КАЙЮС БЕКЕР
ПОРАЖЕНИЕ
НА МОРЕ
ГЛАЗАМИ
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА
ГЕРМАНИИ

Кайюс Беккер

Поражение на море. Разгром военно-морского флота Германии

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608695
Поражение на море. Разгром военно-морского флота Германии: Центрполиграф; Москва; 2004
ISBN 5-9524-1073-1

Аннотация

Воспоминания бывшего офицера германского ВМФ о борьбе немецкого военно-морского флота и превосходящих сил противника во время Второй мировой войны. Автор рассказывает о морских сражениях и обо всех типах кораблей, участвовавших в них, – от гигантов линкоров до сверхмалых субмарин. Место действия – Атлантика, Балтика и Черное море.

Содержание

Глава 1 4
Глава 2 11
Глава 3 17
Глава 4 23
Глава 5 29
Конец ознакомительного фрагмента. 33

Кайюс Беккер
Поражение на море. Разгром военно-морского флота Германии

Глава 1
НАЧАЛО И КОНЕЦ

До наступления Рождества, мирного Рождества 1945 года, оставалась всего неделя. Война закончилась, но праздник обещал быть грустным. Миллионы немцев всей душой стремились домой; не важно, что большинство домов было разрушено. Но вместо этого…

Длинная колонна грузовиков, принадлежавших британской армии, двигалась среди развалин по пустынным улицам Вильгельмсхафена. В кузовах сидели немецкие моряки, одетые в свою обычную синюю форму. Настороженные глаза старшин и матросов внимательно следили за действиями британских охранников, вооруженных автоматами. Никто не знал, куда направляется колонна. Всего два дня назад немецких матросов сняли с кораблей, где значительно поредевшие экипажи продолжали выполнять свои обязанности. Остатки военно-морского флота Германии были собраны англичанами в Вильгельмсхафене еще в мае. Но уже приближалось Рождество, а офицеры и матросы не имели ни малейшего представления о том, какая их ожидает судьба.

В конце августа до них дошли слухи, что «Большая тройка» в Потсдаме разделила между собой оставшиеся корабли, но до сей поры еще ничего не произошло. Бесконечное ожидание угнетало моряков, они сходили с ума от беспокойства. А если их передадут советским властям? «Тогда с нами все будет кончено», – говорили они.

Шли недели, месяцы… Неожиданно два дня назад их перевели в казармы Мюленвег. Англичане задействовали внушительные силы, полностью оцепили причалы, у которых стояли корабли, даже использовали танки. Возможно, они что-то заподозрили? Ответа не знал никто.

Теперь людей снова погрузили в армейские грузовики, следовавшие под конвоем британских солдат. Капитан Гисслер, командовавший крейсером «Нюрнберг», ехал на машине англичан впереди колонны. Как и все остальные, он не знал, куда их везут, но внимательно следил за дорогой. Вскоре он понял, что грузовики идут к гавани. Быть может, моряки вернутся на свои корабли? Машина в очередной раз завернула за угол, и впереди показался «Нюрнберг», спокойно стоявший у причала.

У трапа прохаживался советский часовой, у борта тоже стояли советские солдаты. И капитан понял, что его красивый, замечательный корабль будет передан СССР. К сожалению, слухи оказались верными. Экипаж специально сняли на два дня, чтобы дать возможность советским морякам тщательно осмотреть корабль; быть может, выявить какие-то признаки саботажа. А усиленная охрана, автоматы и танки были здесь для того, чтобы его люди не разбежались, осознав, что им предстоит отправиться в Россию.

Было очевидно, что советские моряки не смогут самостоятельно вывести «Нюрнберг» из гавани. Поэтому они возвращали на корабль немецкий экипаж. Но где гарантия, что людям позволят когда-нибудь вернуться из СССР домой?

На палубе их ждал единственный англичанин – капитан Кондер. Подойдя к немецкому командиру, он зачитал официальный документ британского командования:

– «Этот корабль больше не принадлежит Германии. Отныне и впредь он является частью военно-морского флота Советского Союза. В дальнейшем вы будете подчиняться

советскому капитану, командующему крейсером. В ваших собственных интересах постоянно помнить, что этот корабль – важная часть репараций Германии. Если он не будет передан в хорошем состоянии, последствия для Германии окажутся прискорбными. И все вы должны хорошо понимать это. Ваша задача – отвести корабль в советский порт…»

Тем временем остальные грузовики въехали на причал. Теперь уже все моряки поняли, что происходит. Даже зеленые курсанты не могли не узнать бесстрастные лица советских солдат. «Надеюсь, мои люди не наделают глупостей, – размышлял Гисслер, – прежде чем мне удастся с ними поговорить. Как бы там ни было, дело сдвинулось с мертвой точки. Но если англичане не дадут нам серьезных гарантий, команда изрядно уменьшится, причем даже раньше, чем мы пройдем канал кайзера Вильгельма…»

Капитан Кондер продолжал читать:

– Я знаю, что вы опасаетесь не вернуться из советского плена, – лица стоявших рядом советских офицеров оставались бесстрастными, – этот страх может толкнуть вас на необдуманные поступки. Позвольте заверить вас, что вы ошибаетесь. Вице-адмирал Левченко дал моему командующему слово чести, что каждый человек, добровольно вызвавшийся продолжить службу на крейсере, будет в целости и сохранности доставлен в Вильгельмсхафен. Затем, когда будет установлено, что вы не пытались совершить какие-то акты саботажа, вы будете демобилизованы. А пока предлагаю вам продолжить выполнять ваши обязанности…

Саботаж – этого советские моряки опасались больше всего, тем более в предстоящем переходе.

Когда британский капитан закончил чтение, слово было передано советскому офицеру, который зачитал заявление, содержащее предостережение немецким офицерам и матросам против актов саботажа и прочих враждебных действий. Далее в тексте было сказано:

«Я гарантирую хорошее обращение со стороны советского экипажа, хорошее питание, а также возвращение домой всех офицеров и матросов».

Оба документа были переданы капитану Гисслеру. Насколько этим обещаниям на бумаге можно было доверять? Ведь немцы теперь были совершенно беззащитны, лишены всех прав! Никто и пальцем не пошевельнет, чтобы их защитить. А вдруг советские власти станут удерживать их против воли!

Команда построилась на палубе, напряженно ожидая, что им скажет капитан. Да, ситуация сложилась непростая, очень непростая…

– Подразделение британских кораблей будет сопровождать вас до Лиепаи и затем обратно в Вильгельмсхафен, – добавил англичанин.

Отлично! Теперь Гисслеру было что сказать своим людям.

Вскоре после Рождества в каюте капитана на «Нюрнберге» поселился советский адмирал, кстати отлично говоривший по-немецки. Немцы, к своему немалому удивлению, обнаружили, что с советскими моряками вполне можно поладить, чего нельзя было сказать об их союзниках. Советские моряки стремились взять в Вильгельмсхафене побольше материалов, чему всемерно противились англичане. Немцы всеми силами старались держаться в стороне от этих споров, что далеко не всегда удавалось.

Тем временем моряки свыклись с неизбежным и начали готовиться к переходу в Лиепаю. В конце концов, они пойдут в сопровождении англичан, и советский адмирал дал честное слово… Но его коллеги при каждом удобном случае подчеркивали тот факт, что вся ответственность за безопасный переход крейсера в порт назначения лежит на немецкой стороне.

В свой последний рейс «Нюрнберг» вышел 2 января 1946 года. Вместе с ним в путь отправились эсминец, два торпедных катера, а также древний корабль-мишень «Хессен»

вместе со своим маленьким кораблем связи «Блиц». 5 января конвой подошел к Лиепае, ни один акт саботажа не был совершен во время перехода.

Однако еще предстояло поволноваться. Советское командование решило, что «Нюрнберг» должен остаться на якоре на рейде Лиепаи. Этот приказ не увязывался с установившейся ненастной погодой, сопровождавшейся сильным волнением. Оставаться на якорной стоянке в такую погоду было форменным безумием! Отнюдь не легкий «Нюрнберг» швыряло, как невесомую скорлупку. Никакие якорные цепи не в состоянии выдержать такую нагрузку. Советские офицеры прекрасно это понимали, но ничего не могли поделать. Стараясь сохранять невозмутимость, они лишь пожимали плечами, повторяя: «Приказ есть приказ».

Нужен другой приказ: есть же свой адмирал на борту!

Но адмирал был бессилен против «приказа сверху», и корабль бросил якоря. Полчаса спустя тяжелые цепи лопнули, и якоря оказались потерянными.

Что теперь? Уже давно наступила ночь, поэтому тяжелый корабль было невозможно отбуксировать в порт через узкий подходный канал. Дождь снизил видимость почти до нуля, знаки навигационной обстановки нельзя было рассмотреть. К тому же в этом районе еще оставались минные поля, там не слишком охотно занимались тралением.

– Что будем делать? – спросил советский адмирал.

– Остается только ходить взад-вперед всю ночь, – ответил Гисслер, – определяя положение по радио.

– Невозможно! – принялись убеждать своего адмирала советские офицеры. – Это открытый саботаж! Определять положение по радио! Этого никто не может сделать!

– Если немецкий капитан говорит, что это возможно, значит, так оно и есть! – рявкнул адмирал. – Прекращаем обсуждение!

Той ночью советские моряки получили превосходный урок радионавигации. Они напряженно, внимательно и с подозрением наблюдали за профессиональными действиями немецкого капитана. Если бы что-то пошло не так в порту, последствия могли быть непредсказуемыми. Однако для капитана Гисслера и его команды радионавигация была предметом знакомым и привычным, они управляли кораблем так же легко, как велосипедом на асфальтированной дороге. Немцы получили отличную практику радионавигации еще в 1941 году на «Шарнхорсте» и «Гнейзенау» в Атлантике и не видели в этой работе ничего необычного. Но советские офицеры очень опасались возможных неожиданностей и смогли с облегчением вздохнуть только на рассвете.

Подошли буксиры, но вышла заминка с тросами.

И Гисслер решил показать, на что способна его команда, и завести корабль в порт без помощи буксиров.

Задача была нелегкой, если принять во внимание узость и извилистость подходного канала. Но прозвучал приказ: «Корабль войдет в порт без буксиров», и люди были настроены его выполнить.

Любой моряк знает, что в такой ситуации все зависит от скорости реакции каждого моряка на своем месте. «Нюрнберг» имел длину 600 футов и высокий борт, поэтому его сносило в подветренную сторону при сильном ветре. Но сложный маневр удался. Теперь оставалось повернуть корабль в акватории порта на 90 градусов и идти к причалу кормой вперед.

И в этот момент прозвучали выстрелы. Это были последние выстрелы немцев в войне против Советского Союза. Они были произведены из пистолетов прямо по толпе, собравшейся на причале в ожидании. Моряки, портовые рабочие и просто зеваки, разинув рты, наблюдали за маневрами входившего в порт корабля. При звуках выстрелов толпа моментально растаяла. Люди попрятались кто куда.

Воцарившаяся на мгновение на борту «Нюрнберга» гробовая тишина сменилась раскатами хохота. Даже офицеры на мостике не смогли удержаться от смеха.

Последние выстрелы были сделаны из пистолетов, выстреливающих трос. Немецкие моряки выстрелили швартовный конец, но причал оказался пустым, некому было его принять и использовать по назначению. Судя по всему, метод выстреливания троса на причал здесь не был известен. Пришлось спустить на воду катер, чтобы подобрать плававшие в воде швартовные концы. А еще через несколько минут на причале появились советские солдаты.

На мостике «Нюрнберга» царило оживление. Немцы были чрезвычайно довольны тем, что сложный маневр удался; советские моряки – тем, что сумели доставить корабль в порт, избежав саботажа. Советский адмирал стоял, задумавшись, пытаясь найти нужные слова. Обернувшись к немецкому капитану, он с чувством проговорил:

– Ни один наш офицер не сумел бы сделать того, что сделали вы.

