



Дэвид Вудворд
«Тирпиц». Боевые действия
линкора в 1942-1944 годах

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608865

«Тирпиц». Боевые действия линкора в 1942–1944 годах: Центрполиграф; М.; 2005

ISBN 5-9524-1636-5

Аннотация

Гигантский линкор «Тирпиц» был гордостью германского флота и самым большим военным кораблем в Западном полушарии. Одним своим существованием он оказывал серьезное влияние на ход войны. Контроль за действиями корабля требовал привлечения значительных сил воздушного и морского флотов. Эта книга рассказывает об отчаянных попытках союзников потопить гигантский линкор «Тирпиц», представлявший смертельную угрозу для военно-морского флота союзников в Атлантике.

Содержание

Предисловие	4
Глава 1	8
Глава 2	17
Глава 3	24
Конец ознакомительного фрагмента.	31

Дэвид Вудворд

«Тирпиц». Боевые действия линкора в 1942–1944 годах

Предисловие

Рассказ о роли «Тирпица» («Tirpitz») в войне на море не может не отличаться некоторой расплывчатостью. Боевыми достижениями этот линкор¹ был в значительной степени обязан одному лишь своему существованию, в то время как другие надводные корабли, подводные лодки и авиация наносили реальные удары по союзникам в местах, находящихся порой в тысячах миль от его местоположения.

В какой-то мере его роль схожа с ролью германского флота открытого моря. В Первой мировой войне этот флот поддерживал боевые действия подводных лодок и авиации, нанеся удары по линиям снабжения союзников, и сковывал действия их сил – в основном британских, чья совокупная военно-морская мощь превосходила мощь германского флота.

Борьба против «Тирпица» началась сразу после того, как он вступил в строй в январе 1942 г., и продолжалась вплоть до его гибели почти три года спустя. Сначала она велась в рамках операций против других больших немецких надводных кораблей, но в конце остался только «Тирпиц», несмотря на то что с географической точки зрения условия войны складывались в пользу немецкого флота. Наличие у него баз в Атлантике, как в Норвегии, так и во Франции, означало, что позиции блокады Германии в 1914–1918 гг. – в проливе Па-де-Кале и рубеж Берганд – Шетландские острова – были бесполезны.

Таким образом, Атлантический океан был открыт для немецких кораблей, а ведь это был океан, через который в британские порты шли поставки вооружения и техники из США и по которому Великобритания доставляла войска и материальные средства на Ближний и Дальний Восток, а также осуществляла поставки в Советский Союз.

С самого начала военных действий союзников главный удар по коммуникациям в Атлантике наносили германские подлодки, тем не менее, немецкие надводные корабли тоже играли определенную роль. В то время, когда положение на фронте зависело даже от одного-единственного конвоя союзников, удачное и искусное применение надводных кораблей могло изменить весь ход войны.

В этих условиях было крайне необходимо сдерживать действия больших немецких рейдеров²; ведь, по крайней мере в начале войны, они могли совершать плавания, которые были не под силу подводным лодкам. Один рейдер класса «Граф Шпее» мог отвлечь от главного театра военных действий в Атлантике до десятка крупных кораблей союзников.

На коммуникациях союзников действовали не только немецкие военные корабли, построенные специально для рейдов на коммерческих линиях, но и переоборудованные для этих целей грузовые суда (вспомогательные крейсера). Они атаковали одиночные торговые суда или обеспечивали снабжение других кораблей.

Эти действия достигли своего апогея весной 1941 г., еще до того, как «Тирпиц» вошел в строй, но в то время мы еще не знали, что эпоха господства надводных кораблей ушла в прошлое; из десяти крупных кораблей Германии «Бисмарк», «Тирпиц», «Шарнхорст», «Гней-

¹ Линкор – линейный корабль. (Здесь и далее примеч. ред.)

² Рейдер – надводный корабль или вооруженное судно, ведущее самостоятельные боевые действия на морских коммуникациях противника с целью нарушения его судоходства путем уничтожения и захвата торговых судов.

зенау», «Граф Шпее», «Шеер», «Лютцов» (бывший «Дойчланд»), «Принц Евгений», «Хиппер» и «Блюхер» были потоплены только «Бисмарк», «Граф Шпее» и «Блюхер», и мы не могли даже предположить, что оставшиеся корабли будут из-за нехватки топлива и все возрастающего господства союзников в воздухе пребывать в бездействии.

В результате этого к концу войны большие корабли противника уже не могли нанести союзникам такой урон, какой они наносили раньше. В связи с этим может возникнуть вопрос – почему особое внимание уделяется именно «Тирпицу», а не другим немецким линкорам?

Тому есть две причины. Во-первых, необходимо принять во внимание тот факт, что его размеры и вооружение, а также мужество и мастерство, которые были проявлены при его уничтожении, оказали ощутимое влияние на ход войны на море. Во-вторых, причина изучать историю этого корабля заключается в том, что условия его участия (или неучастия) в боевых действиях 1942–1944 гг. больше соответствуют условиям, которые могут сложиться в возможной будущей войне, чем те, что были в войне 1939–1945 гг.

Следует отметить, что большим подспорьем для союзников стали растущие трудности противника в обеспечении своего флота топливом и возросшая дальность и ударная мощь их бомбардировочной авиации; однако не надо забывать, что, какими бы значительными ни были эти преимущества, они вряд ли много дали бы без подавляющего превосходства союзников в кораблях, самолетах и сухопутном вооружении.

Весьма сомнительно, что это исключительное превосходство сохранится за нами в следующей войне. Демократические страны не вступят в войну при наличии у них превосходства сил, поскольку в этом случае им не угрожает нападение.

Соответственно, если возникнет необходимость потопить или повредить любой корабль в такой же ситуации, в которой оказался «Тирпиц» в 1942–1944 гг., это будет очень трудной задачей, и поэтому опыт борьбы с «Тирпицем» может оказаться очень полезным.





Глава 1

ГЕРМАНСКИЕ ВМС

«Тирпиц», по завершении строительства, стал самым большим линкором в мире. В течение трех лет он отстаивался в отдаленных фьордах Северной Норвегии в районе Нордкапа. Корабль крайне редко выходил в Атлантику, но одним своим присутствием оказывал огромное влияние на ход войны.

Для того чтобы предотвратить его прорыв в Атлантику или нападение на конвои, следовавшие в Северную Россию, британский флот метрополии вынужден был все время находиться в боевой готовности. А чтобы держать этот флот в постоянной боевой готовности, приходилось приносить в жертву британские интересы в других частях света.

Многие корабли, вместо того чтобы воевать в других местах, следили за «Тирпицем», в то время как без их прикрытия гибли линкоры на Дальнем Востоке, тонули грузовые суда в Атлантике, рассеивались, уничтожались или задерживались конвои в Россию.

«Тирпиц» надо было потопить во что бы то ни стало, и мы делали все, что могли, – бомбили, торпедировали, минировали, устанавливали глубинные фугасы, используя авианосцы, бомбардировщики, мини-подлодки, боевых пловцов и даже 55-футовое норвежское рыбацкое суденышко.

Этот линкор необходимо было постоянно держать под наблюдением с близкого расстояния – этим занимались подводные лодки, самолеты и группы бойцов норвежского Сопротивления.

Эта книга рассказывает о корабле и его судьбе. В ее основу легли материалы британских, норвежских и немецких официальных источников, а также воспоминания людей, союзников и врагов, которые участвовали в боевых операциях.

«Тирпиц» был спущен на воду в Вильгельмсхафене на верфи «Блом и Фосс» 1 апреля 1939 г. в присутствии Гитлера, который произнес в честь этого события речь, после которой атмосфера в Европе еще более накалилась, что и привело в конце концов к взрыву.

По немецкой традиции название корабля держалось в секрете до того самого момента, когда разукрашенная бутылка шампанского разбилась о его борт и рабочие опустили по обе стороны его носа щиты с надписью, сделанной тяжеловесным готическим шрифтом, – «Tirpitz».

Церемонию спуска на воду открыла дочь Тирпица фрау фон Хассель, жена немецкого посла в Риме, который позже был казнен за участие в заговоре 20 июля 1944 г.

Рядом с Гитлером и фрау фон Хассель на праздничной трибуне, над которой возвышался нос корабля, стоял гросс-адмирал Эрих Редер, который занимался строительством второго германского флота, подобно тому как гросс-адмирал Тирпиц строил первый³. Должно быть, Редер доволен выбором имени для этого линкора, поскольку, когда несколько недель назад на воду спускали корабль-двойник «Тирпица» – «Бисмарк», он разразился полной сарказма речью по поводу наименования боевых кораблей. Бисмарк был непопулярен в германском флоте, необходимость которого никак не хотел признавать, и только давление сверху заставило Редера согласиться с этим названием. Аналогичным образом кайзер Вильгельм II еще при жизни Тирпица приказал назвать один из своих крейсеров «Фюрст Бисмарк», чтобы умиротворить старого канцлера.

³ Первый германский флот – здесь: флот кайзеровской Германии в годы Первой мировой войны. Второй германский флот – Кригсмарине (флот фашистской Германии).

