие навстречу конвою из Кольского залива, и эсминец «Ярость» вступили в бой с поврежденным «Z-26». Сражение велось в ужасающих условиях: взрывы снарядов поднимали над кораблями тучи брызг, которые оседали и тут же замерзали на палубах, мостиках, орудиях. Удача окончательно отвернулась от немецкого корабля: он получил новые повреждения и был вынужден застопорить ход. Эсминец «Затмение» начал подготовку к торпедной атаке, чтобы отправить немца на дно, но тут появились два других немецких эсминца, и ему пришлось поспешно уйти, причем в него угодили два снаряда из 5,9-дюймового орудия, которые проделали дыру в корпусе выше ватерлинии и снесли главные антенны. У эсминца было на исходе топливо, к тому же на борту 9 человек нуждались в срочной медицинской помощи. Поэтому он взял курс на Кольский залив, куда прибыл на следующее утро, имея в танках всего 40 тонн топлива. Немецкие эсминцы подобрали уцелевших моряков с «Z-26» и вернулись на базу. Поврежденный «Тринидад» под охраной эсминца «Ярость» добрался до Кольского залива на следующий день.



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

«Ориби», после чего она продолжила рейс на буксире у минного тральщика «Хэрриер». Только 1 апреля последнее из 15 уцелевших судов пришвартовалось у причала Мурманска.

В целом немецкое командование было удовлетворено результатами атаки на конвой, но при этом был потерян эсминец «Z-26», что явилось серьезным уроком для штаба ВМФ. Был сделан вывод о необходимости усилить осторожность при использовании надводных кораблей против конвоев. Эту точку зрения не разделял адмирал Шмундт, считавший, что для этого необходимы крупные боевые корабли и эсминцы.

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

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

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

Следующие два конвоя – PQ-14 на восток и QP-10 на запад – вышли в море, соответственно, 8 и 10 апреля. Первый состоял из 24 судов, второй – из 16. В эскорт PQ-14 был включен крейсер «Эдинбург», несущий флаг контр-адмирала Бонэм-Картера. На крейсер были погружены стальные листы для ремонта поврежденного «Тринидада» – у русских нужного материала не оказалось. Маршрут конвоя был выбран с расчетом на то, что граница кромки льдов начала отодвигаться на север, хотя в действительности она была даже южнее, чем обычно. Конвой попал в полосу льдов к юго-западу от острова Ян-Майен, и в результате 16 судов и 2 минных тральщика из эскорта были вынуждены вернуться в Исландию для ремонта. 8 судов продолжили свой путь. Несколько раз они попадали под бомбежки, не причинившие им вреда, но утром 16 апреля судно коммодора конвоя Э. Риса «Эмпайр Говард» было торпедировано немецкой подводной лодкой к востоку от острова Медвежий и взорвалось. Командира не обнаружили в числе уцелевших. Оставшиеся 7 судов утром 19 марта благополучно вошли в Кольский залив благодаря тому, что плохая видимость помешала авиации продолжить бомбардировки. Конвой QP-10 подвергся нападению не только авиации, но и вражеских подводных лодок и потерял 4 судна.

В это время Гитлер обсудил сложившуюся ситуацию с адмиралом Редером. Он заявил, что видит настоятельную необходимость в самолетах-торпедоносцах. После длительной задержки, вызванной нежеланием флота отдавать авиации свое уникальное оружие – тор-

педы, Геринг получил зеленую улицу. Первые 12 экипажей, которые должны были пройти обучение новой тактике атаки, были отправлены на аэродром Бардуфосс, расположенный на севере Норвегии, чтобы сесть за штурвалы «He-111» и «Ju-88», модернизированных для приема торпед. Вскоре за ними последовали другие. Гитлер особо акцентировал необходимость направить все усилия на то, чтобы англо-американская помощь не попала в СССР. Конвои должны были стать главными целями флота, для чего фюрер предложил разработать план ряда совместных операций авиации и флота, после чего отправить в рейд «карманный» линкор «Шеер». Редер был вынужден доложить об ухудшении ситуации с топливом. Резервные запасы снизились до 150 тысяч тонн, а румынские поставки прекратились.