– Вы бы наверняка сумели это, адмирал, я уверен.

– Не знаю, не уверен, хотя…

Советские офицеры стояли рядом и хранили молчание, не понимая ни слова.

– Троекратное ура нашему доброму старому «Нюрнбергу»!

– Ура! Ура! Ура!

Спустя восемь месяцев после окончания войны немецкие матросы, украдкой смахивая предательские слезинки и кусая побелевшие губы, покинули свой корабль. Они находились далеко от дома, в чужом советском порту. Им никто не мешал. Вокруг стояли советские корабли; их команды, собравшись на палубах, с любопытством наблюдали за бывшими врагами. Зеваки на берегу старались держаться в стороне. В ответ на троекратное «ура» немцев покидаемому кораблю некоторые советские офицеры поднесли руки к фуражкам в приветствии.

Русские, как и англичане, сдержали слово. Экипажи кораблей, доставленных в Лиепаю, беспрепятственно покинули порт на плавбазе субмарин «Отто Вюнше», которая взяла курс к родным берегам. «Нюрнберг», оставшийся у чужого причала, постепенно скрылся из виду. Это единственный из больших немецких кораблей, «доживший» до наших дней. Он все еще на плаву, носит имя «Адмирал Макаров» и принадлежит Балтийскому флоту. Тяжелый крейсер «Принц Эйген», также уцелевший в войне, с 1946 года лежит на дне Тихого океана неподалеку от коралловых рифов атолла Бикини. Американцы оставили его в Потсдаме, предназначив для использования в качестве цели в экспериментах с ядерными бомбами. Авианосец «Граф Цеппелин» и «карманный» линкор «Лютцов» достались русским, причем первый был не достроен, а второй – серьезно поврежден. Их дальнейшая судьба в точности не известна.

Таким был конец флота, с которым Германия в 1939 году выступила против Англии: от него остался один крейсер, на котором был поднят красный советский флаг. Верил ли кто-нибудь в иной исход? Разве можно было, вступив в то время в противостояние с Великобританией на море, быть уверенным в успехе?

На эти вопросы дают ответы следующие факты. 18 июня 1935 года Германия и Англия заключили соглашение, по которому военно-морская мощь Германии могла быть доведена до 35 процентов мощи Королевского ВМФ. Это в равной степени относилось и к отдельным типам кораблей – линкоров, крейсеров, эсминцев и т. д. Германии было позволено строить подводные лодки в объеме 45 процентов, а после 1938 года и до 100 процентов тоннажа подводного флота Великобритании. Это был первый шаг к налаживанию взаимопонимания между Англией и Германией при безусловном признании немцами английского превосходства на море. На первый взгляд, с соперничеством на море между двумя странами, суще-

ствовавшим после Первой мировой войны, было покончено. Военно-морской пакт мог стать основой для мирного урегулирования.

15 июля 1935 года главнокомандующий ВМФ Германии адмирал Эрих Редер издал секретный приказ, в котором было сказано: «Соглашение достигнуто исходя из нашего решения навсегда исключить возможность вражды между Англией и Германией…»

Четыре года спустя ситуация изменилась. Гитлер был ослеплен своим быстрым успехом в Австрии и Чехословакии, считал, что у него имеются все основания ожидать от Англии «непротивления» его грандиозным планам. В речи, произнесенной им 22 августа 1939 года перед генералами и адмиралами в Оберзальцберге (в ней он изложил свои планы нападения на Польшу), Гитлер сказал:

«Позиция Англии представляется нам сомнительной. Я совершенно уверен, что ни один британский государственный деятель не предпримет никаких действий, которые могли бы увеличить риск войны».

Фюрер стремился умерить справедливые опасения командования ВМФ, но это ему не удалось. Взять, к примеру, коммодора Деница. Еще во время Первой мировой войны он, будучи младшим офицером, плавал на немецких подводных лодках. В 1935 году, после подписания военно-морского соглашения, он получил первые три подводные лодки, ставшие ядром Веддингенской флотилии. Затем он стал командующим подводным флотом, которому предстояло обучить своих командиров ремеслу подводника: как управлять лодкой, погружаться, всплывать, стрелять… К августу 1939 года он не слишком преуспел в этом деле, в Атлантику были отправлены только 22 субмарины. А поскольку две трети от общего количества подводных лодок, находящихся в эксплуатации, пребывают в порту, на переходе к цели или обратно, фактически против Великобритании одновременно могли быть использованы не более 7 субмарин. Очевидно, что для ведения войны этого было недостаточно. (В сентябре 1939 года Германия располагала в общей сложности 57 подводными лодками. Но 24 из них были слишком малы для работы в Атлантике, 11 находились в процессе реконструкции.)

С линкорами, крейсерами и авианосцами ситуация была еще серьезнее. Судостроительная программа Германии была рассчитана на 10 лет, и ее выполнение только началось. За этот период мог быть построен флот, состоящий из традиционных типов кораблей, в количестве достаточном, чтобы выполнить функцию охраны интересов Германии как морской державы; повысить ее значимость как союзника. Немецкий флот, которому в процентном отношении всегда предстояло быть меньше британского, не мог считаться серьезной силой в случае войны с Англией. Конечно, можно было построить больше подводных лодок, которые могли стать самым подходящим оружием против Великобритании, придержав строительство остальных кораблей. Тем более, что для этого существовали все условия. Таким образом, решение о начале войны с Англией напрямую зависело от кораблестроителей.

В полдень 3 сентября 1939 года командующий подводным флотом Германии внимательно изучал карту, на которой было нанесено положение всех немецких подводных лодок. Восемнадцать субмарин находились в море. Всего восемнадцать… В случае начала военных действий будет полным безумием рассчитывать на то, что такими скудными силами можно нанести серьезный вред противнику. Так, булавочные уколы, да и то не очень сильные. Беспокойные мысли ни на минуту не покидали Деница. Два дня назад он отослал в командование ВМФ (ОКМ) очередной рапорт, подчеркивающий необходимость ускоренного развития подводного флота.

Неожиданно дверь распахнулась, и в комнату поспешно вошел офицер разведки:

– Поступило сообщение из ОКМ.

Это была британская декларация об объявлении войны.

Дениц вскинул голову, схватил роковой лист бумаги и принялся ожесточенно комкать, словно был в чем-то виноват. Отшвырнув прочь бесформенный комок, он сначала заметался по комнате, затем запер за собой дверь.

Великая битва за Атлантику началась.

В тот же день 3 сентября 1939 года в штабе ОКМ в Берлине было проведено совещание, на котором рассматривались вопросы ведения военно-морских операций на море. Выслушав все доклады, гросс-адмирал Редер приказал остаться в комнате только «узкому кругу».

Это означало, что самые важные решения будут приниматься в присутствии нескольких офицеров. Поэтому большинство присутствующих покинули помещение. Оставшиеся собрались вокруг стола. Кроме самого «шефа» здесь были начальник штаба военно-морских операций адмирал Шнивинд, начальник оперативного отдела адмирал Фрике, его заместитель капитан 2-го ранга Вагнер, а также глава личного штаба Редера капитан 2-го ранга Шульце-Ментиг.

«Господа, – начал Редер, – сегодня война с Англией и Францией является реальностью, хотя фюрер, которому я не так давно излагал наши проблемы, заверил меня, что военно-морскому флоту нечего опасаться, как минимум, до 1944 года». В этом месте голос «шефа» едва заметно дрогнул, однако он быстро справился с эмоциями, и в дальнейшем его речь звучала спокойно и твердо. Он вкратце обрисовал сложившуюся ситуацию, оценив ее как тяжелую, но неизбежную. «Военно-морской флот находится в стадии создания. В его составе уже имеются хорошие новые корабли, однако их еще недопустимо мало. А учитывая полное отсутствие боевого опыта и наличие всего нескольких единиц тяжелых кораблей, можно смело сказать, что военно-морской флот пребывает в зачаточном состоянии. Таким образом, военно-морское командование Германии очутилось в положении, когда почти нечем командовать».

В дальнейшем часто говорили, что Редер заботился только о больших военных кораблях (столь любимых им линкорах и крейсерах) в ущерб подводным лодкам, зато Дениц не думал ни о чем, кроме своих субмарин. То, что ни одно из этих утверждений не являлось правдой, следует уже из первых решений, принятых 3 сентября 1939 года.

«Мы не можем даже думать о нападении на британский военный флот, не говоря уже о его уничтожении, – сказал Редер. – Следовательно, мы должны сосредоточиться на нанесении ударов по торговому флоту противника, а наиболее перспективным оружием для этого являются подводные лодки. Нам нужны подводные лодки, и в как можно большем количестве!»

Это историческое решение, принятое гросс-адмиралом Редером без колебаний, как поступил бы на его месте любой ответственный человек, было принято не под влиянием командира подводников адмирала Деница. Роль последнего заключалась в написании следующего послания в Берлин:

«Имея в распоряжении всего 22 субмарины с перспективой увеличения этого количества на 1 или 2 лодки ежемесячно, я не в состоянии принять действенные меры против Великобритании».

Мысль была выражена ясно. Редер отреагировал моментально, распорядившись немедленно разработать новую программу строительства подводных лодок, предусматривающую ежемесячный ввод в эксплуатацию двадцати – тридцати новых субмарин. Это могло быть выполнено только за счет замораживания строительства остальных судов – линкоров, крейсеров и авианосцев. Гросс-адмирал Редер, идеолог создания нового немецкого флота, это понимал. Судя по всему, решение далось ему нелегко, но 3 сентября 1939 года он не колебался: Германии нужны подводные лодки.

Через два-три года битва за Атлантику (такое название дали ей англичане) достигла высшей точки. Сумеют ли немецкие подводные лодки, число которых в июне 1940 года увеличилось на три единицы, а в октябре 1941 года – уже на двадцать три единицы, отобрать господствующее положение на море у Великобритании? Будет ли нанесен решающий удар ее военному потенциалу? Ведь между ней и американскими источниками простиралась Атлантика, а стране, как никогда, был необходим транспортный тоннаж.

Летом 1942 года немцы ежемесячно топили около 1 миллиона тонн торгового тоннажа противника; пополнение флота (хотя на американских верфях корабли строились с неправдоподобной скоростью) едва достигало половины этого числа. Только в июне 1942 года британское адмиралтейство сообщило о потере 145 торговых судов, многие из которых везли очень важные и ценные грузы.

Немцы бросали в бой все больше подводных лодок, постоянно вырабатывая новые тактические приемы нападения на вражеские конвои, но их противники также принимали меры к усовершенствованию методов защиты. Поэтому число потопленных немецких лодок тоже увеличивалось: медленно, но постоянно. До 24 августа 1942 года из 304 имевшихся в наличии субмарин 105 не вернулись из боевых походов (считая с начала войны). Многие командиры действовали в высшей степени успешно, но судьба их рано или поздно настигала. Битва была жестокой, все победы достигались дорогой ценой.

В августе 1942 года на базы не вернулись 12 субмарин. До этого потери не были столь высокими. Это были нелегкие дни для Карла Деница и его окружения. Оборона противника становилась с каждым днем все сильнее.

Дело в том, что союзники стали уделять значительно больше внимания обеспечению безопасности конвоев; немецким лодкам становилось с каждым днем труднее прорывать многочисленные заслоны эсминцев сопровождения, чтобы атаковать конвой. К тому же у союзников стало намного больше авиации – страшного противника субмарин, обладавшего многократным преимуществом в скорости.