Для Редера и второго германского флота спуск на воду корабля «Тирпиц» явился вехой на пути создания ВМС, достаточно крупных, чтобы представлять реальную угрозу для Великобритании на воде и под водой. Еще пять или шесть лет мира, считал Редер, и эта цель будет достигнута. Это случилось бы в 1945 г., как раз через 10 лет после того, как Гитлер нарушил условия разоружения, предусмотренные Версальским договором, и как раз через четверть века после того, как первый германский флот совершил массовое самоубийство у Скапа-Флоу.

Изучение событий, происшедших за 20 лет, между 1919-м и 1939 гг., и за всю жизнь Тирпица и Редера, помогает понять, почему Германия вела боевые действия именно так, а не иначе. Объясняют эти события и действия корабля «Тирпиц».

По условиям Версальского договора от ВМС Германии осталось лишь восемь линкоров додредноутной эры, уже успевших устареть к 1919 г., восемь легких крейсеров такого же возраста, 22 эсминца и два торпедных катера. Подводные лодки и морская авиация попали под запрет.

Вдобавок предписывалось, что водоизмещение любого корабля, строящегося взамен пришедшего в негодность, должно быть меньше, чем у корабля того же типа, строящегося в любой другой стране. Максимальное водоизмещение для линкоров было установлено в 10 000 тонн, крейсеров – 6000 тонн, эсминцев – 800 тонн и торпедных катеров – 200 тонн.

Но самым печальным было состояние духа немецких моряков, которые не могли забыть могущественный надводный флот – второй по силе в мире, – который был уничтожен без решающей битвы. Его гибель по приказу свыше, последовавшая во время кризиса в войне, высекла искру, которая в течение нескольких дней разожгла огонь революции в измотанном войной полуголодном Втором рейхе.

Имперский флот закончил свои дни в сознании того, что не оправдал надежд нации и не выполнил свой долг, став причиной того, что война закончилась для немцев величайшим унижением, хотя это и позволило спасти жизни сотен тысяч немцев и союзников, которые оказались бы напрасной жертвой в безнадежной для Германии борьбе в первые месяцы 1919 г.

Положение было ужасным и даже могло показаться безнадежным; разгромленная страна в огне революции и опозоренный флот – без кораблей и экипажей. Все, что осталось, – это горстка офицеров, которые с исключительным упорством, против воли своего народа, своего правительства и в нарушение условий договора, навязанного странами-победительницами, взялись за возрождение военно-морских сил.

Флот Редера должен был стать вторым германским флотом; начало ему было положено при крайне удручающих обстоятельствах, в отличие от условий строительства первого флота менее чем четверть века назад, когда Тирпиц, государственный секретарь по делам ВМС, занялся преобразованием горстки кораблей, способных в 1897 г. вести лишь оборону побережья, во флот, на который не посмел бы напасть самый мощный флот в мире (конечно же британский).

Германская дипломатия тех лет, действовавшая с дубинкой в руках и прекрасными словами на устах, всячески старалась убедить весь мир, что этот флот предназначен для предотвращения нападения Великобритании, а вовсе не для войны с ней.

Тирпиц утверждал, что не видит причин для беспокойства со стороны Великобритании по поводу его флота, точно так же как Гитлер позже заявлял, что не видит причин для беспокойства с ее же стороны по поводу вторжения немецких войск в Польшу или нарушения англо-германского морского соглашения, хотя, как мы позже убедимся, Редер создавал флот специально «для решения британской проблемы», и он должен был достичь нужной мощи, пока Великобритания все это наблюдала.

Тирпиц родился в 1849 г.; как и большинство морских офицеров, он был выходцем из среднего класса; частица «фон» была пожалована ему позже. Его назначили госсекретарем после командной должности в Китае, но, еще будучи инспектором по торпедным катерам, он выделился своими недюжинными организационными способностями. Торпедные катера представляли собой хрупкие суденышки; их вооружение и сами они были в ту пору новинкой. Никто не знал, на что они были способны, но во Франции и Германии надеялись, а в Великобритании боялись, что их появление станет концом великого британского броненосного флота. Тирпиц взял эти катера под свою опеку и бесконечными учениями довел их боевую подготовку до высочайшего уровня. Они передали его по наследству эсминцам флота открытого моря⁴, а те поддерживали его до самого конца Первой мировой войны. И только после Ютландского боя эсминцам британского Гранд-Флита⁵ удалось – если вообще удалось – достичь такого же уровня.

Когда Тирпиц начал свою кампанию по созданию большого флота, в его распоряжении находились финансы, на его стороне было общественное мнение и поддержка Германской военно-морской лиги, насчитывающей около миллиона членов, а также горячая поддержка императора.

Тирпиц создал первоклассные корабли, подготовил хорошо обученные экипажи, а также умелых офицеров младшего и среднего звена, но не позаботился о подготовке кадров для высшего военно-морского командования. Он намеренно отделил свои структуры снабжения и управления от собственно военно-морского командования, которое номинально осуществлялось кайзером, чтобы в своей работе получить полную свободу, и это явилось его серьезнейшей ошибкой. Когда началась война, в высшем звене не оказалось никого, кто мог бы руководить военно-морскими операциями и кто был бы способен командовать флотом. Только через 18 месяцев войны главнокомандующим стал командир эскадры флота открытого моря в начале войны Рейнхольд Шеер, который проявил себя как великий адмирал, но только в конце войны он получил должность и власть, необходимую для эффективного ведения военно-морских операций.

Тирпиц, который до войны надеялся стать рейхсканцлером, с началом ее оказался не у дел и принялся обивать пороги верховного штаба в Кобленце или докучать своим присутствием офицерам первого эшелона в Люксембурге, пытаясь заставить их выслушать его. Но верховному штабу, поглощенному делами армии, до флота не было никакого дела: во-первых, они могут выиграть войну и без него, а во-вторых, их возмущал тот факт, что до войны военно-морские силы загребали себе народные деньги, которые, по мнению генералов, лучше было бы потратить на укрепление сухопутных войск.

Тирпиц, похоже, и сам не знал, чего хочет, но понимал, что прозябание на базах ничего хорошего флоту не сулит, и через несколько месяцев после начала войны убедился, что единственная надежда на победу на море – использование подводных лодок против торговых судов, от которых зависело существование союзников; но, чтобы добиться успеха, подлодкам следовало топить корабли без предупреждения, а это было строгойше запрещено международным правом. Бетманн-Холльвег, который был тогда канцлером, согласился, по всей видимости с великой неохотой, нарушить нейтралитет Бельгии, что заставило вступить в войну Великобританию. Но он не был готов согласиться на нарушение немецкими подлодками международного морского права, поскольку это наверняка повлекло за собой вступление в войну Соединенных Штатов. Армейские генералы не сомневались в своем успехе

⁴ Флот открытого моря (Hochseeflotte) – название главных сил ВМФ Германии в годы Первой мировой войны.

⁵ Гранд-Флит (Grand Fleet) – название главных сил английского флота в водах метрополии во время Первой мировой войны.

зимой 1914/15 г., и дела флота их совсем не волновали, так что Тирпиц оказался тогда в оппозиции и к армии, и к политикам.

А тем временем война на море началась совсем не так, как ожидали немецкие морские офицеры. Предполагалось, что флот открытого моря или его часть ударит по британским экспедиционным силам во время их переправы через пролив Ла-Манш, но армия заявила, что ей все равно, потопят британцев или нет, поскольку она с легкостью разобьет их на полях сражений. Кроме того, считалось, что Великобритания вступила в войну чисто символически и будет стремиться заключить мир, если ее союзники будут разгромлены на суше, – положение сравнимое с уверенностью Гитлера в том, что Великобритания запросит мира в 1939 г., после разгрома Польши, и в 1940 г., после разгрома Франции, и в 1941–1942 гг., когда Россия, казалось, была на грани краха.

Так что не было смысла жертвовать флотом, особенно если учесть, что многие считали, будто само его существование могло бы повлиять на решения мирной конференции, которая ожидалась к Рождеству 1914 г. Поэтому военные корабли стояли на приколе, а моряки были разочарованы и озадачены не только своим собственным бездействием, но и тем, что британцы воевали совсем не так, как ожидалось.

В Германии полагали, что в начале войны британский флот выдвинется в Гельголандскую бухту для блокады немецкого флота и станет удобной мишенью для немецких торпедных катеров, а сама бухта будет усеяна минами. Британцы так, конечно, не поступили, но одна вылазка англичан в бухту стоила немцам трех легких крейсеров и одного эсминца. Англичане потерь не понесли. Блокадные рубежи протянулись от Шотландии до Норвегии, вдалеке от немецких портов, так что от мин и подлодок британский флот потерял всего один линкор. До 1911 г. на рубежах планировались действия, которых как раз и ожидали в Германии, но после Агадирского кризиса в адмиралтейство пришли Черчилль и Луи Баттенбергский в качестве, соответственно, первого лорда и первого морского лорда. Они ликвидировали крайнюю неразбериху в вопросах планирования и организации действий ВМС, царившую в адмиралтействе.

Луи Баттенбергский, немец на британской службе, был безраздельно предан принявшей его стране, однако с началом войны его сместили с должности из-за ложных слухов, история возникновения которых так и осталась ненаписанной. Его стратегия дальнейшей блокады была единственно возможной в то время, учитывая полнейшее отсутствие у британского флота опыта защиты от мин и торпед, но она означала отказ от проникновения британского флота (кроме субмарин) в Балтийское море, что могло бы оказать большую помощь русской армии.