Возвращение большого числа груженных судов из конвоя PQ-14 в Исландию вызвало сверхнормативное скопление грузов, ожидающих отправки в Россию северным путем. Началось сильное политическое давление, имевшее целью увеличить число судов в следующем конвое. Адмирал Товея был категорически против такого решения. Он считал, что «эти конвои, если их невозможно отложить до передвижки кромки льда на север, должны быть значительно уменьшены в размерах». Давая такую рекомендацию, командующий больше имел в виду погоду, чем угрозу со стороны противника. Мы уже видели, что жестокий шторм, в который попал предыдущий конвой, так раскидал суда, что эскорт не мог оказать им никакой помощи, тем более в противовоздушной обороне, где сплоченность – главное условие. В адмиралтействе произвели научный анализ потерь в атлантических конвоях, который показал, что число судов, потопленных во время атаки постоянной интенсивности, остается более или менее постоянным, поэтому чем больше конвой, тем меньше процент потерь. Этот аргумент, подкрепленный политическим давлением и соображением, что теперь погода начнет улучшаться, оказался более весомым, чем рекомендации адмирала Товея. Адмиралтейство приняло решение, что в следующем конвое PQ-15 будет 25 судов и он выйдет в море 26 апреля. Конвой QP-11, состоящий из 17 судов, выйдет в море на два дня позже. Для этих конвоев усилили эскорт. PQ-15 должны были сопровождать 4 эсминца, 4 траулера, специальный корабль ПВО «Алстер Квин» (переоборудованное ирландское почтовое судно), а также корабль с катапультной «Эмпайр Морн». Последний был обычным грузовым судном, на борту которого была смонтирована катапульта, способная выбросить в воздух истребитель «харрикейн». Они были созданы, чтобы сбивать немецкие самолеты-разведчики, которые всегда держались за пределами дальности выстрела палубных орудий и долго преследовали конвой, докладывали о его скорости и курсе, вызывали подводные лодки. Выполнившему свою миссию пилоту «харрикейна» оставалось только покинуть самолет и, прыгнув с парашютом где-нибудь поблизости от кораблей эскорта, молиться, чтобы его успели спасти из ледяной воды раньше, чем он насмерть замерзнет. Создание судов с катапультами было вынужденной мерой, вызванной недостатком авианосцев для охраны конвоев. Необходимости в них никто ранее не предвидел. Ближнее прикрытие конвоя осуществляли крейсера «Нигерия» (под флагом контр-адмирала Баррафа) и «Лондон» с двумя эсминцами.

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

Силы флота метрополии значительно уменьшились из-за отправки части кораблей к Мадагаскару. Но в это время подоспело подкрепление от американцев, состоявшее из нового линкора «Вашингтон», крейсеров «Вичита» и «Тускалуза», авианосца «Оса» и эскадры из 6 эсминцев. Все крупные корабли, за исключением «Осы», вышли в море вместе с «Королем Георгом V» (флагманский корабль адмирала Товея), авианосцем «Победный» и крейсером «Кения», а также 10 эсминцами (из них 4 были американскими), чтобы составить дальнейшее

прикрытие двух конвоев. В качестве дополнительной меры предосторожности к норвежским берегам были отправлены 4 субмарины, которые имели приказ идти на северо-восток «в ногу» с конвоем, чтобы иметь возможность перехватить немецкие корабли, если они выйдут в море из Тронхейма. Позже к ним должна была присоединиться пятая субмарина. 2 мая произошел прискорбный инцидент: одна из этих субмарин – «Р-551» с польской командой на борту – была потоплена эскортом каравана PQ-15, поскольку она сбилась с курса, отклонилась от своей позиции на 100 миль и не была опознана.