Площадь, на которой мог орудовать этот смертоносный враг, постоянно расширялась и простиралась далеко от берегов Британских островов, Ирландии, Гренландии и Северной Америки. Подводным лодкам приходилось уходить далеко от земли, где они больше не были в безопасности, в открытое море; там самолеты не могли их преследовать – пока не могли.

На Нюрнбергском процессе 1946 года адмирал Дениц сказал следующее:

«Для этого периода войны было характерно постоянное наблюдение с воздуха, выполняемое внушительными военно-воздушными силами союзников. Хотя именно в это время я достиг апогея успеха, проблема авиации очень беспокоила меня, поскольку начиная с лета 1942 года потери немецкого подводного флота в результате бомбежек с воздуха неожиданно возросли, если я не ошибаюсь, более чем на 300 процентов».

Глава 2
ГИБЕЛЬ «ЛАКОНИИ»

– Подсудимый, предупреждение о том, что вы будете топить торговые суда, если они имеют вооружение, не добавило ничего нового к давно используемой вами практике потопления невооруженных судов без предупреждения.

Эти слова были произнесены сэром Дэвидом Максвеллом Файфом, помощником главного британского обвинителя на Нюрнбергском процессе. Он проводил перекрестный допрос Деница и вел тяжелую, изнурительную дуэль. Это была одна из самых волнующих сцен, разыгравшихся в зале суда. Для последнего главнокомандующего ВМФ Германии, который перед самым концом войны отдал приказ не уничтожать корабельные журналы, поскольку немецкому флоту нечего скрывать, речь шла о жизни и смерти.

Спустя много месяцев после процесса судейская коллегия союзников сняла с Деница первый пункт обвинения (преступление против мира), однако приговорила его к 10 годам заключения в соответствии с пунктами 2 и 3 обвинения (ведение агрессивной войны и нарушение законов ведения военных действий). Судьи пришли к следующему заключению:

«Хотя Дениц занимался строительством немецкого подводного флота и обучением офицеров-подводников, отсутствуют явные свидетельства того, что он причастен к преступным заговорам с целью ведения агрессивных действий или что он лично готовил и инициировал такие действия. Он был офицером, строго выполнявшим свои непосредственные обязанности… Совершенно очевидно, что его подводные лодки, которых сейчас осталось немного, были хорошо подготовлены к ведению войны… Они нанесли реальный ущерб противнику, потопив многочисленные суда союзников и нейтральных стран… Иными словами, Дениц активно участвовал в ведении агрессивной войны».

Трибунал также учел следующее:

1. Став командующим военно-морским флотом, Дениц не отменил (в своем ведомстве) «десантно-диверсионный» приказ Гитлера от 18 октября 1942 года, который, вопреки действовавшему международному законодательству, предписывал в обязательном порядке казнить попавших в плен десантников, диверсантов и лиц, занимающихся подрывной деятельностью.

2. Дениц, занимая высокое положение, не мог не знать, что значительная часть населения оккупированных стран содержится в концентрационных лагерях.

3. На совещании, проведенном Гитлером и Йодлем в феврале 1945 года, где обсуждались преимущества и недостатки официального уведомления о выходе из Женевской конвенции, Дениц выразил свое мнение так: «Лучше делать то, что мы считаем нужным, не сообщая об этом всем. Необходимо любой ценой сохранить свое лицо перед другими странами».

Обвинение особо подчеркивало тот факт, что развязанная немцами подводная война велась вопреки международному законодательству и была преступной. В качестве доказательства сэр Дэвид Максвелл Файф предъявил приказ, отданный Деницем всем командирам подводных лодок в море после случая с «Лаконией», о котором было сообщено по радио 17 сентября 1942 года:

«Не следует предпринимать попытки спасать экипажи потопленных судов».

Как появился такой приказ? Что произошло в те сентябрьские дни в центре Атлантики, в 500 милях к югу от Азорских островов?

12 сентября 1942 года около полудня подводная лодка «U-156» под командованием капитан-лейтенанта Хартенштайна направлялась к расчетному месту встречи с противни-

ком. Вскоре на горизонте был замечен корабль. Прошло немного времени, и уже можно было разглядеть прогулочную палубу: очевидный признак того, что неизвестное судно является грузопассажирским.

Ровно в 9 часов вечера субмарина «U-156» всплыла для ночной атаки. Был произведен залп двумя торпедами из первой и третьей труб. Примерно через две минуты они должны были сдетонировать, если не прошли мимо.

Взгляды всех матросов и офицеров на мостике были прикованы к часам. Прошло две минуты. Ничего. Люди замерли в ожидании. Две минуты десять секунд. Теперь в любой момент мог раздаться взрыв. Но ничего не происходило. Две минуты тридцать секунд. Кто-то недоуменно встряхнул свои часы. Две минуты пятьдесят секунд. Ничего!

Командир со злостью закусил губу. Сквозь прибор ночного видения он ясно видел вражеское судно, спокойно следовавшее мимо, разрезая носом белую пену. Оно уже несколько минут шло прямо, а не зигзагом; почему торпеды не попали в цель? Смертоносные рыбешки находились в пути уже больше трех минут. Теперь они наверняка далеко…

Пожав плечами, Хартенштайн вздохнул и отложил прибор ночного видения в сторону. Промахнуться на расстоянии 1500 метров! Надо же!

И в этот миг ночная тьма озарилась яркой вспышкой, а через несколько секунд и второй. На мгновение вражеское судно словно утонуло в слепящем пучке света. Два попадания! Над морем прокатился грохот разрывов.

Теперь все ждали информации от радиста. И она не замедлила поступить.

Корабль передает сигналы бедствия на 600 метрах!

«SOS – SOS – SOS – „Лакония“ торпедирована – „Лакония“ торпедирована – SOS…»

«Лакония»?

Чьи-то руки уже торопливо перелистывали страницы справочника морских судов. Вот оно: «Лакония», Ливерпуль, 19 695 брутто-регистровых тонн.

Это двадцатитысячник!

«Лакония» получила сильный крен, с борта спускали шлюпки. «U-156» осторожно приблизилась, уже можно было различить голоса уцелевших при взрыве членов экипажа.

– Amico, amico… – звучало со всех сторон. Итальянцы, что ли?..

Одного из барахтавшихся в воде парней втащили на палубу. Черные волосы, итальянская военная форма. Действительно итальянец!

Там есть еще итальянцы?

Человек эмоционально всплеснул руками и очень быстро заговорил. Он тараторил довольно долго и без умолку, правда, не по-немецки. Удалось понять только то, что он все время повторял слова: *«Тысячи товарищей»*. Тем временем на палубу втащили еще нескольких человек, среди которых наконец нашелся один, знавший немецкий язык. От него узнали больше. Выяснилось, что на борту транспорта «Лакония» находились от 1400 до 1800 итальянских военнопленных. По его утверждению, охранники-поляки после попадания торпед не открыли помещения, где содержались пленные; однако некоторым удалось протиснуться через иллюминаторы, чтобы спастись с тонущего корабля.

К этому времени на палубе «Лаконии» было уже около 100 человек, выловленных из воды. Среди них оказалось несколько англичан.

На «Лаконии» находились 463 члена экипажа, еще 268 человек направлялись в Англию в отпуск. Также там было 80 женщин и детей. 22 спасательные шлюпки находились в воде. А сколько еще людей плавало вокруг, взывая о помощи?

В ночь с 12 на 13 сентября в штабе подводного флота во Франции была получена радиограмма следующего содержания:

«Британское судно „Лакония“ потоплено Хартенштайном в квадрате 7721. К сожалению, на борту находились 1500 итальянских военнопленных. На настоящий момент удалось подобрать 90. Жду указаний».

Дежурный офицер немедленно разбудил Деница. Спустя две минуты адмирал уже стоял перед картой с местонахождением подводных лодок. Радиограммы из штаба следовали одна за другой: Дениц отдавал приказы командирам находящихся вблизи подводных лодок, чтобы они помогли подобрать уцелевших.

Все это время подводная лодка Хартенштайна оставалась у тонущего транспорта. Со всех сторон, насколько хватало глаз, в воде виднелись людские тела. Тех, кто подплывал ближе, немецкие моряки вытаскивали на палубу. К утру лодка уже была сильно перегружена. Из-за дополнительных 193 человек на ней в полном смысле негде было повернуться. Люди набились плотно, как сельди в бочке. Теперь лодка не имела возможности выполнить срочное погружение – это закончилось бы катастрофой. Люди подплывали со всех сторон и не могли понять, почему им отказывают в спасении. Немецкие моряки посылали людей к менее загруженным спасательным шлюпкам, которые располагались неподалеку, но толку от этого было немного.

Получив очередной доклад по радио, Дениц чувствовал большую озабоченность. Он знал лучше многих, какой опасности подвергаются направленные к месту трагедии подводные лодки. Спасая других, они неминуемо должны были пожертвовать собственной безопасностью. А если к месту гибели «Лаконии» подойдут военно-морские силы противника? Или еще хуже – пожалуют бомбардировщики? Вероятность такого исхода была велика…

И снова заработали радисты:

«Ни при каких обстоятельствах нельзя подвергать опасности подводные лодки.

В любой момент следует быть готовым к срочному погружению.

Уделите особое внимание наблюдению за вражескими самолетами и субмаринами.

Все подводные лодки, включая лодку Хартенштайна, должны принять на борт такое количество пассажиров, чтобы это не отразилось на мореходных качествах кораблей».

Командование подводным флотом во Франции договорилось с французским адмиралтейством о направлении в квадрат 7721 быстроходных французских кораблей из Бингервиля и Дакара, которые должны были принять на борт спасенных и освободить от них подводников.

Три немецкие лодки «U-156», «U-506» и «U-506» были перегружены пассажирами, к тому же имели на буксире по четыре-пять переполненных спасательных шлюпок. В таком виде они очень медленно направлялись к согласованному месту встречи с французскими кораблями. С того утра, когда затонула «Лакония», Хартенштайн каждые несколько часов передавал на международных 25-и 600-метровых диапазонах текстовые сообщения на английском языке:

«Любой корабль, который придет на помощь экипажу „Лаконии“, не будет мной атакован, при условии что я также не подвергнусь нападению кораблей или самолетов. Немецкая подводная лодка».

Один корабль, судя по силе сигнала находившийся поблизости, никак не отреагировал. А многочисленные береговые радиостанции союзников многократно продублировали это сообщение, в том числе и американская радиостанция на одном из аэродромов, расположенных на западном побережье Африки.

16 сентября 1942 года в 11.25 (через четыре дня после гибели «Лаконии») «U-156» была занята сбором своих четырех спасательных шлюпок, которые ночью разбросало в разные стороны. Неожиданно сигнальщик на мостике прокричал: – Вижу самолет, пеленг 70 градусов! Люди на мостике автоматически бросились к люку, ведущему во внутренние помещения. Скорее вниз и нырять! Но что делать со спасательными шлюпками на буксире, как быть

с сотней итальянских и английских офицеров, женщин и детей, находящихся во внутренних помещениях лодки?

Но командир заранее предусмотрел такую возможность. Последовал приказ:

– Поднять флаг с красным крестом!

Шестифутовое квадратное полотнище, спешно сшитое членами экипажа, было развернуто на палубе. Шесть матросов держали его так, чтобы противник – приближающийся тяжелый четырехмоторный «либерейтор» с американскими опознавательными знаками – его не мог не заметить. Следующее мгновение покажет, сбросят ли американцы глубинные бомбы. Сотни людей на «U-156» и в спасательных шлюпках затаив дыхание следили за бомбардировщиком. Он неотвратимо приближался, теперь уже поздно бомбить! «Либерейтор» с ревом пролетел над лодкой, изменил курс, снизился и снова начал сближение с лодкой.

В этот момент к немецкому командиру на мостике подошел английский офицер – летчик. «Лакония» должна была доставить его домой в отпуск.