Когда немцы поняли, что британский флот находится далеко на базах в Северной Шотландии и Ирландии, они предприняли серию рейдов к городам восточного побережья Англии, осуществленную крейсерами. Ущерб, нанесенный этими набегами, был весьма незначительным, но всегда существовала вероятность того, что небольшая часть британского флота будет застигнута врасплох и потоплена немецкими крейсерами, субмаринами или минами. Это чуть было не случилось 17 декабря 1914 г., когда у немцев появилась возможность уничтожить британскую эскадру, а у британцев – потопить три немецких крейсера. Обе возможности были упущены из-за плохой погоды, невезения и неумения, хотя командовавший немецкими крейсерами Хиппер был не слабее Шеера. В следующем рейде немцы попали в ловушку, потеряли самый слабый свой корабль «Блюхер» и чуть было не лишились еще одного корабля, спасенного от уничтожения мичманом, который, когда загорелись две кормовые орудийные башни, угрожая взрывом боеприпасов, голыми руками открыл раскаленную докрасна водяную пожарную заслонку. Когда корабль вернулся в Вильгельмсхафен, две эти сгоревшие башни открыли и все увидели орудийные расчеты, зани-

мавшие свои штатные места. Как только в башни попал воздух, их тела рассыпались в прах. Они были заживо кремированы бушующим пламенем.

После этой операции, названной битвой у Доггербанки, флот открытого моря вновь стал вести себя осторожно, поскольку было признано, что если бы командир британской эскадры правильно понял приказ британского командующего Битти и если бы качество постройки немецких кораблей не было таким высоким (за что отвечал Тирпиц), то германская эскадра линейных крейсеров была бы уничтожена.

Кайзер запретил рисковать основным флотом без своего согласия. То же самое предпринял Гитлер в следующей войне и с такими же печальными последствиями.

В то же время умение англичан вести перехват поражало воображение, а ведь тогда не было еще ни радаров, ни воздушной разведки. Фактически, причиной такого успеха была редкая удача: в первые дни войны на Балтике русские загнали на мель легкий немецкий крейсер «Магдебург» и забрали с него книгу кодов, копию которой передали Великобритании.

В последовавшее затишье Тирпицу удалось продолжить кампанию за неограниченную подводную войну. Однако к тому времени флот открытого моря упустил шанс победить в надводной битве; в последние месяцы 1914 г. разница в мощи германского и британского флота была настолько мала, что, решись Германия, не растерявшая еще своей мощи, дать морское сражение, она увидела бы, что британцы имеют всего на два-три корабля больше. Опыт Ютландского сражения, когда в течение первых двух часов были потоплены три крупных британских корабля и ни одного равного им немецкого, наглядно показывает, что могло произойти.

Тем временем немецкие тяжелые и легкие крейсера, которые в начале войны находились за пределами своих территориальных вод, пытались нанести как можно больший урон британскому судоходству, и ядром этих сил была бывшая Дальневосточная эскадра под командованием графа Шпее, включавшая в себя броненосные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Это соединение пересекло Тихий океан, сея повсюду панику и страх. Союзники охотились за ним от вод Японии до Австралии и около берегов Чили, одновременно пытаясь защитить от них свои конвои с войсками и торговые линии.

За исключением того, что конвои, опасаясь встречи с немецкими крейсерами, не выходили в море и нарушилось судоходство союзников, Шпее мало чего добился, покуда не достиг берегов Чили. Здесь у мыса Коронель он наткнулся на уступавшую ему в силе английскую эскадру под командованием контр-адмирала сэра Кристофера Крэдока, которому пришлось выбирать между атакой и отходом под прикрытие тихоходного линкора, устаревшего, но способного отбиться от всей немецкой эскадры, задержись она здесь на какое-то время. Крэдок решил атаковать противника, и два самых крупных его корабля были потоплены вместе с экипажами, тогда как немцы потерь не понесли. Британского адмирала впоследствии порицали за то, что он не ушел под защиту своего линкора, но в этом случае у него не было бы ни единого шанса догнать более быстроходного противника. Перед ним стояла вечная дилемма; можно быть почти уверенным, что на решение Крэдока атаковать оказала влияние история о том, как после ухода крейсеров «Гебен» и «Бреслау» в Черное море через Дарданеллы в первые месяцы войны другой британский адмирал подвергся резкой критике за то, что не атаковал противника, хотя тот значительно превосходил его в силе.

Крэдок ни за что не напал бы на немецкие крейсера, имей он хоть какую-нибудь альтернативу. Из уроков Первой мировой войны следовало, что нет такого понятия, как «полезное поражение», то есть боевое действие, в котором менее крупный корабль, значительно уступающий противнику в огневой мощи, мог нанести большой урон более крупному кораблю, чтобы оправдать свое принятие боя вместо бегства. Так, не только Шпее разбил Крэдока, но и британский вице-адмирал Стэрди разгромил Шпее вблизи Фолклендских островов всего лишь через месяц после битвы у мыса Коронель, а немецкие рейдеры, рассеянные по Тихому

и Индийскому океанам и в Южной Атлантике, были перехвачены и потоплены, будучи не в состоянии нанести противнику ощутимый ущерб.

Во Второй мировой войне все было как раз наоборот: снова и снова более мелкие корабли, даже ценой собственной гибели, могли, по крайней мере, вывести из строя своего более крупного противника. Этот факт очень сильно повлиял на ведение немцами надводных рейдовых операций во время этой войны. Даже крупные немецкие корабли старались избегать атак со стороны малых кораблей противника, ибо их командиры понимали, что, хотя противник и будет потоплен, существует риск получить тяжелые повреждения вдалеке от своих баз.

И даже если они добивались до своих баз, всегда существовала перспектива долгого нахождения в ремонте, в то время как Королевские ВВС и британские корабли состязались между собой в способности уничтожить стоящий в доке корабль противника.

Когда немцы задумались об этом, им пришлось учесть результаты сражения 14000-тонного немецкого крейсера «Адмирал Хиппер» с английским эсминцем «Глоуворт», в котором погибающий английский корабль, в десять раз меньший по размеру, протаранил противника и на несколько недель вывел немецкий крейсер из строя в самом начале норвежской кампании. Похожая ситуация сложилась, когда два английских эсминца, «Ардент» и «Акаста», сражались с «Шарнхорстом» в конце этой же кампании, и, прежде чем их потопили, они торпедировали и вывели «Шарнхорст» из строя на шесть месяцев.

И это еще не все; немецкий рейдер «Корморан», переоборудованный из торгового корабля, прежде чем затонуть, смог поджечь австралийский крейсер «Сидней». Австралиец ушел объятый пламенем и больше уже в сражениях не участвовал. Американское торговое судно с единственным орудием на борту потопило немецкий рейдер, а индийский тральщик и голландский гражданский танкер, имея на двоих две маленькие пушки, сражались против двух японских вспомогательных крейсеров, вооруженных 5,5-дюймовыми орудиями, и один из них пустили на дно.

Трудно найти слова, чтобы описать героизм и мужество моряков, проявленные ими в этих сражениях, но, анализируя самым хладнокровным образом их ход, всегда следует помнить, что это одно из главных условий победы. Вступая в бой с более слабым противником, необходимо было помнить, что он станет сражаться до конца, поскольку его гибель – ничто по сравнению с гибелью более крупного корабля. Кроме того, в обеих мировых войнах более слабая сторона меньше зависела от баз снабжения и ремонта.

От очевидцев мы знаем, что эта проблема заботила Шпее, когда он вел свою эскадру к гибели на Фолклендах. Он вынашивал идею нападения на Порт-Стенли, столицу островов, и захвата в плен губернатора в качестве возмездия за пленение англичанами губернатора Самоа. Командир «Гнейзенау» ужаснулся, узнав об этих планах, и попытался отговорить адмирала от нападения на Порт-Стенли, продиктованного лишь вопросом престижа. В конце концов, у Шпее имелось полно других дел: необходимо было нарушить судоходство на реке Ла-Плата; в Африке было несколько очагов войны, и немецкие корабли могли бы оказать своим войскам большую помощь, и, наконец, он мог с триумфом вернуться домой в Германию, обойдя половину земного шара, уничтожив по пути английскую эскадру и сорвав переброску войск и снаряжения. Кстати, Шпее выманил в Атлантику три английских линейных крейсера – а ведь это были единственные корабли, способные потопить немецкие линейные крейсера, уже начавшие свои рейды вдоль британского побережья. Но он пошел на Фолкленды, полагая, что гавань пуста, и обнаружил, что за день до этого туда прибыли два английских крейсера. Британцы долго гнались за Шпее, и уже на закате в пустынных приантарктических водах барахтались уцелевшие после боя немецкие моряки, которых атаковали альбатросы. В бою были потоплены четыре из пяти немецких кораблей, а оставшийся на

плаву загнан в укрытие у берегов Чили и три месяца спустя был захвачен у Хуан-Фернандеса – острова Робинзона Крузо.