Конвой QP-11 вышел в море, как и было запланировано, 28 апреля. В тот же день он был обнаружен воздушной разведкой и подводными лодками. На следующий день крейсер «Эдинбург», следовавший зигзагом впереди конвоя, был торпедирован подводной лодкой «U-456». Одна торпеда попала в корпус в районе миделя, другая – в корму, уничтожив рулевое устройство. Эсминцы «Форсайт» и «Форестер» вместе с двумя советскими эсминцами окружили поврежденный корабль, который предпринял попытку вернуться в Кольский залив, до которого было 250 миль. Капитан корабля Х. Фолкнер попробовал идти на главных двигателях, но развороченную взрывом корму заливала вода, и корабль не держался на курсе. Из-за постоянного рыскания продвинуться в нужном направлении на значительное расстояние не удавалось. Тогда адмирал Бонэм-Картер приказал «Форестеру» взять крейсер на буксир. Но очень скоро буксирный конец оборвался. Решили попробовать наоборот: чтобы «Эдинбург» взял на буксир «Форсайт», который стал бы своеобразным стабилизирующим плавучим якорем. Так дело пошло лучше, и в течение следующих шестнадцати часов процессия двигалась весьма успешно. Никто не подозревал, что все это время за кораблями тихо скользила вражеская подводная лодка «U-456». У советских эсминцев кончилось топливо, и они вернулись на базу. «Эдинбург» расстался со своим импровизированным плавучим якорем, чтобы дать возможность «Форсайту» присоединиться к группе эсминцев, сформировавших противолодочный экран. Присутствие эсминцев помешало немецкой подводной лодке покончить со своей жертвой. В течение следующих двадцати четырех часов, благодаря умелому использованию машин, «Эдинбург» медленно продвигался на восток – опытные моряки сумели справиться с поврежденным крейсером. За время вахты с мостика в машинное отделение передавалось более 60 приказов! Вечером 1 мая к крейсеру подошли минные тральщики «Гончая», «Легкий», «Найгер» и «Гусар» вместе с советскими торпедным катером и буксиром из Кольского залива. К сожалению, у буксира не хватило мощности для крейсера, но он, тем не менее, оказался полезным в условиях поврежденного рулевого управления.

Конвой QP-11 продолжал свой путь к родным берегам с уменьшившимся эскортом. 1 мая в 5.40, находясь в 150 милях к востоку от Медвежьего, конвой был атакован самолетами-торпедоносцами, правда без особого успеха. Это была первая атака модернизированных самолетов, позже ставших настоящим бедствием для арктических конвоев. Существовало опасение, что вслед за конвоем идут 4 вражеские подлодки, поэтому была сделана попытка сбить их со следа, резко изменив курс. Вокруг плавало много больших и малых льдин, периодически налетали снежные заряды, в результате чего видимость резко снижалась. Неожиданно с эсминца «Беверли», следовавшего на левом траверзе конвоя, доложили: «Вижу противника». Немцы, полностью уверенные в собственной безопасности, выслали эсминцы «Герман Шоманн», «Z-24» и «Z-25» на поиски почти не защищенного, как они считали, конвоя. Немецкие корабли, имевшие десять 5,9-дюймовок и пять 5-дюймовок, были значительно лучше вооружены, чем британские эсминцы, у которых было шесть 4,7-дюймовых и три 4-дюймовых орудия. После получения доклада с «Беверли» старший офицер конвоя командер М. Ричмонд на эсминце с красноречивым названием «Бульдог» немедленно начал концентрировать свои корабли. Несмотря на численное превосходство, немцы так и не сумели пробиться к конвою: все их попытки наталкивались на отчаянное сопро-

тивление мужественных защитников. Пять раз немцы начинали атаки, рассчитывая отвлечь корабли эскорта и беспрепятственно приблизиться к безоружному конвою, но благодаря отваге защитников конвоя под командованием М. Ричмонда были вынуждены удалиться несолоно хлебавши. В итоге конвой проследовал своим курсом, а эсминцы получили новый приказ – добить поврежденный «Эдинбург» – и отошли.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.