– Послушайте, сэр, – сказал он, указав на сигнальную лампу, затем на себя и на приближающийся самолет, – я могу попробовать поговорить с ним на нашем языке, используя наши сигналы и сокращения.

Несколько мгновений Хартенштайн колебался, мало ли что… Но все-таки приказал включить лампу.

– Хорошо, но вы заранее будете мне сообщать, что собираетесь передавать. – С этими словами он отдал лампу англичанину.

Это был необычный, странный, волнующий момент. Подобных эпизодов в войне на море было немного. Пленный британский офицер передавал с борта немецкой подводной лодки сообщение азбукой Морзе пилоту американского бомбардировщика, совершающего заход для атаки. Его бомбы могли принести смерть и разрушения врагам и друзьям – немцам, англичанам, полякам, итальянцам; мужчинам, женщинам, детям.

Сначала американский пилот никак не отреагировал. Правда, бомбы он все же не сбросил, но продолжал летать вокруг. Англичанин передал сообщение о сложившейся ситуации, объяснил, что люди должны перейти на другие корабли, которые уже находятся поблизости. Реакции снова не последовало. Английский офицер снова начал передачу:

«На борту этой немецкой подводной лодки находятся англичане с затонувшей „Лакониии“, солдаты, гражданские лица, женщины, дети…»

Ответа не было.

Бомбардировщик улетел на расстояние прямой видимости, вернулся, опять удалился. Через полчаса он вернулся. Или это был уже другой самолет? В одном не приходилось сомневаться: это был бомбардировщик того же типа – «либерейтор». Самолет приближался на высоте между 2000 и 3000 футов. К нему было приковано всеобщее внимание. Люди ждали: может быть, теперь он подаст какой-нибудь сигнал? И дождались.

Перед носом лодки взорвались две глубинные бомбы. Несколько человек получили осколочные ранения.

– Рубить буксирные концы! – закричал Хартенштайн.

Теперь «либерейтор» приближался со стороны кормы. Следующие бомбы упали среди спасательных шлюпок с «Лаконии». В результате прямого попадания одна из них перевернулась. Несколько десятков англичан и итальянцев оказались в воде.

Еще две глубинные бомбы взорвались с задержкой в несколько секунд под постом управления «U-156». Лодку подбросило, после чего она с грохотом рухнула в воду. На несколько секунд боевую рубку скрыла черная вода. Мокрый флаг с изображением красного креста повис на ограждении мостика. В помещение поста управления и в носовые отсеки начала поступать вода.

– Приготовить спасательные жилеты! Англичан и итальянцев за борт!

Лодка оставалась на плаву, основные системы функционировали, двигатели работали. Возможно, пассажиров удастся высадить на спасательные шлюпки? А «либерейтор» уже начал новый заход для атаки…

– Я сыт по горло спасательными операциями! – в отчаянии крикнул Хартенштайн, когда «U-156», погрузившись, уходила с места разыгравшейся трагедии.

Выяснилось, что повреждения не такие серьезные, как показалось вначале. Перископ, дизель, батареи, антенну, гидрофоны – почти все это можно отремонтировать в спокойной обстановке собственными силами. Главное, «U-156» может двигаться и погружаться.

– Я так и знал! – воскликнул Дениц. – Этого следовало ожидать!

Ему только что позвонили из Берлина. Гитлер всегда считал, что подводные лодки не должны подвергать себя риску, занимаясь спасательными операциями. И вот что произошло! Дискуссия в штабе ОКМ разгорелась нешуточная.

– Пока мы занимаемся спасением противника, – горячился молодой офицер, – он нас убивает. Я считаю, господин адмирал, что с этого момента все уцелевшие члены экипажей торпедированных нами судов должны быть предоставлены своей участи.

Из этого следовало, что люди с «Лаконии», находящиеся на других подводных лодках, подвергают их такой же опасности, какой только что чудом избежала «U-156».

– Но я не могу приказать вышвырнуть их за борт, – возразил Дениц. – А спасательные шлюпки перегружены.

– А если они тоже подвергнутся нападению?

– Тогда снова будем спасать! К тому же завтра туда подойдут французы, и проблема будет решена. – Адмирал сделал паузу, глубоко вздохнул и в сердцах стукнул кулаком по столу. – Но отныне и впредь с этим покончено. Миновало время, когда мы могли делать все, что хотели. В дальнейшем я запрещаю подобные действия. Морская авиация противника по всем показателям превосходит нашу и является чрезвычайно опасной. Риск, на который мы идем, ничем не оправдан и противоречит элементарной логике. Тем более, что на американцев красный крест не производит впечатления.

На следующее утро 17 июня еще одна немецкая подводная лодка со спасенными пассажирами на борту подверглась бомбардировке, но не получила серьезных повреждений. Терпение Деница было на исходе, и по радио передали очередной приказ:

«Нельзя мириться с враждебными действиями противника по отношению к немецким подводным лодкам во время выполнения спасательных операций». Затем последовал приказ о полном запрете спасательных операций.

Спустя четыре года после всестороннего рассмотрения подводной войны немецкого флота и принятых британцами контрмер Международный военный трибунал в Нюрнберге пришел к выводу, что представленные трибуналу факты не дают основания признать Деница виновным в ведении подводной войны против вооруженных британских торговых судов. Но уведомление об оперативных зонах и потопление торговых судов нейтральных стран в этих зонах без соответствующего предупреждения являлось нарушением положений лондонского протокола 1936 года. Относительно «Лаконии» трибунал решил, что «представленные свидетельства не дают оснований утверждать, что Дениц отдал прямой приказ убить уцелевших моряков с затонувшего корабля. Приказы были неясными, неоднозначными и заслуживают глубочайшего порицания…». При формулировке обвинения трибунал принял во внимание множество фактов. В первую очередь – приказ британского адмиралтейства от 8 мая 1940 года, в соответствии с которым все суда, замеченные в проливе Скагеррак, должны быть потоплены. Кроме того, были учтены ответы следователям адмирала Нимица, который заявил, что Соединенные Штаты вели неограниченную подводную войну с первых дней

после вступления страны в военные действия. Исходя из изложенного приговор Деницу был вынесен без учета обвинения в нарушении им международных законов подводной войны.

Сегодня еще живы сотни англичан, находившихся в тот день на злосчастной «Лаконии». Ведь из 811 англичан почти 800 были спасены. А из 1800 итальянцев уцелели только 500. Три немецкие подводные лодки, участвовавшие в спасательных операциях, были уничтожены во время следующего боевого похода.

Глава 3
«БИСМАРК»

Во время Первой мировой войны в течение четырех долгих лет имперский флот открытого моря простоял в портах. Причиной тому явились совершенно неверные стратегические соображения. За весь период им было сделано всего несколько выходов, причем следствием одного из них стала Ютландская битва. Логическим завершением такой стратегии стало поголовное превращение моряков в революционеров. А народ начал поговаривать, что флот открытого моря слишком слаб и не способен выдержать испытания настоящим делом. На офицеров, служивших на больших надводных кораблях, был навешен ярлык, от которого им не удавалось избавиться вплоть до сентября 1939 года, когда молодой немецкий военно-морской флот снова оказался один на один против крупнейшей морской державы. Среди офицеров и матросов ходили мрачные разговоры, что и эта война, скорее всего, обойдется без военно-морского флота, которому придется остаться на последних ролях. Теперь девизом моряков стало: «Не вынуждайте нас в этот раз проявлять чрезмерную осторожность!»

Разумеется, стратегические соображения должны были стать решающим фактором при решении вопроса, куда послать тот или иной корабль, в какую точку необъятной Атлантики. Транспортные артерии противника должны быть перерезаны. Перед немецким флотом стояла нелегкая задача: топить торговые и транспортные суда и сразу после этого исчезать, чтобы не быть настигнутыми превосходящими военно-морскими силами Великобритании.

Так родилась тактика «ударь и убеги», тактика немецких «кораблей-призраков». Быстроходные и очень маневренные, они всегда появлялись неожиданно там, где их не ждали, топили какое-то судно и растворялись в океане. Юркие, словно морские угри, они ускользали, соблюдая строжайшее радиомолчание. Экран волшебника-радара, который позже помогал англичанам увидеть то, что не подвластно невооруженному глазу, пока еще не был изобретен. А воздушная разведка находилась в зачаточном состоянии. Где уж тут поймать корабль-призрак?!

Первые успехи подобных операций превзошли самые оптимистические ожидания. Три «карманных» линкора «Дойчланд», «Адмирал Шеер» и «Адмирал граф Шпее», тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» и другие крейсера охотились за вражескими торговыми судами и отправили на дно сотни тысяч тонн ценных грузов.

В начале 1941 года линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» вышли в Атлантику и в течение двух месяцев потопили 22 судна. Атмосфера в британском адмиралтействе накалилась до предела. «Корабли-призраки» будто растворялись в воздухе, обладая достаточным запасом топлива, чтобы скоро возникнуть на значительном расстоянии. Это казалось дьявольским наваждением.

К этому времени немецкие военно-морские офицеры уже вовсю использовали радарные установки *«Seetakt»*, в то время как у их противников ничего подобного пока не было. В этом вопросе немцы оказались далеко впереди и могли позволить себе поиграть в кошки-мышки с противником. Однако в штабе ОКМ в Берлине не видели повода тешить себя иллюзиями. Главнокомандующий ВМФ, так же как его адмиралы и штабные офицеры отлично знали: Англия делает все возможное, чтобы положить конец этой игре. Чем быстрее линкоры снова выйдут в море, тем больше у них шансов хотя бы еще раз «ударить и убежать». Как раз в это время на Балтике были завершены ходовые испытания нового, вооруженного до зубов гиганта – 41-тысячного линкора «Бисмарк». «Тирпиц», корабль этой же серии, ожидался из постройки несколькими месяцами позже. Имея в руках такое грозное оружие, грех было не действовать.

Первый выход в море «Бисмарк» должен был совершить вместе с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау», которые ожидали его в Бресте. Следовало проявить максимум оперативности! Но тут из Парижа пришли плохие новости. У «Шарнхорста» повреждена силовая установка, а «Гнейзенау» пострадал при очередной атаке британской авиации. Ремонтные работы грозили затянуться до начала лета.

Пришлось гросс-адмиралу Редеру принимать нелегкое решение. Время поджимало. «Бисмарк» должен отправиться в боевой поход один в сопровождении тяжелого крейсера «Принц Эйген». Однако отправить линкор почти без эскорта в пасть льву, в Атлантику, где англичане горели желанием сравнять счет… Решиться на такое было нелегко.

«Может быть, господин гросс-адмирал, нам лучше отложить операцию до завершения ремонта „Шарнхорста“? И „Тирпиц“ к тому времени уже будет достроен», – предложил адмирал Лютенс; его флаг должны были поднять на «Бисмарке». Осторожный адмирал не считал безрассудную храбрость своего командира разумной.

Однако гросс-адмирал был озабочен другими проблемами. На Средиземноморье скоро должно было начаться наступление немцев на Крит. Следовало не дать англичанам усилить свой флот в том регионе. А находящимся в Северной Африке войскам генерала Роммеля срочно требовалось доставить подкрепления. Единственным способом без особых проблем решить эти задачи было держать под постоянной угрозой морские пути Великобритании в Атлантике. Так что у Редера имелись весомые основания для принятия такого решения.

– К тому времени, мой дорогой Лютенс, наступит лето, и мы лишимся шанса пройти в Атлантику незамеченными.

Лютенс хотел осторожно возразить, но благоразумно воздержался. Он был убежден, что следует подождать, но не мог высказаться открыто. Ведь ему предстояло возглавить боевой поход, и он не желал, чтобы его сочли трусом. Редер добавил:

– Кто знает, что будет через три месяца, Лютенс? У нас нет выбора. «Бисмарк» и «Принц Эйген» должны выйти в море.