А в Германии Тирпиц с болью в сердце следил за этими событиями. И хотя ему удалось убедить кайзера и других, что Германии был нужен не флот рейдеров, а флот линейных кораблей, он высоко оценил действия рейдеров и прекрасно понимал, какое преимущество получил бы флот открытого моря, если бы начал боевые действия, в то время когда британский большой флот был ослаблен посылкой кораблей для охоты за Шпее.

Тирпиц полагал, что если бы Шпее держал свои корабли порознь и подальше от английских баз, то сумел бы достичь гораздо большего, и все мечтал повторить этот опыт и послать соединение рейдеров флота открытого моря в дальнейшее плавание. Из книги «Мировой кризис» мы знаем, как опасались этого Черчилль и его коллеги в этой и следующей войне, но идеям Тирпица и опасениям Черчилля не суждено было сбыться, вероятно, из-за трудностей снабжения такого соединения углем – поскольку было это до всеобщего перехода больших военных кораблей на дизельное топливо.

Миновал 1915 г., на протяжении которого Германии везло на суше и не везло на море. Несмотря на протесты Тирпица, неограниченная подводная война была начата в феврале, когда для ее эффективного ведения не хватало подводных лодок, и, хотя потери англичан были велики, немцы, вероятно, потеряли гораздо больше в результате реакции американского общественного мнения на потопление лайнера «Лузитания» и другие подобные факты, сейчас менее известные. Из-за протестов Америки приказ о ведении неограниченной войны был изменен в марте 1916 г. на совещании, на которое Тирпица даже не пригласили, после чего он ушел в отставку. Тирпиц сам поставил себя в положение, которое в полной мере выявило несостоятельность его политики и позиции. Он призывал к неограниченной подводной войне, но не обеспечил подлодки всем необходимым для ее ведения. Поэтому ему и пришлось рекомендовать отложить осуществление плана, к которому он сам же и призывал.

Его отвергли, а затем, позже, с ним даже не посоветовались, когда германское правительство изменило свое мнение и приостановило эту кампанию.

После выхода в отставку Тирпиц попал в рейхстаг и, как яркий националист, стал одним из тех, кто убеждал Гинденбурга выдвинуть свою кандидатуру на пост президента в 1925 г. Умер Тирпиц в 1930 г. Это был человек, сочетавший в себе самые разнообразные способности – он был первоклассным организатором, сумевшим до 1914 г. утвердиться при дворе кайзера; добившись этого, он считал, что способен принимать политические решения на международном уровне, хотя, по мнению последующих поколений, совершил ошибку, написав мемуары, в которых утверждал, что был всегда и во всем прав.

Изменения стратегии подводной войны в 1916 г. означали, что теперь подлодки смогут вести боевые действия в составе флота открытого моря; это совпало с назначением Шеера командующим этим флотом и с решением о том, что крупные корабли должны вести более активные боевые действия.

План Шеера заключался в том, чтобы расположить подлодки перед английскими базами и кораблями флота открытого моря совершать рейды, надеясь выманить большой флот туда, где в засадах притаились субмарины.

Один из таких рейдов был запланирован на конец мая; как обычно, англичане узнали об этом, хотя и не представляли себе его масштаба. Шеер покинул Вильгельмсхафен и направился к Назе в Норвегии. Корабли Джеллико и Битти покинули свои шотландские базы и направились на юго-восток. Впереди эскадр Джеллико и Шеера шли линейные крейсера под командованием Битти и Хиппера.

Левая оконечность колонны легких крейсеров эскадры Битти, движущаяся на юг, обнаружила арьергард из легких крейсеров эскадры Хиппера, и битва у полуострова Ютланд началась.

Однако, несмотря на потери англичан, с наступлением ночи 31 мая британские корабли – как Битти, так и Джеллико – находились между немцами и их базами. Соотношение сил немцев и англичан составляло примерно пять к восьми, и Шеер этой ночью сделал три попытки прорваться через британские порядки и благополучно вернуться в свои порты. В конце концов ему удалось прорваться через линию британских эсминцев, следующих за линейным флотом. Сражение началось, но из-за ошибок в тактике ночного боя и ненадежной связи сведения об этом дошли до Джеллико слишком поздно, и немцы уже оказались в безопасности.

Британские моряки были удручены – плохая защита судов, низкое качество боеприпасов, ненадежная связь и отсутствие навыков ночного боя стоили им победы, – но и для немцев это означало, что, хотя они достигли Вильгельмсхафена с относительно небольшими потерями, война для них была фактически закончена.

Шеер был слишком хорошим моряком и слишком честным человеком, чтобы не признать, что своим спасением обязан удаче, он также понимал, что никогда не следует рассчитывать на удачу. Поэтому по возвращении в порт он написал рапорт, в котором утверждал, что у Германии нет шансов на победу, если не будет одобрена неограниченная подводная война. Еще один рейд флота открытого моря, который чуть было не вылился в крупное сражение, был предпринят 18–19 августа, но Шеер не строил никаких иллюзий относительно его исхода и продолжал настаивать на неограниченной подводной войне. Она началась, и Америка вступила в войну. Поначалу немцы считали, что американское участие не примет больших масштабов, поскольку американские войска не смогут попасть в Европу по морю, блокированному немецкими субмаринами; а Германия за шесть месяцев задушит Великобританию.

Но вместо этого Германия оказалась лицом к лицу с американской армией во Франции, и, несмотря на падение России, союзники оказались сильнее, чем когда бы то ни было, и на суше и на море.

После тяжелых поражений германской армии немцы запросили мира; но президент Вильсон заявил, что об условиях мира не может быть и речи до тех пор, пока ведется неограниченная подводная война. Подводные лодки были отозваны и вернулись на свои базы.

К этому времени флотом командовал Хиппер, а Шеер был чем-то вроде начальника Военно-морского штаба. Подлодки вновь были готовы взаимодействовать с флотом, и ВМС запланировали выполнить то, что пытались сделать еще в начале 1916 г., – расположить подлодки на траверзе британских морских баз, в то время как основная часть германского флота проведет рейд в надежде, что англичане выдвинутся на юг, попадут на минные поля и подставят себя под удар субмарин.

Этот план, самый амбициозный из всех, предусматривал проведение рейда легких крейсеров и эсминцев в проливе Па-де-Кале, в то время как флот открытого моря займет позиции у северного побережья Голландии для их защиты. Если бы эта операция осуществилась, ущерб мог бы быть большим, но никак не повлиял на исход войны.

Но план так и не был реализован.

На следующее утро в Вильгельмсхафене команды двух линкоров отказались поднять якоря; верные присяге корабли окружили один из них и навели орудия на его носовую часть, где заперлись мятежники. Когда была передана угроза открыть огонь, командир и другие офицеры корабля поднялись на ходовой мостик. Если бы огонь был открыт, капитан разделил бы участь своего мятежного экипажа. Последовало напряженное ожидание, но в последний момент стюарду капитана удалось убедить бунтовщиков сдаться. Их арестовали и отправили на берег. Теоретически боевой поход мог бы продолжаться. Но Хиппер понял, что с командами, среди членов которых тлела искра мятежа, победы не достичь, и флот был рассредоточен. По чьему-то глупому распоряжению одна эскадра была отослана в Киль, где

докеры, охваченные революционными настроениями, приняли ее с распростертыми объятиями.

Несколько дней адмиралу, командовавшему в Киле (в свое время он руководил знаменитым проходом «Гебена» и «Бреслау» через Дарданеллы), удавалось поддерживать хоть какой-то порядок, но вскоре мятеж охватил весь Киль, а несколько дней спустя и всю Германию. Кайзер отрекся от престола; условия перемирия, выдвинутые союзниками, были приняты и подписаны.

Эти условия требовали безоговорочной сдачи всех подводных лодок и интернирования большей части флота открытого моря – десяти лучших линкоров, пяти линейных крейсеров, шести легких крейсеров и пятидесяти эсминцев.

Потрясенные и жестоко разочарованные немецкие офицеры взялись поддерживать хоть какую-то дисциплину, чтобы увести корабли к Ферт-оф-Форту, полагая, что это поможет избежать еще более жестких условий мира для Германии. Когда же были обнародованы условия Версальского мирного договора, стало ясно, что они предусматривают окончательную сдачу интернированных кораблей. Поэтому в Скапа-Флоу корабли были затоплены. Немецкие моряки, в попытке сохранить остатки самоуважения, предпочли затопить свои корабли, совершив акт искупления, но это было слабым утешением для них. И не успели еще мрачные воды Скапа-Флоу сомкнуться над обломками старого флота, как они приступили к созданию нового.

Глава 2

ВОЗРОЖДЕНИЕ ФЛОТА В НАРУШЕНИЕ ВЕРСАЛЬСКОГО ДОГОВОРА

Строительство нового флота началось с введения в строй двух старых легких крейсеров (которые во Вторую мировую войну служили кораблями ПВО) и создания флотилии тральщиков для уничтожения тысяч мин, которыми немцы усеяли воды от Белого моря до Ла-Манша.

Через несколько лет флот в Германии начали снова принимать всерьез. Численность его личного состава была количественно ограничена Версальским договором до 15 000 человек, поэтому моряков набирали с большой тщательностью. Говорят, каждый кандидат в матросы проходил личное собеседование у офицера – бывшего боцмана кайзеровской яхты, которая, против всех традиций, была введена в строй по воле Всевышнего.

Как часть общего улучшения условий службы было введено правило, что офицеры и матросы должны питаться одинаково, поскольку поводом для первых мятежей на флоте открытого моря (в 1917 г.) были жалобы на разницу в качестве пищи в офицерских кают-компаниях и матросских кубриках.

Очень скоро стало ясно, что рейхстаг не проголосует за достижение пределов, обусловленных Версальским договором, но начало было положено постройкой легких крейсеров и эсминцев, водоизмещение которых, кстати, во всех случаях превышало предписанные договором границы. Первый из построенных крейсеров назвали «Эмден» в честь знаменитого рейдера времен Первой мировой войны. Под командованием одного из самых опытных командиров-подводников Арно де ла Перьера он совершил серию показательных и тренировочных плаваний по всему свету. Выбор этого капитана был примечателен, поскольку Лотаром фон Арно де ла Перьером, немцем французского происхождения, даже в самые горькие дни неограниченной подводной войны 1917–1918 гг. восхищались враги, ибо он был профессионалом самой высокой пробы и принадлежал к типу лучших немецких моряков.

Ложные заявления о тоннаже новых кораблей были не единственным нарушением международных законов, к которым в 20-х гг. прибегала Германия. В ход шла любая ложь, такая, например, как сведения о резервных запасах вооружения. Теоретически эти запасы были ограничены договором, но практически эти ограничения игнорировались. В 1925 г. Германию покинула Межсоюзническая комиссия по контролю за вооружением – не потому, что Германия разоружилась, а потому, что союзники решили сделать жест доброй воли по отношению к ней во время подписания Пакта Локарно⁶.

В ту пору, по словам Редера, представитель Великобритании в комиссии сказал своему коллеге из Германии: «Мы уезжаем, чему вы, конечно, очень рады. Задача у вас была не из приятных, да и у нас тоже. Хочу сказать вам одно. Не стоит думать, что мы поверили тому, что вы нам сообщили. Вы не сказали ни слова правды, но подали свою информацию настолько искусно, что мы смогли принять ее, и за это я вам благодарен».

Вот таким, несколько двусмысленным образом были удовлетворены союзники, но предстояло сделать гораздо большее – убедить рейхстаг. Ежегодную тяжкую процедуру прохождения военно-морского бюджета через враждебно настроенную палату облегчала практика значительного завышения стоимости всех проектов и использования разницы между реальной и расчетной стоимостью для финансирования сверхплановых проектов.

⁶ Локарнские договоры о неприкосновенности германо-французской и германо-бельгийской границ и сохранении демилитаризации Рейнской зоны подписаны 1 декабря 1925 г.

Некоторое время эту работу выполнял капитан Ломанн, который создал крупную и весьма любопытную империю, каждый элемент которой служил целям развития ВМС. Заключались сделки с владельцами банановых плантаций, чтобы иметь повод для строительства банановых сухогрузов, которые можно было легко переоборудовать во вспомогательные крейсера, и с рыболовецкими компаниями, ведь траулеры можно было использовать в качестве тральщиков. Существовала кинофирма для съемки фильмов, пропагандирующих службу на флоте; имелась чартерная авиакомпания, предоставлявшая самолеты для учений средств ПВО в стрельбе по воздушным целям и подпольного обучения военно-морских летчиков; существовала спасательная кампания с утопическими планами подъема затонувших кораблей путем замораживания того участка моря, где они находились, с тем чтобы полученный ледяной блок всплыл на поверхность моря вместе с заключенным в нем судном. Были также и другие проекты, но следует отметить, что, хотя Ломанн и распоряжался огромными суммами, за которые ему никогда не приходилось отчитываться полностью, ничего не прилипало к его рукам, и, когда он умер, его вдове пришлось одалживать деньги для оплаты его похорон.

Однако незадолго до смерти Ломанна его деятельность стала причиной нескольких скандалов, в основном связанных с кинофирмами, и до конца Веймарской республики германским ВМС приходилось проявлять осмотрительность.

Кроме явных нарушений условий Версальского договора, немцы предпринимали вполне легальные меры для подготовки к морской войне в будущем.

Например, во время первого дальнего плавания учебных кораблей «Гамбург» и «Метеор» были тщательно испытаны приемы дальней радиосвязи между Берлином и самыми удаленными точками земли и получены отличные результаты. Такая связь была совершенно немыслима во время Первой мировой войны, что сильно затрудняло задачу немецких рейдеров. Но в результате работы, проделанной сразу же после Первой мировой войны, появилась система связи, которая оказалась очень ценной для рейдеров Второй мировой.

Несмотря на недостатки деятельности Ломанна, программа строительства германского флота методично претворялась в жизнь, а закладка первого из карманных линкоров⁷ привела, в свою очередь, к постройке во Франции и Италии тяжелых кораблей. В то же время подобное строительство в других странах было приостановлено из-за договоров о разоружении, подписанных в Вашингтоне и Лондоне. И тут началась цепная реакция; из-за карманных линкоров Франция построила значительно более крупные «Дюнкерк» и «Страсбург», а из-за «Дюнкерка» и «Страсбурга» итальянцы построили еще более крупные «Витторио Венето» и «Литторио», а из-за «Витторио Венето» и «Литтории» французы построили «Ришелье» и «Жан Барт». На это итальянцы ответили кораблями «Рома» и «Империо», французы опять-таки выставили «Клемансо» и «Гасконь». К тому времени уже чувствовалось приближение войны, и, по истечении срока действия договоров о разоружении 31 декабря 1936 г., Япония, Великобритания и США тоже приступили к постройке тяжелых кораблей.

Сейчас уже с трудом вспоминается, какой шум произвело появление первых карманных линкоров; в военно-морском строительстве не было подобной революции с тех времен, когда появление «Дредноута» тут же превратило все линкоры мира в устаревшие корабли. Идея карманных линкоров заключалась в том, что при полном соответствии водоизмещения корабля 10 000 тоннам, разрешенным Версальским договором, был создан корабль, который мог бы выиграть сражение с любым другим кораблем в мире, поскольку превосходил их всех

⁷ Карманный линкор – неофициальное название трех германских крейсеров, построенных в рамках ограничений Версальского мирного договора. Они назывались так за небольшие размеры, но имели мощное артиллерийское вооружение.

в скорости. Существовали только три корабля, от которых он не смог бы уйти или которые не сумел бы потопить, – это британские линкоры «Худ», «Реноун» и «Рипалс».

На самом деле ограничение в 10 000 тонн не соблюдалось – реально водоизмещение карманного линкора составляло около 14 000 тонн, да еще на корабле устанавливались шесть 11-дюймовых орудий, а то, что их скорость достигала при этом 26 узлов, было огромным достижением немецких военных кораблестроителей, ставшим возможным потому, что немцы намеренно пожертвовали броней. Из-за этого линкор «Адмирал граф Шпее» в декабре 1939 г. в сражении на Ла-Плате был выведен из строя английскими крейсерами, вооруженными всего лишь 8– и 6-дюймовыми орудиями.

Два других корабля такого же класса – «Лютцов» (бывший «Дойчланд») и «Адмирал Шеер».

Когда в конце 1928 г. впервые был обнародован дизайн карманного линкора, утверждалось, что этот корабль предназначен для прикрытия войсковых конвоев, которые будут следовать из Германии в Восточную Пруссию в случае войны с Польшей. Однако даже самые наивные не могли не поинтересоваться, почему же тогда радиус действия корабля составлял 20 000 миль, в то время как от Штеттина до Элбинга или Пилау всего лишь около 250 миль.

Первый карманный линкор до своего спуска на воду назывался броненосец «Панцер-шифф А» или «Эрзац Пройссен», а после спуска получил название «Дойчланд». Вскоре после начала войны его переименовали в «Лютцов». Причина последнего переименования состояла в том, что Гитлер посчитал, что, если корабль под названием «Дойчланд» будет потоплен, это пагубно повлияет на состояние духа немецкого народа. Закладка этого корабля совпала с назначением Эриха Редера командующим германскими ВМС.

С 1920-го по 1928 г. флотом командовал адмирал Бенке, а после него – Ценкер. Бенке собрал остатки флота, чтобы вдохнуть в него новую жизнь; Ценкер продолжил его дело и начал постепенно реконструировать корабли, обучать и тренировать экипажи. Затем пришел Редер и командовал в течение четырнадцати лет. Никто еще в вооруженных силах послевоенной Германии не занимал свой пост так долго.

Все три адмирала, командовавшие немецкими ВМС после поражения в Первой мировой войне, были офицерами флота открытого моря. Редер почти всю войну прослужил начальником штаба у Хиппера, командовавшего линкорами с 1914-го по 1918 г.

После войны Редер занимал несколько постов на берегу. Но реальный шанс продвинуть свои идеи о роли морского флота он получил в два послевоенных года, когда писал свою часть германской официальной военно-морской истории. Эта огромная работа так и не была закончена – 15 томов вышло в свет до начала Второй мировой войны, они включили в себя период лишь до весны 1917 г. Редер занимался изучением операций германских крейсеров в Тихом океане, Атлантике и Индийском океане. Эта работа позволила ему сформировать у себя «морское» мышление, которого не было у остальных немецких морских офицеров, чьи горизонты ограничивались Северным морем и британским большим флотом.