Первая и последняя операция немецкого флагманского корабля, начавшаяся вечером 21 мая 1941 года, когда он вышел из Бергена в роковой шестидневный рейс, была полна нелепых случайностей, путаницы, странностей, неверных предположений, успехов и трагических ситуаций, причем для обоих противников. Вряд ли можно назвать еще одну такую же короткую военно-морскую операцию, в которой противники так яростно стремились «достать» друг друга.

Начиная с 20 мая командующий британским флотом метрополии адмирал сэр Джон Тови, оставаясь на своем флагманском корабле в Скапа-Флоу, пребывал в большом беспокойстве. Воздушная разведка и британские агенты в Дании сообщили, что «Бисмарк» и «Принц Эйген» вышли в море и следуют на север. Скорее всего, они собираются прорваться в Атлантику. Очень скоро его догадки подтвердились. Разведка доложила: причалы Гримстад-фьорда возле Бергена, где обычно стояли немецкие корабли, пусты.

Операция, носившая кодовое название «Рейнское упражнение», началась. Сэр Джон Тови отдавал приказы, ни минуты не колеблясь. Он расставил крейсера на наиболее вероятном маршруте движения кораблей противника и, невзирая на плохую погоду, приказал продолжать вылеты разведывательной авиации, стремясь обнаружить местонахождение немцев. В Датский пролив, разделяющий Гренландию и Исландию, Тови направил крейсера «Норфолк» и «Суффолк», оснащенные новейшей радарной аппаратурой. Они должны были обнаружить «Бисмарк», несмотря на туман, который в это время года тянулся от границы паковых льдов.

Вице-адмирал Холланд ожидал противника к югу от Исландии. В его распоряжении были линкор «Худ» – самый большой в мире военный корабль, а также недавно принятый в эксплуатацию 35 000-тонный линкор «Принц Уэльский». Командующий флотом метропо-

лии и сам вышел в море. Он находился на своем флагманском корабле «Король Георг V». Вместе с ним шли линкор «Репалс», авианосец «Викториуз» и еще четыре крейсера.

23 мая «Суффолк» и «Норфолк» под прикрытием тумана искали противника. Около 8 часов сигнальщик с «Суффолка» заметил немецкие корабли. Капитан Эллис немедленно повернул корабль носом к «Бисмарку», чтобы тот попал в зону действия его радара, который пока имел ограниченный радиус действия. Вскоре он получил возможность с восторгом наблюдать за двумя яркими точками, ползущими по экрану. Все правильно! Это немцы! Корабли противника вышли из полосы тумана и следовали мимо ожидавшего их британского крейсера, который больше не терял их из виду, ожидая подхода своих линкоров.

Сэр Джон Тови получил сообщение, пролившее живительный бальзам на его истерзанную тревогой душу:

«Мы их обнаружили!»

Британская эскадра направилась к месту предполагаемого местонахождения кораблей противника. «Бисмарку» не удастся скрыться.

Но жизнь полна неожиданностей…

Первый сюрприз, самый неприятный для англичан, поджидал их рано утром 24 мая. В 5.50 «Худ» и «Принц Уэльский» навели орудия на немцев и открыли огонь.

Адмирал Лютенс имел приказ избегать столкновений с превосходящими силами противника. Перед ним стояла другая задача: нападение на транспортные линии англичан, идущие через Атлантику. Если же бой окажется неизбежным, он должен принять его и провести с максимальной эффективностью.

По мнению Лютенса, оторваться от противника было невозможно; ведь он мог наблюдать за его перемещениями тоже при помощи радарной аппаратуры. Поэтому он отдал приказ открыть огонь. Оба немецких корабля избрали своей целью «Худ». Ровно через шесть минут над английским линкором взметнулся столб пламени, огонь очень быстро распространился по всему кораблю. Прошло еще несколько минут, и над желто-красными языками вырос гриб черного дыма. Из центра пожарища выбросило добела раскаленный кусок металла, который тут же рухнул в воду, моментально вскипевшую вокруг. Это была одна из орудийных башен. Снаряд угодил в кормовой пороховой погреб, и «Худ» взорвался.

Немцы перенесли огонь на другой корабль противника. В горячке боя люди еще не успели осознать свой успех. Через десять минут получивший серьезные повреждения «Принц Уэльский» ушел с поля боя. За ним тянулся длинный шлейф густого черного дыма.

Сражение длилось 24 минуты. «Принц Эйген» не был поврежден, но в «Бисмарк» угодили два снаряда с «Принца Уэльского», в результате немецкий корабль был вынужден снизить скорость. Но на фоне ошеломляющего успеха – один вражеский линкор потоплен, другой получил серьезные повреждения – собственные проблемы казались мелкими неприятностями.

Но даже не слишком серьезные повреждения следует устранить, поскольку они могут помешать выполнению боевой задачи. «Бисмарк» имел за собой «хвост» мазута, который с воздуха без труда можно разглядеть с внушительного расстояния, и перестал быть «кораблем-призраком». Кроме того, адмирал Лютенс не был уверен, что сможет оторваться от других британских крейсеров, за перемещениями которых продолжал внимательно следить, глядя на радар.

Для англичан, понесших очень серьезные потери, было бы вполне естественным стянуть сюда все имевшиеся в наличии силы, чтобы покончить с «Бисмарком».

Под прикрытием проливного дождя «Принц Эйген» отделился от поврежденного собрата и ушел в Атлантику, чтобы приступить к выполнению основной задачи. «Бисмарк» остался один и, без сомнения, должен был стать объектом охоты.

Все британские корабли, находившиеся в это время поблизости в Атлантике, прекратили выполнение своих текущих задач и по приказу командующего направились к месту предполагаемого местонахождения «Бисмарка». В охоте приняли участие еще два линкора – «Рамилье» и «Родни». «Бисмарк» брали в кольцо. На подмогу вышли даже корабли Гибралтарской флотилии – линкор «Реноун», авианосец «Арк Роял» и крейсер «Шеффилд» под командованием адмирала Сомервилла; они должны были замкнуть кольцо с юга. Именно кораблям, пришедшим с Гибралтара, предстояло сыграть решающую роль в охоте, когда «Бисмарку» почти удалось прорваться к французскому берегу.

А пока «Суффолк» и «Норфолк» продолжали преследование «Бисмарка», следя за его передвижениями на экране радара. Немецкий адмирал имел все основания для беспокойства. Имея в своем распоряжении более совершенный радар с чувствительным приемником, он имел возможность регистрировать импульсы вражеских радаров. Поэтому Лютенс твердо знал: англичане держат его в узде. По крайней мере, он так думал…

И это было его роковая ошибка.

Почему он ее совершил, объяснить не сложно. Английские корабли посылали высокочастотные импульсы, которые отражались от стального корпуса «Бисмарка» и затем улавливались. Поэтому немецкий корабль был точкой на экране британских радаров. В это время радиус действия этого замечательного прибора, пока еще не очень совершенного, был невелик – около 13 километров.[1]

Приемник немецкого радара на борту «Бисмарка» улавливал импульсы радаров противника. Работая на прием, он имел больший радиус действия, чем радары британцев, поскольку не нуждался в энергии для посылки своих мощных импульсов. Британским радарам требовалась энергия, достаточная для следования импульсов в двух направлениях – туда и обратно. Немецкие приемники улавливали импульсы после совершения ими путешествия в одном направлении.

Поскольку приемники «Бисмарка» постоянно ловили импульсы вражеских радаров, Лютенс был уверен, что находится во вражеском кольце. Он не мог знать, что эти импульсы уже не обладают достаточной силой, чтобы после отражения вернуться к противнику. К несчастью, он не знал, что 25 мая в 3 часа утра преследователи потеряли с ним контакт; ему почти удалось от них ускользнуть.

В британском адмиралтействе и на флагманском корабле сэра Джона Тови царила паника: немецкий «корабль-призрак» исчез. Оставалось только продолжать поиски в юго-восточном направлении, потому что, судя по всему, «Бисмарк» направлялся в Брест.

И тут многочисленные береговые радиостанции союзников одновременно передали сообщение о том, что неизвестный немецкий корабль передал из района поиска два длинных радиосообщения. Это мог быть только «Бисмарк». Но зачем он пошел на такой риск? В момент, когда весь британский флот бестолково суетился в поисках исчезнувшего корабля, «Бисмарк» мог легко ускользнуть. И вдруг он сам объявляет о своем присутствии по радио, причем передает длинные сообщения, чтобы их мог засечь даже неумелый радист. Это казалось невероятным.

Но дело обстояло именно так. Теперь смятение воцарилось в Берлине и Париже – там следили за переговорами противника по радио и знали, что англичане потеряли «Бисмарка». И в этот момент Лютенс объявил о своем присутствии в эфире.

Объяснение столь странного поведения немецкого адмирала кроется в содержании его сообщений. Лютенс считал, что вражеские радары ни на секунду не упускают его из виду и противник идет за ним по пятам. А поскольку местонахождение «Бисмарка» известно, можно не прятаться и доложить командованию о победоносном сражении с британскими

[1] Число явно занижено. *(Примеч. издателя.)*

кораблями и потоплении «Худа». Ответное сообщение повергло Лютенса в шок. Ему предписывали соблюдать радиомолчание, потому что противник давно потерял с ним контакт.

Но было уже поздно. «Бисмарк» засекли сразу несколько береговых радиостанций союзников. Пеленги были нанесены на карту, и местонахождение «корабля-призрака» перестало быть тайной. Чтобы не терять времени, из адмиралтейства поспешно отправили радиограмму сэру Джону Тови на корабль «Король Георг V», чтобы офицеры на месте могли выработать план действий.

Получив от своих офицеров карту с расчетным местонахождением вражеского корабля, сэр Джон был потрясен. Получалось, что немцы находились далеко на севере. Должно быть, они планировали не прорыв к Бресту, а возвращение через Датский пролив! Неужели он так ошибся! Но предаваться самобичеванию времени не было. Оценив ситуацию, сэр Джон отдал соответствующие приказы.

С этого момента началось то, чего он больше всего опасался. На полной скорости британские корабли пошли не в том направлении, а «Бисмарк», как и прежде, держал курс к побережью Франции. Его командир не помышлял о возвращении на север.

Ровно через девять часов стало ясно, что пеленги нанесены на карту неверно. Ошибка произошла по вине одного из штабных офицеров с «Короля Георга V». В действительности «Бисмарк» находился на несколько сотен миль южнее.

Пришлось сэру Джону вторично за один день приказывать ложиться на обратный курс. Но к тому времени «Бисмарк» уже получил такую фору, что догнать его можно было только чудом. В роли чуда выступил адмирал Сомервилл, который вел свои корабли, в числе которых был авианосец «Арк Роял», из Гибралтара.

Продолжая недоумевать, куда исчез «Бимарк», британские корабли вели поиски. А пока они теряли время, немецкий флагманский корабль стремительно продвигался к безопасности.

В 10 часов 30 минут 26 мая поступило новое сообщение. Сквозь случайный разрыв в облаках пилоту «каталины» удалось разглядеть немецкий корабль, который на всех парах шел к французскому берегу. Самолету пришлось быстро удалиться из-за плотного зенитного огня, но это уже не имело значения. «Бисмарк» был снова обнаружен.

Англичане спешно выполнили расчеты. На этот раз ошибки не было, и полученные результаты обнадеживали. Корабли из Гибралтара уже на подходе. Но если бы не внимание пилота «каталины», вражескому кораблю почти наверняка удалось бы ускользнуть. «Реноун», «Арк Роял» и «Шеффилд» сразу легли на параллельный курс. А из Лондона адмиралу Сомервиллу был передан приказ не вступать в бой, ожидать подхода остальных линкоров. Ясно, что англичане не желали рисковать. Потеря одного корабля уже была серьезным ударом. Но линкоры находились еще далеко, состязаясь в скорости и стараясь как можно скорее прийти в заданный район. Пока следовало заставить противника снизить скорость.