Редер пришел на флот в возрасте двадцати лет в 1897 г., как раз в ту пору, когда Тирпиц начал свою двадцатилетнюю программу. Ему предстояло пережить превратности строительства двух германских флотов, двух войн и двух поражений. На Нюрнбергском процессе его приговорили к пожизненному заключению.

Наблюдая за его поведением на суде, поражаешься тому, что он, по-видимому, совсем не понимал происходящего. Большинство других обвиняемых вели себя так, как будто осознали, почему оказались на скамье подсудимых, Редер же выглядел просто озадаченным. Суд, казалось, думал он, – это политика, а политика его никогда не занимала, лишь бы политики не мешали ему выполнять свою работу – строить ВМС и управлять ими – задача, с которой он блестяще справлялся.

Редер во многих отношениях был одним из самых умных советников Гитлера, но никогда не был так близок к фюреру, как Дёниц, – вероятно, потому, что Гитлер был политиком, а политики находились за пределами понимания Редера. Он мог давать дельные советы и давал их, но ему никогда не удавалось добиться их принятия, поскольку он не обладал даром убеждения. Гитлер его недолюбливал и старался видеть как можно реже.

Оценивая его человеческие качества, необходимо сказать, что на скамье подсудимых он держался с достоинством – следует также заметить, что он обладал одной слабостью, присущей большинству старших немецких офицеров: если не мог осуществить желаемое законным путем, то законностью пренебрегал. На Нюрнбергском процессе Редера обвиняли в основном в том, что он составлял планы агрессивной войны. Защита же утверждала, что в обязанности главнокомандующего входила разработка планов и приказов для любой чрезвычайной ситуации.

В общем это соответствовало истине, но не следует забывать, что Редер не только разрабатывал планы, но и претворял их в жизнь. Ему не помогло и то, что он выразил протест против казни генералов и офицеров, принимавших участие в заговоре 20 июля 1944 г. Впрочем, этот протест все равно запоздал.

Еще до прихода Гитлера к власти было заложено три из восьми разрешенных договором карманных линкора, пять из восьми крейсеров и двенадцать из шестнадцати эсминцев. Из разрешенных шестнадцати торпедных катеров не было построено ни одного, но начались подпольные эксперименты по созданию скоростных катеров, на основе которых были созданы катера класса «Е», которые в течение пяти лет топили торговые суда Великобритании, совершавшие каботажные плавания. За границей также начались экспериментальные работы по созданию субмарин, благодаря чему техники, офицеры и экипажи имели возможность постоянно практиковаться до тех пор, пока Германия вновь не получила возможность строить свои подводные лодки. В отношении подводных лодок дело обстояло так: группа бывших немецких офицеров-подводников открыла в Голландии офис военно-морского проектирования; заказы на проекты подлодок поступали от ВМС небольших стран, а прототипы новых немецких подлодок закладывались на верфях Голландии, Финляндии и Испании. Все это было вполне законно и означало, что, как только пункты Версальского договора о разоружении будут официально аннулированы, можно будет приступить к изготовлению деталей для подлодок, из которых потом в течение нескольких недель будут собраны готовые лодки. Экипажи для них были уже обучены.

Еще до прихода Гитлера к власти было известно, что он является сторонником возрождения ВМС, но, когда настало время принятия решений, он проявил крайнюю осторожность. В 1934 г. были заказаны еще два карманных линкора; их вес был увеличен за счет дополнительной брони – таким образом, их водоизмещение было в два раза больше, чем разрешалось Версальским договором. Затем Гитлер согласился увеличить скорость этих кораблей и установить еще по три 11-дюймовых орудия, и, когда корабли были построены, их водоизмещение достигало 31 000 тонн (хотя официально составляло 26 000 тонн). Этими двумя линкорами были «Шарнхорст» и «Гнейзенау».

Причиной осторожности Гитлера была забота о том, чтобы Германия достигла превосходства в первую очередь на суше; ему нужен был достаточно большой флот, чтобы достичь этого, но он не должен был быть слишком крупным, чтобы не насторожить Великобританию. На этом этапе ему было необходимо, чтобы Британия спокойно наблюдала, как он подминает под себя Европу, после Европы настанет черед России, ну а уж потом...

Международная обстановка развивалась в соответствии с планами Гитлера, точно так же развивалась и германская военно-морская программа. Сначала, в 1935 г., было заключено англо-германское военно-морское соглашение, разрешавшее Германии иметь надводный флот тоннажем равным 35 % британского.

Для того чтобы достичь этого соотношения, Германии понадобилось четыре года; когда же в конце 1939 г., сразу после спуска на воду «Тирпица», этот предел был достигнут, Гитлер разорвал этот договор, как ранее разорвал Версальский договор, и приступил к постройке более крупных кораблей.

«Шарнхорст» и «Гнейзенау» очевидно, представляли собой переходный этап; первыми действительно крупными кораблями, которые решил построить Гитлер, были корабли водоизмещением 80 000 тонн, вооруженные девятью и двенадцатью 20– или 21-дюймовыми орудиями. Такой тип кораблей германское командование ВМС считало идеальным; идея их постройки появилась сразу же после ютландского боя.

Ничего подобного никогда и нигде не строилось, а немецкие судоверфи в последний раз спустили на воду большой корабль в 1917 г. Было ясно, что невозможно сделать скачок от 31 000 тонн «Шарнхорста» до гитлеровской мечты в 80 000 тонн, поэтому следующими кораблями стали «Бисмарк» и «Тирпиц», водоизмещением 42 000 тонн. И вновь немцы сплутовали, заявив, что их водоизмещение составляет всего 35 000 тонн, то есть не превышает допустимый предел, установленный договором для всех крупных морских держав.

От «Бисмарка» и «Тирпица» немцы перешли к строительству кораблей водоизмещением 56 000 тонн с восемью 16-дюймовыми орудиями. Два корабля этого типа были заложены в 1939 г., однако два года спустя их строительство было приостановлено, поскольку все средства были брошены на войну с Россией и строительство подводок.

От этих кораблей планировалось перейти к кораблям в 80 000 тонн. Но самым крупным линкором должен был стать корабль водоизмещением 144 000 тонн при полной загрузке со скоростью 34 узла и с восемью 19,75-дюймовыми орудиями. Проект этого корабля был создан, но так и остался проектом, – можно рассматривать его лишь как грандиозную мечту военно-морского судостроения.

Как бы то ни было, когда строительство «Бисмарка» и «Тирпица» было завершено, они были самыми большими кораблями в мире.

Впоследствии их превзошли только американские линкоры типа «Миссури», а затем намного превысили их размеры японские линкоры «Ямато» и «Мусаси», имевшие водоизмещение 75 000 тонн при полной нагрузке с восемью 18-дюймовыми орудиями.

Эти два японских корабля прожили короткую и несчастливую жизнь, но количество попаданий, которые они получили, прежде чем пойти ко дну, ясно показывает преимущество огромного водоизмещения, которого так мечтал достичь Гитлер со своими советниками. «Мусаси» был потоплен в сражении в заливе Лейте в октябре 1944 г., но только после того, как в него попали до 20 торпед и 16 бомб, тогда как «Ямато» во время последнего в этой войне боевого похода японского тяжелого корабля (его нефтяные танки были заполнены лишь наполовину, и то за счет остального флота) подвергся атаке 400 самолетов с авианосцев, но затонул только после попадания 10 или 12 торпед и 4 бомб.

Именно корабли водоизмещением 56 000 тонн должны были стать основной ударной силой флота, который строил Редер; а «Тирпиц» и его предшественники должны были помогать ему в бою. В феврале 1939 г. Редер закончил составление своего плана Z по реконструкции германских ВМС. Согласно этому плану немецкий флот должен был иметь:

шесть линкоров по 56 000 тонн;

два линкора по 42 000 тонн («Бисмарк» и «Тирпиц»);

два линкора по 31 000 тонн («Шарнхорст» и «Гнейзенау»);

три линейных крейсера по 31 000 тонн (с шестью 15-дюймовыми орудиями);

три карманных линкора;

два авианосца;

крейсера, эсминцы и 126 подводных лодок.

Все вышеперечисленное должно было быть готово к зиме 1944/45 г. Дополнительная программа строительства авианосцев, крейсеров и подводных лодок должна была завершиться к концу 1948 г., но Редер посчитал, что уже к 1944–1945 гг. будет готов сразиться с британским флотом. До этого времени, по убеждению Гитлера, не стоило ожидать войны с Великобританией.

Но Редер заявил, что к 1944–1945 гг. «перспектива поражения британского флота и ликвидация его снабжения, другими словами, перспектива окончательного решения британского вопроса будет вполне реальной».

Трудно сказать, как бы отреагировала Великобритания, если бы план Z был осуществлен, но в области крупного кораблестроения ситуация складывалась вполне ясная. В 1939 г. у Великобритании было 15 больших кораблей, пять из которых, типа «Ройал Соверин», успели бы устареть к 1945 г. Кроме того, Великобритания завершила бы строительство пяти кораблей типа «Кинг Георг V» водоизмещением 36 000 тонн и четырех кораблей типа «Лайон» водоизмещением 45 000 тонн. Последний из них был бы, возможно, готов к 1944 г., и, вероятно, в строй вошли бы и те корабли, которые были заложены в 1941 г. и должны были быть готовы к 1944–1945 гг., поскольку размах военно-морского строительства в Германии был виден всем. Но что бы ни случилось, нам было что терять, поскольку против 13 новых больших германских кораблей мы бы имели 10 устаревших кораблей и всего лишь 9–13 новых.

Опасность этой ситуации усугубилась бы еще и стратегией, которую собирался применить Редер. Флот должен был быть разделен на три группы: первая – самые маленькие линкоры, «Шарнхорст», «Гнейзенау», «Тирпиц» и «Бисмарк», – остается в родных водах, чтобы удерживать большую часть британского флота; линейные крейсера, карманные линкоры, крейсера и авианосцы будут рассредоточены на торговых путях; это, в свою очередь, заставит англичан выслать на охоту за ними тяжелые корабли и крейсера, а за этими охотниками, в соответствии с планом Редера, будут охотиться шесть линкоров водоизмещением по 56 000 тонн каждый, объединенные в две группы. Эти корабли должны иметь дизельные силовые установки и, следовательно, огромный радиус действия, что исключит необходимость дозаправки в течение нескольких недель. А тем временем тотальная подводная война будет развязана силами двухсот подводных лодок.

Кроме своих кораблей, Редер рассчитывал на помощь японских и итальянских ВМС. Значение, которое он придавал военным действиям в океане, вероятно, явилось результатом его работы над историей боевых действий крейсеров в 1914–1918 гг., и в общем и целом его планы и средства, имевшиеся в его распоряжении, были огромны; но в них был один вопиющий недостаток.

Редер полагал, что Великобритания будет пассивно наблюдать, как Германия уничтожает всех ее европейских союзников, включая Францию, чтобы в конце концов оказаться один на один с державами оси Берлин – Рим – Токио. Этот просчет был огромен сам по себе, но и он терялся среди множества других роковых ошибок в планах завоевания Европы, составленных немецким руководством.

Когда в 1939 г., вопреки заверениям Гитлера, что, во-первых, война с Великобританией не начнется, а во-вторых, что ей не нужно начинаться, эта война все же началась, Редер был еще до обидного далек от своих 13 кораблей и 250 подводных лодок, запланированных на 1948 г.

Из крупных кораблей полностью готовыми к войне были только «Шарнхорст» и «Гнейзенау», три карманных линкора, семь крейсеров, несколько эсминцев и 57 субмарин. В сентябре 1939 г. Редер писал: «Надводные силы... настолько уступают в численности и мощи британскому флоту, что даже в полном составе они могут лишь продемонстрировать героическую гибель».

Дёниц, командовавший тогда подводным флотом, двумя днями раньше, говоря о будущем, высказался не менее пессимистично: «Понадобятся титанические усилия многих департаментов, если в будущих конфликтах с Англией мы хотим иметь действительно эффективный подводный флот».

Он пришел к этому выводу, рассчитал, что Германии понадобятся три сотни подводных лодок, способных действовать в Атлантике, а в наличии было только 26.

Кроме нехватки кораблей для войны с Великобританией, у германских ВМС не было конкретных планов. Те планы, что были разработаны, предназначались для войны с Польшей, почти не имевшей ни флота, ни побережья, и в более отдаленном будущем для войны с Францией. Никаких приготовлений для войны с Великобританией сделано не было. И Германия могла послать в море только имевшиеся в наличии подлодки и два карманных линкора («Дойчланд» и «Адмирал граф Шпее»), чтобы нанести максимальный, по их силам, ущерб противнику, хотя поначалу действия надводных кораблей были ограничены приказом не трогать торговые суда союзников. Гитлер еще надеялся, что если Великобританию и Францию не провоцировать, то с ними удастся заключить мир, как только они поймут, что ничем не могут помочь Польше.

Глава 3

ГИТЛЕРОВСКАЯ «ЗОНА СУДЬБЫ»

В ночь на 16 января 1942 г. «Тирпиц» навсегда покинул родной порт Вильгельмсхафен. В течение шести месяцев он проходил испытания и доводку – его приспособляли к условиям Арктики, где ему предстояло служить. Отныне портом его приписки будет Тронхейм в Норвегии, и путь туда лежал через Кильский канал. Линкор был таким огромным, что проводка его через канал сама по себе была очень рискованным делом, но если бы он не проник через этот черный ход в Каттегат, а затем и в Скагеррак, то ему пришлось бы идти среди бела дня вдоль шведского побережья на глазах у нелегальных британских наблюдательных береговых постов. Именно они, как полагали немцы, и обнаружили «Бисмарк» во время его единственного выхода в открытое море.

Потеря «Бисмарка» стала концом эпохи рейдерства для больших немецких надводных кораблей, которые во время этих рейдов отправляли на дно торговые суда, и у «Тирпица» уже никогда не будет таких возможностей, какими обладали карманные линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а также «Хиппер». Большинство моряков этого корабля, шедшего в Норвегию, должно быть, прекрасно понимали это, но подобные безрадостные мысли не смогли пока погасить их радости от сознания того, что «Тирпиц», наконец, стал полноправным боевым кораблем.

Это был линкор с командой из 2500 человек, вооруженный восемью 15-дюймовыми, двенадцатью 5,9-дюймовыми, восемнадцатью 4,1-дюймовыми орудиями, шестнадцатью 37-мм и пятьюдесятью 20-мм пулеметами, то есть его полное вооружение ПВО составляло 84 ствола. Его бортовая броня в самой массивной своей части достигала 15 дюймов, аналогов чему тогда не существовало. Ее прочность так никогда и не подверглась испытанию, но его комбинированная палубная броня толщиной в восемь дюймов способна была выдержать удар бомбы любой мощности и защищать корабль от ударов авиации.

Эта главная бронированная палуба находилась внизу, почти вровень с ватерлинией, и защищала отсеки с боеприпасами и машинное отделение. На верхней палубе броня была тоньше, для того чтобы заставить бомбы сдетонировать прежде, чем они достигнут внутренних помещений корабля.

Достижением немецкой оптической промышленности был высокоточный дальномер, теоретически способный измерять расстояние до 100 километров; однако он к тому времени устарел, поскольку на опыте «Бисмарка» немцы поняли, что радаром такие замеры выполняются гораздо точнее и на значительно большем расстоянии. Но во Вторую мировую войну радары дальнего радиуса действия, установленные на немецких надводных кораблях, значительно уступали британским, отчасти потому, что английское оборудование легко поддавалось модификации и доработке, тогда как немецкая конструкция нуждалась в полной переделке. Отставание в этой области у немцев удивляло, поскольку именно они первыми создали радары для управления огнем.

Решение отправить «Тирпиц» в Норвегию в его первое плавание было принято или, по крайней мере, утверждено Гитлером на совещании с Редером, Кейтелем и Йодлем 13 ноября предыдущего года. Оно основывалось на двух соображениях: во-первых, Гитлера беспокоила возможность высадки союзников в Северной Норвегии, во-вторых, нехватка дизельного топлива не позволяла послать «Тирпиц» в океан, подобно другим немецким кораблям. Эти два обстоятельства означали, что «Тирпицу» суждено будет провести всю свою жизнь у норвежского побережья, сначала в Тронхейме, а затем в Альтен-фьорде.

Те же факторы, что вызвали решение послать «Тирпиц» в норвежские воды, привели к решению отозвать «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принца Евгения» из района Бреста и тоже послать их в Норвегию.

«Принц Евгений» прибыл в Брест сразу же после того, как ему удалось ускользнуть от охотников за «Бисмарком»; два других корабля присоединились к нему в марте 1941 г. после двухмесячного плавания, во время которого они покрыли расстояние 18 000 миль и потопили четыре корабля общим водоизмещением 116 000 тонн.

Это был зенит славы германских надводных рейдеров. Вдобавок к кораблям, потопленным «Шарнхорстом» и «Гнейзенау», «Хиппер» и «Шеер» за первые три месяца 1941 г. отправили на дно суда общим водоизмещением 71 000 тонн, а вспомогательные надводные рейдеры потопили корабли общим водоизмещением 114 000 тонн. За те же три месяца подводные лодки уничтожили корабли водоизмещением 554 000 тонн.

Результаты этого похода «Шарнхорста» и «Гнейзенау» продемонстрировали сильные и слабые стороны больших кораблей, действовавших в качестве рейдеров. Уроки, извлеченные из этого рейда, а также потеря «Графа Шпее» и «Бисмарка», возможно, и повлияли, наравне с другими факторами, на решение не посылать «Тирпиц» в открытое море.

«Граф Шпее» покинул Германию за несколько дней до начала войны и ожидал приказов, находясь в Южной Атлантике; но приказ Редера о начале боевых действий поступил только в середине сентября, поскольку Гитлер все еще верил, что Великобритания и Франция заключат с ним мир. Когда корабль, наконец, отправился в рейд, он предпочел топить одиночные торговые суда, опасаясь столкновения с эскортными кораблями конвоев. К концу ноября было решено вернуть «Графа Шпее» домой для ремонта, но командир корабля капитан Лангсдорф, достойный и энергичный офицер, решил предпринять по крайней мере еще одну крупную атаку в устье реки Ла-Плата, узловой точке британской торговли. Он решил рискнуть, несмотря на то что конвой союзников хорошо охранялись.