Для достижения этой цели существовал один способ – торпедная атака. Море штормило, палуба авианосца раскачивалась во всех мыслимых направлениях. Но «свордфишей»–торпедоносцев нужно было поднять в воздух. Ценой неимоверных усилий им удалось взлететь. Самолеты со смертоносным грузом поднялись над бушующим морем и взяли курс к кораблю противника. На предусмотренном расстоянии они сбросили торпеды, повернули обратно, пока их не настиг зенитный огонь с «Бисмарка», набрали высоту и…

И тут летчики с ужасом обнаружили, что их торпеды несутся к британскому крейсеру «Шеффилд». Правда, пять из них взорвались, ударившись о гребни волн, но остальные уверенно двигались к цели. Отчаянные попытки крейсера уйти с их пути успеха не принесли. Торпеды настигли цель.

Казалось, англичане своими руками уничтожили последнюю надежду достать «Бисмарк».

Но все же еще один шанс, пусть небольшой, оставался. Спустя четыре часа торпедоносцы снова поднялись в воздух. На этот раз ошибки не произошло, они спикировали именно на «Бисмарк» и, прорвавшись сквозь завесу зенитного огня, сбросили свои торпеды. Стальные рыбки не промахнулись. Одна из торпед взорвалась, ударившись о бортовую броню колосса, который от этого лишь вздрогнул, но зато вторая угодила почти прямо в руль, изуродовав систему управления корабля. Лишившись рулевого управления, «Бисмарк» больше не мог маневрировать; он крутился на одном месте. Здесь его настиг смертельный удар.

Сэр Джон Тови, который уже был готов отказаться от преследования из-за острой нехватки топлива, оказался победителем. Теперь он мог использовать свои линкоры, чтобы уничтожить гиганта. Вечером 26 мая лейтенант Вольфарт, командир «U-556», заметил «Короля Георга V» и «Арк Роял». Британские корабли шли прямо на него. Из сообщений по радио Вольфарт знал о сражении не на жизнь, а на смерть, которое вел «Бисмарк». Из штаба подводного флота поступил приказ всем находящимся поблизости немецким подводным лодкам при возможности оказать помощь. Но в условиях непрекращающегося волнения субмарины не смогли атаковать противника. И теперь по воле случая два английских корабля шли прямо перед торпедными трубами «U-556». В тот день Вольфарт записал в своем военном дневнике:

«Мне даже не нужно было двигаться! Я уже находился на наилучшей позиции для атаки. Враг шел без сопровождения эсминцев и даже не зигзагом. Я находился между двумя кораблями и мог одним ударом отделаться от обоих, если бы у меня еще оставались торпеды. Тогда, возможно, я сумел бы помочь „Бисмарку“».

«U-556» возвращалась на базу из очередного боевого похода. На борту не оставалось ни одной торпеды.

Так судьба флагмана немецкого военно-морского флота была решена. Лишенный рулевого управления, растерзанный беспрерывным двухчасовым обстрелом, он затонул 27 мая 1941 года в 10 часов 40 минут. Правда, англичанам пришлось недешево заплатить за эту победу. Она стоила им многомесячного ремонта двух линкоров на верфях Соединенных Штатов. «Бисмарк» ушел на дно после того, как его командир капитан Линдманн отдал приказ затопить груду плавающих обломков, в которую к тому времени превратился корабль. Вместе с «Бисмарком» смерть нашли 1900 немецких матросов и офицеров, в том числе и адмирал Лютенс. В атаке на «Бисмарк» участвовали 8 линкоров, 2 авианосца, 4 тяжелых и 7 легких крейсеров, 21 эсминец, 6 субмарин и более сотни самолетов.

Сэр Джон Тови впоследствии написал, что «Бисмарк» храбро сражался до конца и ушел на дно, не спустив флага.

Глава 4
ПРОРЫВ

После гибели «Бисмарка» в Германии воцарилось уныние. Гитлер срочно призвал к себе гросс-адмирала Редера и потребовал отчет о происшедшем. Он желал получить объяснение допущенным, на его взгляд, тактическим ошибкам.

– Почему Лютенс не повернул обратно, потопив «Худ»? – в ярости вопрошал фюрер. – Почему он не последовал за «Принцем Уэльским» и не добил его? Отправить одним ударом на дно два вражеских линкора – вот это была бы впечатляющая победа. Тогда бы наш «Бисмарк» снискал славу непобедимого.

Если бы только, тогда бы… Все это казалось Редеру совершенно несерьезным. Кто угодно может выиграть сражение и даже войну, сидя за покрытым зеленым сукном столом. Он, Редер, как никто другой, знал, что командовать кораблем можно только с мостика. Командир флотилии был храбрым и грамотным офицером, достойным доверия. Судьба на этот раз оказалась немилосердной, и это было закономерным. К такому исходу он, главнокомандующий ВМФ Германии, был готов, начиная применять свою тактику «ударь и убеги», поскольку щедро посыпал солью хвост своего мощного противника.

Один удар, и доселе эффективная система «кораблей-призраков» приказала долго жить. Через несколько дней после потери «Бисмарка» «Принц Эйген», прорвав английскую блокаду, благополучно добрался до Бреста. Но в штабе напрасно ждали вестей от снабженческих судов; они были перехвачены англичанами.

В обстановке особой секретности в ОКМ велось создание сети судов обеспечения в удаленных, редко посещаемых частях Атлантики. Поэтому немецкие корабли, действовавшие в открытом море, всегда могли пополнить истощившиеся запасы. Теперь тайное стало явным. Англичане провели широкомасштабную операцию, в результате которой шесть из семи снабженческих судов попали в руки противника. А печальный опыт «Бисмарка» ясно показал, что противник быстро совершенствуется и в других областях. Он уже достиг нешуточных успехов в создании новой радарной аппаратуры; кроме того, радиус действия авиации неуклонно расширялся. Все это поколебало уверенность в возможности дальнейшего успеха действий «кораблей-призраков». Немецкий военно-морской флот больше не мог рассчитывать на использование в Атлантике своих больших кораблей. Бремя нападения на торговые пути Великобритании целиком ложилось на плечи подводного флота, которого в Атлантике было совершенно недостаточно.

А тем временем «Шарнхорст» и «Гнейзенау» оставались в гавани Бреста. К ним присоединился «Принц Эйген». Но какую они могли принести пользу? Все равно их больше нельзя было послать в Атлантику. Оставаясь у причалов Бреста, они подвергались непрерывным атакам авиации; оставалось только удивляться, что нанесенный им ущерб пока невелик. В дополнение ко всему в ОКМ поступил приказ из штаба Гитлера не подвергать корабли риску без особой необходимости. Потеря «Бисмарка» нанесла диктатору, который был очень чувствителен ко всему, что могло лишить его престижа, нешуточный удар. К тому же он гордился своими красавцами кораблями. Приказ гласил: избегать любого риска; с этим ограничением Редер боролся долго, но тщетно.

Представлялось очевидным, что корабли следует вывести из Бреста, где за восемь месяцев на них было сброшено 4000 тонн взрывчатки.

Как-то раз в штабе 2-го дивизиона в Булони пронесся слух, что «старик» окончательно свихнулся. В полдень 12 февраля 1942 года он неожиданно и без объяснений приказал всему

личному составу своей команды грузиться в армейские грузовики и возглавил конвой, двинувшийся в сторону мыса Грис-Нез.

Люди чувствовали себя школьниками, отправившимися на экскурсию. Зачем их везут? Что они должны увидеть? Многие с сомнением поглядывали на капитана, который явно нервничал. В конце концов рулевой решился подать голос:

– Сэр, позвольте спросить, что…

В ответ командир протянул ему бинокль и молча указал на море, показавшееся на юго-западе. Вряд ли смелый рулевой, как и остальные моряки, когда-нибудь забудет то, что ему довелось увидеть.

Вдоль береговой линии на полной скорости шла эскадра кораблей: пять, восемь, пятнадцать! Они были разными – большими и маленькими; это был настоящий флот. В самом центре двигались самые большие, без сомнения, это были линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также крейсер «Принц Эйген». Их сопровождали эсминцы и торпедные катера. Корабли двигались со скоростью не менее 28 узлов.

Описываемые события происходили в самой узкой части Ла-Манша, в непосредственной близости от побережья Великобритании. Возможно, британский лев уснул? Или англичане сочли происходящее миражом? Немцы, конечно, не трусы, но кто поверит, что их небольшой флот посмеет прорываться через пролив при свете дня под носом у английских береговых батарей, мимо дюжины аэродромов и портов, через минные поля…

Люди на мысе Грис-Нез махали фуражками, словно находились на военном параде, но такого парада им никогда не приходилось видеть. Эскадра обогнула мыс и взяла курс на север. Самая узкая часть Ла-Манша уже осталась позади, а противник еще и пальцем не шевельнул.

За месяц до этого о планируемой дерзкой операции знали всего несколько человек. 12 января 1942 года из Берлина в Растенбург, расположенный в Восточной Пруссии, вышел специальный поезд, в котором было только два вагона. В купе, предназначенном для проведения совещания, гросс-адмирал Редер излагал свой план высшим офицерам ВМФ, которых он неожиданно вызвал в Берлин днем ранее.

– Все мы, безусловно, понимаем, что оставлять наши корабли в Бресте больше нельзя. За прошедшие восемь месяцев противник не прекращал наносить бомбовые удары. Уверен, так больше продолжаться не может. Ведь только за вчерашний день на гавань Бреста было совершено триста воздушных атак!

Отсутствие боевого опыта у экипажей сделало обычный маршрут прохода в Атлантику неприменимым. Кроме того, на выходе из гавани всегда дежурит разведывательный самолет союзников, готовый сообщить в адмиралтейство о любых перемещениях немецких кораблей.

Если мы выберем северный маршрут вокруг Шотландии, все путешествие будет проходить в пределах радиуса действия вражеской авиации; к тому же англичане смогут использовать свой значительно более мощный, чем у нас, боевой флот. Иными словами, риск огромный. Единственная альтернативная возможность – прорываться через Ла-Манш. В этом случае риск, я уверен, будет не меньше, но предприятие может оказаться успешным. Здесь сыграет свою роль эффект неожиданности, в результате чего противнику не хватит времени, чтобы предпринять ответные действия.

Много долгих часов продолжалось обсуждение возможных плюсов и минусов предстоящей операции. Такого рода прорыв в пределах видимости английских берегов обещал стать беспрецедентным событием, нарушающим все традиции использования крупных боевых кораблей в морской войне. Напоследок Редер посчитал необходимым напомнить собравшимся следующее:

– Помните, что окончательное решение примет фюрер. Поэтому, когда вы будете излагать ему свое мнение, не пытайтесь преуменьшить возможные опасности, но и не проявляйте излишний пессимизм. Только так мы можем внести свой вклад в дело спасения наших кораблей.

В четыре часа адмиралы предстали перед Гитлером в его «волчьем логове» возле Растенбурга. Начиная с декабря 1941 года фюрера не покидала мысль, что союзники могут высадиться в Норвегии, чтобы оттуда нести угрозу с севера, поэтому он предложил перевести три военных корабля из Бреста на север.

Теперь была рассмотрена возможность проведения этой операции. В обсуждении приняли участие Джешоннек и Галланд из люфтваффе. По общему мнению, шансы на успех были пятьдесят на пятьдесят. Но Гитлер решил, что придется пойти на риск.

– Если корабли останутся в Бресте, – сказал он, – не приходится сомневаться, что рано или поздно враг выведет их из строя. Точно так же, когда человек болен раком, если его не оперировать, он в конце концов непременно умрет. Если же сделать операцию, он *может быть* спасен. Поэтому давайте оперировать!

Так было задумано мероприятие, которое позднее друзья и враги назвали выдающейся совместной операцией немецкого военно-морского флота и люфтваффе. Его успех полностью зависел от сохранения тайны. Вся необходимая под готовка должна была проводиться так, чтобы англичане ничего не заподозрили. Очень сложным оказалось замаскировать сбор целой флотилии минных тральщиков, которым предстояло очистить от мин дорогу для прохода кораблей. Она должна была протянуться от Бреста вдоль побережья Франции, Бельгии и Голландии до Гельголандской бухты.

Дорогу следовало подготовить в течение четырех недель. Ее длину разделили на несколько сотен участков, причем для каждого из них был изобретен правдоподобный повод, требующий немедленного траления мин. Появилось множество поддельных докладов всевозможной агентуры, содержащих информацию о новых вражеских минных полях, наличие которых требовалось срочно подтвердить. Предполагаемые минные поля постоянно меняли свое местоположение…

Дни сменяли друг друга, участок за участком – работа продвигалась. Минные тральщики беспрерывно меняли курс, иногда следуя в противоположных направлениях; иногда у их командиров возникали сомнения в здравости рассудка адмиралов, отдающих приказы из Парижа. Командиры кораблей не имели ни малейшего понятия о том, в какой операции они принимают участие. Они не могли догадаться, что итогом их действий станет свободный от мин пролив на секретной карте, висящей в одном из парижских кабинетов.

В конце января три молодых офицера, плававшие по Ла-Маншу начиная с 1940 года и успевшие изучить его лучше, чем собственную квартиру, были вызваны в Париж. Там они на десятьдней поселились в комнате, у двери которой стоял часовой. Поскольку молодые люди не совершили никакого преступления, им было предоставлено все необходимое, кроме свободы. Перед ними стояла сложная задача: тщательно изучить карты минных полей. Эти офицеры, которым предстояло стать лоцманами военных кораблей, были «освобождены» только после завершения операции.

В Брест они прибыли в лимузине с занавешенными окнами.

– Кто вы такие? – бдительно вопрошал командир «Гнейзенау». – Минные офицеры? Ну и что вы делаете на моем корабле?

Неужели даже командиры кораблей не были посвящены в тайну?

Прошло еще два дня. Время начала операции нельзя было изменить – оно зависело от прилива и отлива. С природой не поспоришь, даже обладая адмиральским званием. В назначенное время на причалы въехали армейские грузовики, наполненные людьми в хаки.

Для обеспечения качественной дезинформации флот даже заказал несколько тысяч солнцезащитных шлемов, подчеркнув необходимость сохранения этого заказа в тайне. Не приходилось сомневаться, что в течение нескольких часов соответствующую информацию получат и агенты противника.

Факт подготовки кораблей к выходу в море полностью скрыть было невозможно. Поэтому, когда информация о тропическом заказе достигла Бреста, она была встречена с немалым воодушевлением.

– Нас ожидают хорошие времена, парни, – будем загорать на солнечном юге.

– Круиз по Южной Атлантике – это совсем не плохо.

– Высадимся, пожалуй, на Азорские острова…

Высшее командование было в курсе этих слухов, но не пресекало их. Цель была достигнута. Никто не знал, какая операция планируется в действительности.

Выход в море был назначен на 8 часов вечера 11 февраля. Экипажам сообщили, что предстоят очередные боевые учения, поэтому до последней минуты никто не заподозрил правду.

За несколько минут до восьми оглушительно взвыли сирены: приближаются самолеты противника! Если бы в это время что-то произошло, это стало бы слишком большим невезением. Все закончилось благополучно, но все же два часа были потеряны. Возможно, эти два часа задержки в итоге спасли всю операцию.

Так случилось, что в это время вышел из строя радар у дежурного самолета-разведчика, поэтому отправление немецкой флотилии осталось не замеченным им. А к тому времени, когда ему на смену прибыл другой самолет, немецкие корабли уже миновали опасный район.

Во время воздушной тревоги у генерала Коллера из люфтваффе появилась неплохая идея. Он немедленно отправился на поиски адмирала Цилиакса, которого обнаружил нетерпеливо вышагивающим взад-вперед по палубе «Шарнхорста». Командир операции прорыва раздраженно вглядывался в густую завесу тумана, покрывшую гавань Бреста.

– Вы можете выйти в море при таком тумане?

Цилиакс минуту помедлил.

– Вообще-то да, но вражеский самолет…

– Прекрасно! Слушайте: я дам вам знать, когда британский самолет скроется из виду, и тогда вы покинете бухту. А дымовую завесу будут поддерживать всю ночь, и противник не узнает об отходе кораблей до утра.

Так и вышло. К тому моменту, когда британский патрульный самолет обнаружил эскадру, было часов утра. Самые опасные участки были уже пройдены, и корабли на полной скорости шли к самой узкой части Ла-Манша.

Получив информацию о прорыве немцев по проливу, в британском адмиралтействе ее не восприняли всерьез. Для англичан не являлось тайной: немцы что-то затевают, поэтому были приняты меры предосторожности – вдоль побережья появились еще несколько минных полей. Но утром февраля никто не думал о немецких военных кораблях. У адмиралтейских чинов и без того хватало головной боли – с прошлой ночи не функционировали все радары на побережье! Тогда еще никто не знал, что немцы впервые на полную мощность задействовали свои станции по созданию помех. В результате не работала ни одна из британских радарных установок, осуществлявших прием в диапазоне от 11 метров до 80 сантиметров. В результате оказалась парализованной система оповещения о воздушных тревогах. Теперь Великобритания могла ожидать налета люфтваффе в любой момент. Уловка сработала. В этой обстановке немецкая эскадра продолжала свой путь незамеченной. Когда же ее наконец обнаружили, адмиралтейство отказалось верить полученной информации.

Немцы? Этого не может быть! Они могли предпринять какие-то действия глубокой ночью, но не в полдень! Они не самоубийцы!

В 13.15 немецкая эскадра еще больше удалилась от Дувра, но одновременно немцы начали ощущать некоторое беспокойство. Англичане уже давно должны были их обнаружить.

В этот момент заговорили орудия с британского побережья, и все стало на свои места. Кстати, обстрел начался вовремя. Еще четверть часа, и немецкие корабли оказались бы за пределом досягаемости береговой артиллерии. Корабли сопровождения выпустили несколько дымовых снарядов, и огонь прекратился. Если бы и дальше все было так просто!

Оправившись от удивления, англичане забили тревогу. В это время немецкие корабли уже достигли бельгийского побережья. Первыми в атаку пошли шесть торпедоносцев морской авиации, ведомые капитаном Эсмондом, который десятью месяцами ранее нанес решающие удары по «Бисмарку». Все шесть были сбиты немецкими «мессерами» и «фокке-вульфами».

Следующими на сцене появились торпедные катера, за которыми следовали бомбардировщики, затем эсминцы, потом еще бомбардировщики. Немецкие корабли открыли огонь из всех имевшихся орудий. «Гнейзенау» и «Принцу Эйгену», благодаря умелому маневрированию, несколько раз удалось увернуться от торпед. В течение трех часов англичане потеряли нешуточное число самолетов. А немецкие корабли продолжили свой путь и скоро подошли к побережью Голландии.

В 15.28 корпус «Шарнхорста», следовавшего во главе походного ордера, содрогнулся от удара, на мгновение приподнявшего корабль в воздух. На мостике ни один человек не сумел удержаться на ногах. Все незакрепленные вещи и приборы были сброшены со своих мест. Линкор задел мину.

Через несколько секунд на мостик стали поступать сообщения: «Вышло из строя электрооборудование. Нет освещения. Повреждено рулевое управление. Не работает гирокомпас. Топки погасли».

Адмирал Цилиакс не скрывал беспокойства. Как не вовремя это случилось… На быстрое устранение повреждений надежды не было, а эскадру следовало вести дальше. Срочно был передан сигнал на эсминец «38» подойти и принять на борт адмирала. Переход с корабля на корабль в открытом море в условиях сильного волнения – предприятие не для слабонервных. Однако оно закончилось благополучно. Эсминец «38» скрылся в дымке, догоняя ушедшую вперед эскадру. А «Шарнхорст» остался один, потому что несколько небольших катеров нельзя было считать надежной защитой.

Людям на борту некогда было думать о подстерегающих со всех сторон опасностях. Они напряженно работали, причем достигнутые результаты удивили даже самих исполнителей. Если англичане не начнут массированную атаку, возможно, корабль снова сможет идти вперед. Спустя 12 минут главный механик доложил, что в топках снова горит огонь. Корабль принял «всего» 200 тонн воды – сущая ерунда. Еще немного, и стали поступать хорошие новости.

Восстановлено электроснабжение главных орудий. Основные электроприборы функционируют.

Слава богу, «Шарнхорст» снова имел возможность вести огонь. В 15.49, через 20 минут после взрыва, был запущен двигатель левого борта.

Срочно полный вперед!

Через полчаса «Шарнхорст» на полной скорости догонял ушедшую вперед эскадру. Неожиданно впереди появился силуэт корабля. Это оказался эсминец «38». Он покачивался на волнах, застопорив машины.

Оказавшись снова на борту «Шарнхорста», адмирал Цилиакс не скрывал радости:

– Увидев вас, я готов был кричать от восторга!

Британская пресса подняла вокруг этой наглой и успешной операции немцев большую шумиху. Каждая газета считала своим долгом выразить негодование слепотой английских моряков. Как они могли допустить, чтобы такое произошло у них прямо под носом? 14 февраля 1942 года «Таймс» написала:

«Вице-адмирал Цилиакс преуспел в том, что не удалось Сидонии, герцогу Мединых… Ничего более унизительного для гордости великой морской державы не происходило в наших водах с XVII века…»

Глава 5
«ГРАФ ШПЕЕ»

После успешного прорыва по Ла-Маншу в распоряжении адмирала Редера снова появилась боевая группа кораблей, которая могла наносить чувствительные удары. Гитлер вздохнул с облегчением. Оставаясь в своем «волчьем логове», он требовал, чтобы его держали в курсе всех деталей прорыва.

Для него, человека сухопутного до мозга костей, не знавшего и не понимавшего моря, как и вопросов военно-морской стратегии, величественные красавцы корабли были идолами, внушавшими благоговейное восхищение и трепет. На них, по его мнению, может быть, не следовало молиться, но нельзя было использовать их как попало. В 1934 году, еще будучи рейхсканцлером, фюрер присутствовал на военно-морских учениях на борту корабля «Дойчланд». Зрелище произвело на него незабываемое впечатление, которое он сохранил до конца своих дней.

В последующие годы ни один из крупных военных кораблей не был спущен на воду без присутствия Гитлера, если позволяли обстоятельства. Военные корабли виделись ему символом могущества непобедимой Германии. Величественные морские красавцы так потрясли воображение фюрера, что он и мысли не допускал, что один из них может быть потоплен в сражении. Но первые месяцы войны принесли ему жестокое разочарование потерей «Графа Шпее» – самого современного из трех броненосцев, которые Германии было позволено иметь в соответствии с Версальским договором.

Эта потеря явилась завершением трагедии, разыгравшейся в период между 13 и 17 декабря 1939 года, причем очень далеко от Германии и воюющей Европы – в эстуарии реки Плат на территории нейтрального Уругвая. 17 декабря в 6 часов вечера «Граф Шпее» поднял якорь. На глазах многотысячной толпы зевак, собравшихся на набережной Монтевидео, за два часа до истечения срока, отведенного ему уругвайскими властями, он медленно двинулся по узкому каналу в открытое море. Там его уже поджидали британские военные корабли, о численности и мощи которых в последние дни в Монтевидео ходили разные, порой нелепые слухи. Английским морякам пришлось довольно долго ждать противника.

Толпа на берегу жаждала увидеть казавшееся неизбежным сражение и получила незабываемое зрелище, хотя не совсем то, которое ожидала. Следом за «Графом Шпее» шел немецкий сухогруз «Такома», в первые дни войны зашедший в гавань Монтевидео в поисках убежища. Очевидно, судно решило прорваться домой под прикрытием тяжелых орудий «Графа Шпее».

Среди зрителей нарастало напряжение. Те, кто заранее вооружился биноклями, могли наблюдать нечто любопытное. Немецкие корабли снизили ход на расстоянии около 3 миль. Неожиданно откуда-то появились два морских буксира и лихтер. Должно быть, они подошли со стороны Буэнос-Айреса. Суда прошли между сухогрузом и военным кораблем. За ними проследовали еще несколько мелких судов. Теперь с берега уже ничего нельзя было разглядеть – расстояние стало слишком большим. Что же там происходит?

Ровно без пяти минут восемь из-под палубы «Графа Шпее» вырвался гигантский столб пламени. Через несколько мгновений в небо поднялось темное облако дыма, со стороны казавшееся гигантской черной розой. Секундой позже до потрясенной толпы донесся грохот взрыва. Сомнений не оставалось: «Граф Шпее» взорвался. Немцы затопили собственный корабль!

Сенсационная новость облетела земной шар. В прессе всего мира начались дискуссии; все, кому не лень, строили всевозможные гипотезы и догадки. Почему это случилось? По

какой причине командир корабля капитан Лангсдорф принял решение затопить корабль, не принимая бой с противником? Как немецкий корабль оказался в устье реки Плат?

В понедельник 21 августа 1939 года «Адмирал граф Шпее» вышел из Вильгельмсхафена и взял курс на север. В этом событии не было ничего особенного, и на борту не происходило ничего необычного. Возможно, корабль отправляется на боевые учения? Или они идут в другой порт? Точно никто ничего не знал.

Спустя некоторое время к кораблю появился более выраженный интерес. Дело в том, что он исчез. В порт он не вернулся; никто не знал, где он находится. Британское адмиралтейство не было исключением. «Один или два бронированных корабля противника, – было объявлено, – покинули порт. Установить их местонахождение в настоящее время не представляется возможным».

Может быть, немцы пытаются тайно вывести свои «карманные» линкоры на позицию, удобную для нападения (после официального объявления войны) на британские торговые пути? На этот вопрос лорды британского адмиралтейства желали получить ясный ответ. Часть кораблей флота метрополии была спешно отправлена вести наблюдение за районами между Гренландией, Исландией, Шетландскими и Оркнейскими островами. Их экипажи не имели конкретного задания – им следовало только держать глаза открытыми. Однако похвальная бдительность была проявлена зря. Ни один вражеский корабль не был замечен. Впрочем, вряд ли стоило этому удивляться. «Граф Шпее» и «Дойчланд» успели миновать опасные проливы и скрылись на безбрежных просторах Атлантики.

Даже после официального объявления войны об исчезнувших кораблях долгое время ничего не было слышно. Первая информация появилась только 30 сентября, когда две спасательные шлюпки были выброшены на берег на северо-востоке Бразилии в районе Пернамбуку. Высадившиеся с них моряки сообщили, что их судно – британский сухогруз «Клемент» был остановлен и потоплен крупным немецким военным кораблем.

Это сообщение подтвердило самые худшие опасения англичан, но в адмиралтействе почувствовали какое-то облегчение. Больше не приходилось блуждать в темноте. Наступила неприятная, но определенность: немецкий рейдер нес угрозу безопасности Южной Атлантики. Этот факт теперь был точно установлен, и можно было принимать ответные меры. Спустя несколько дней на дно отправился еще один британский корабль, но теперь в Северной Атлантике. Возможно, новый «корабль-призрак» за ничтожный промежуток времени сумел пройти несколько тысяч миль на север, чтобы и здесь оставить свою визитную карточку? Это представлялось маловероятным. Очередные новости не оставили повода для сомнений. Сразу три британских сухогруза – «Эшли» (4229 тонн), «Ньютон Бич» (4661 тонн) и «Хантсмен» (8300 тонн) – исчезли без следа у берегов Африки. Понятно, что один рейдер не может находиться одновременно у побережья Южной Америки, в Северной Атлантике и в водах Западной Африки. Значит, их больше.

После этого у британского адмиралтейства не оставалось другого выбора: пришлось формировать специальные эскадры и отправлять их на охоту за зловредными немецкими рейдерами. Между прочим, эта миссия была совсем не простая. Во-первых, чтобы обнаружить одиночный корабль на бескрайних просторах океана, требовалось большое везение. Во-вторых, каждая из этих эскадр должна была по всем показателям превосходить немецкий корабль. Следует отметить, что немецкие «карманные» линкоры, развивавшие скорость 28 узлов, были намного быстрее своих тяжело вооруженных преследователей, а установленные на них шесть 11-дюймовых орудий были мощнее, чем вооружение менее крупных, но более быстроходных кораблей союзников.

После долгих размышлений были сформированы девять эскадр. Не менее 23 крупных кораблей – 4 линкора, 14 крейсеров и 5 авианосцев – были сняты с других заданий, поскольку

были необходимы для «охоты за призраками». Одновременно у англичан возникло много дополнительных проблем, а это было немаловажной целью немецкого командования.

В директивах, полученных капитанами «Графа Шпее» и «Дойчланда», было сказано следующее:

«1. 1. Ваша задача – выйти в Атлантику незамеченными, но, уже оказавшись там, вы должны на первом этапе избегать всех встречных судов. Эта инструкция должна выполняться, даже если между Великобританией и Германией начнется открытое военное противостояние. Приказ о начале активных действий вы получите по радио.

2. Затем ваша задача – любыми способами мешать судоходству противника, сеять сумятицу и хаос на торговых путях. Старайтесь как можно дольше избегать контакта с военно-морскими силами врага. Даже имея явное превосходство в силе, в бой следует вступать, если это связано с выполнением вашей основной задачи – затруднением движения снабженческих судов противника.

3. Быстрая и частая смена местонахождения будет создавать противнику дополнительные трудности и одновременно препятствовать судоходству, даже если более серьезные результаты не будут достигнуты. Периодический уход в удаленные районы и „исчезновение“ будут усиливать замешательство противника, что также отвечает нашим целям».

Таковы были основные положения, регулирующие деятельность немецких «кораблей-призраков».

В ноябре «Граф Шпее» оставил еще одну визитную карточку, на этот раз в Индийском океане. Он потопил небольшой танкер у восточного побережья Африки. Не приходится сомневаться, что он мог найти более крупную дичь на весьма напряженных морских путях, сходившихся в Адене, но перед немцами не стояла задача топить максимальный тоннаж. Они должны были создать обстановку общей нервозности, при этом стараясь ввести в заблуждение своих преследователей. Поэтому, отправив на дно очередную жертву, корабль немедленно направился вокруг мыса Доброй Надежды в Южную Атлантику, где с промежутком в несколько дней потопил три судна, следовавшие по пути из Кейптауна во Фритаун. Но тут удача, ранее сопутствовавшая немецкому рейдеру, решила от него отвернуться.

Один из трех сухогрузов, носивший имя «Дорик Стар», имел на борту далеко не трусливого радиста. Он не обратил внимания на категорическое требование немцев не приближаться к радиорубке и не испугался предупредительных выстрелов с вражеского корабля, а продолжал без остановки передавать в эфир сигнал бедствия, указывая координаты места встречи с противником.

Стоя на мостике «Графа Шпее», капитан Лангсдорф со злостью опустил бинокль, в который наблюдал за «Дорик Стар».

– Черт бы побрал этого парня, – пробормотал он, – его сигналы сейчас соберут на нашу голову весь британский флот.

Его раздражение было понятно. Теперь поход в Индийский океан, предпринятый им с целью обмануть противника, терял всякий смысл. Лангсдорф мог представить радость командиров эскадр союзников, которые вели поиски немецкого рейдера. Они получили от «Дорик Стар» его точные координаты.

Правда, это еще не означало, что его поймали. Хотя ситуация сложилась не в пользу немецкого корабля, капитан Лангсдорф намеревался использовать ее наилучшим образом. Тот факт, что в данный момент его местонахождение не является тайной, можно было обернуть в свою пользу. Теперь противник сосредоточит все свои силы в этом районе, а он преспокойно покинет его и снова скроется на бескрайних просторах Атлантики.

– Мы останемся здесь на день или два, – сообщил он своим офицерам. – Не думаю, что англичане доберутся до нас раньше. Затем на некоторое время скроемся в тех районах Атлантики, куда редко кто-нибудь заглядывает.

– На 4 декабря назначено наше следующее рандеву с «Альтмарком», – напомнил один из офицеров.

– Прекрасно, – улыбнулся Лангсдорф, – завтра мы здесь как следует поохотимся, а потом отправимся к месту встречи.

Современное судно обеспечения «Альтмарк», перевозившее наливные и сухие грузы, работало «в паре» с «Графом Шпее», чьи успешные набеги без такой эффективной помощи были бы невозможны. В отличие от союзников, у немцев не было своих баз за пределами Европы, где они могли бы пополнить запасы топлива, продовольствия, боеприпасов и т. д. Когда 4 декабря корабли встретились в установленной точке, прогноз капитана Лангсдорфа был с блеском претворен в жизнь. Немцами был отправлен на дно крупный рефрижератор, в результате чего объем потопленного тоннажа противника начиная с 30 сентября был доведен до 50 000 тонн. У капитана и команды «Графа Шпее» имелись все основания гордиться своими достижениями. Они успешно сеяли хаос и панику на судоходных путях союзников, выполняя свою основную задачу. Хотя корабль находился в море начиная с 21 августа, его машины работали бесперебойно. Но подошло время вернуться домой, чтобы дать людям передохнуть, а механизмам – пройти техническое обслуживание и профилактический ремонт.

Лангсдорф правильно оценил последствия радиопередач с «Дорик Стар». К тому моменту, как к точке с указанными координатами подошли британские силы, он уже успел удалиться на безопасное расстояние. К месту действия прибыли две из девяти эскадр; задержись он еще немного, мог попасть в беду. Группа «H», в состав которой входили крейсера «Сассекс» и «Шропшир», и группа «К» – линкор «Реноун» и авианосец «Арк Роял», смогли только убедиться, что немецкий рейдер снова ушел.

Однако капитан Лангсдорф совершил ошибку, полагая, что все британские корабли, разыскивающие его в Южной Атлантике, поспешат к месту, указанному радистом «Дорик Стар», оставив другие районы без защиты. К примеру, коммодор Харвуд, командовавший группой «G», даже не помышлял о выводе своих четырех крейсеров – «Кумберленд», «Экзетер», «Аякс» и «Ахиллес» – с занимаемой ими позиции в районе реки Плат.

– Рано или поздно, – доказывал коммодор Харвуд, – «корабль-призрак» появится и здесь. Нам следует только набраться терпения и подождать.

Тут он попал в точку. Дело в том, что грузопоток с реки Плат в Великобританию был постоянным и достаточно крупным, поэтому являлся заманчивой целью. Вряд ли можно было выбрать более удачный момент, чтобы послать на дно два-три загруженных под завязку судна, чем сейчас, когда считалось, что англичане сосредоточили все свои силы на поиски «Графа Шпее» у восточного побережья Африки.

Так капитан Лангсдорф принял воистину судьбоносное решение – сначала нанести короткий визит в Южную Америку, а потом возвращаться домой.

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.