«Граф Шпее» потопил свой последний корабль – «Дорик Стар» – у побережья Африки и направился к Ла-Плате. Несмотря на огонь немцев, радист «Дорик Стар» не оставил свой пост и успел передать сигнал тревоги, который был принят Харвудом, командующим британскими силами в Южной Атлантике. Харвуд понимал, что, зная об этом сигнале, Лангсдорф покинет район боевых действий и, по мнению Харвуда, отправится либо в Рио-де-Жанейро, либо к реке Ла-Плата, либо на Фолкленды, лежавшие на пути к мысу Горн.

Крейсера Харвуда были рассредоточены на дистанции 2000 миль. Он сделал несколько подсчетов на листке, вырванном из сигнального блокнота, который сейчас хранится в Имперском военном музее в Лондоне, и отдал приказ трем своим крейсерам сосредоточиться недалеко от устья Ла-Платы. И вскоре «Аякс», несший вымпел командира, однотипный с ним «Ахиллес» Королевских новозеландских ВМС и «Экзетер» встретились в назначенном месте.

Лангсдорф уничтожил свой последний корабль; и это довело число потопленных им судов до девяти, общим водоизмещением 50 089 тонн. На рассвете 13 декабря он увидел британские военные корабли и ринулся в атаку, полагая, что это британский крейсер и два эсминца, сопровождавшие конвой. На самом деле общее водоизмещение британских крейсеров составляло 23 000 тонн против 14 000 тонн у «Графа Шпее», а суммарное вооружение – шесть 8-дюймовых и шестнадцать 6-дюймовых орудий против шести 11-дюймовых и восьми 5,9-дюймовых орудий у немца; ни у одной из сторон не было мощной брони, но скорость британских кораблей была на пять или шесть узлов больше. Этот бой представляет большой интерес с точки зрения военно-морской теории; он относится к той категории боев, которые разыгрывают на занятиях в военно-морских училищах, где каждый курсант предлагает свое решение.

В реальности случилось вот что: как только Лангсдорф понял, с какими кораблями ему предстоит вести бой, он на полных парах устремился в нейтральные воды, зная, что противник будет преследовать его весь день, если он попытается уйти, и сумеет оторваться от него, если он развернется, чтобы сразиться с ними.

Англичане неотступно преследовали корабль «Граф Шпее»; «Экзетер» шел по левому борту противника, а два других – по правому, поэтому Лангсдорфу пришлось разделить свою огневую мощь на оба борта. Преследование продолжалось уже два часа, «Экзетер», сильно поврежденный, вышел из боя, у «Аякса» вышли из строя пять 6-дюймовых орудий. Кроме того, как на «Аяксе», так и на «Ахиллесе» ощущалась нехватка боеприпасов. Удобнее всего им было разделаться с противником ночью, используя торпеды и оставшиеся орудия, – но до ночи было еще очень далеко. Поэтому британские корабли стали отставать, но держались в пределах видимости.

Весь день продолжалось преследование в нейтральных водах. У Лангсдорфа тоже кончались боеприпасы; хуже того, один из английских снарядов, угодив в борт корабля, проделал спереди, около ватерлинии, пробоину площадью около шести квадратных футов, о возврате в открытое море не могло быть и речи, поскольку на большой скорости и при волнении носовой отсек немецкого корабля очень скоро оказался бы затопленным. Поэтому «Граф Шпее» направился в Монтевидео, куда и прибыл той ночью. После отчаянного радиообмена с Берлином Лангсдорф взорвал свой корабль, чтобы не сдать его врагу, и покончил с собой.

Обломки «Графа Шпее» несколько месяцев спустя были подняты и использованы для ремонта английского торгового судна, превращенного в крейсер, который был поврежден в бою с другим немецким рейдером.

Поход «Бисмарка» был запланирован на апрель 1941 г., и предполагалось, что в Атлантике к нему присоединится «Гнейзенау». Однако после того как Королевские ВВС вывели его из строя, было решено, что «Бисмарка» под флагом адмирала Лютьенса будет сопровождать только один крейсер – «Принц Евгений». Впоследствии «Бисмарк» и «Тирпиц» должны были осуществить полномасштабную совместную наступательную операцию. А пока «Бисмарк» должен был топить военные корабли, сопровождавшие конвои, которые будут попадаться им на пути, а «Принц Евгений» – торговые суда; «Бисмарку», однако, было строго предписано не подвергать себя риску.

Но поход «Бисмарка» и «Принца Евгения» пришлось отложить на месяц из-за неполадок в машине последнего; немцев это очень огорчило, потому что в мае день в высоких широтах удлиняется, и это затруднило бы незаметный выход немецких кораблей в Атлантику.

Наконец оба корабля отправились в плавание; подводные лодки и суда снабжения были уже посланы в море для обеспечения их действий. «Бисмарка» и «Принца Евгения» засекли во время перехода через Балтийское море, и сведения об этом были переданы британскому атташе в Стокгольме.

В Лондоне посчитали, что немецкие корабли, по всей вероятности, движутся в сторону норвежского побережья, и любой из фьордов или каналов может стать для них укрытием.

Их очень быстро обнаружили, несмотря на плохую погоду, и какое-то время вели, как вдруг поступил доклад об их исчезновении. Флот метрополии под командованием сэра Джона Товея немедленно разделился на две группы, чтобы перекрыть оба прохода в Атлантику севернее Исландии. Там расположились четыре крупных корабля, действовавшие парами, – «Худ» и «Принс оф Уэлс» между Исландией и Гренландией и «Кинг Георг V» (флагманский корабль адмирала Товея) и «Рипалс» с авианосцем «Викториес» у Скапа-Флоу, готовые вести боевые действия между Исландией и Фарерскими островами. В это время в Северной Атлантике находились одиннадцать английских конвоев, и был отдан приказ всем боевым кораблям, находящимся здесь, перегруппироваться для их защиты. Были

даже вызваны корабли из Гибралтара: линейный крейсер «Реноун», авианосец «Арк Ройал» и крейсер «Шеффилд».

Немецкие корабли были обнаружены двумя крейсерами адмирала Товя, «Норфолком» и «Суффолком», у кромки ледяного поля к северо-западу от Исландии. Далее к югу их путь отслеживали радаром, о чем немцы не подозревали.

«Худ» и «Принс оф Уэлс», направляемые крейсерами, шли с юга, чтобы перехватить противника, и, встретив его 23 мая, вступили в честный бой. Через несколько минут после его начала «Худ» – многие годы бывший крупнейшим военным кораблем в мире, хотя он и был построен еще в 1918 г., – взорвался после прямого попадания; а «Принс оф Уэлс» – совершенно новый и еще не совсем готовый к боевым действиям корабль – был поврежден и вынужден отойти назад к крейсерам, которые продолжили слежку. Адмирал Товей провел свои корабли через два миллиона квадратных миль Северной Атлантики, чтобы предпринять еще одну попытку перехвата.

Вскоре немецкие корабли разделились – «Принц Евгений» незаметно ушел на randevу с нефтяным танкером, а несколько дней спустя направился в Брест. У «Бисмарка» не было времени для того, чтобы встретиться со своими заправщиками или заманить гнавшиеся за ним корабли на позиции подлодок, как планировалось раньше. Он был поврежден в бою с «Принс оф Уэлс» и потерял несколько узлов скорости хода, а также 2000 тонн нефти, которая вытекала из пробитых цистерн и оставляла след длиной несколько миль, отлично видимый с воздуха. Потеря горючего означала, что ему придется как можно скорее зайти в один из французских портов.

По пути его атаковали самолеты с «Викториес», и один раз он был торпедирован, правда без особого успеха. Когда в 3 часа ночи 25 мая англичане потеряли контакт с противником, казалось, что они потеряли его навсегда. Нужно было обыскать всю Северную Атлантику, а у кораблей флота метрополии кончалось горючее. Адмиралу Товю пришлось столкнуться с фактом, что поиск, возможно, придется прекратить.

Но через сутки после того, как «Бисмарк» пропал, его обнаружили Королевские ВВС с авианосца «Арк Ройал», и к нему были посланы самолеты. Дул сильный ветер, и во время последующей операции размах колебаний полетной палубы авианосца составил пятьдесят шесть футов. А тем временем на корабле «Кинг Георг V» иссякло горючее, и, когда, наконец, с «Арк Ройал» взлетели торпедоносцы «свордфиш», флагману адмирала Товя оставалось топлива всего на 9 ч 10 мин хода, после чего он должен был повернуть назад. «Свордфиши» вылетели к «Бисмарку», обнаружили английский крейсер «Шеффилд» и по ошибке атаковали его; повреждений не было, но торпедоносцам пришлось возвращаться на «Арк Ройал» для пополнения боекомплекта. За четыре и три четверти часа до того, как «Кинг Георг V» должен был покинуть место сражения, «свордфиши» вновь поднялись в воздух, и на этот раз «Бисмарку» досталось всерьез. Заклинило руль, он потерял управление и, гонимый штормовым северо-западным ветром, стал дрейфовать в сторону открытого океана, пока экипаж пытался устранить поломку.

Теперь корабли союзников смогли нагнать «Бисмарк». Первыми подошли эсминцы – четыре британских и один польский, – затем линкоры «Кинг Георг V» и «Родней», сопровождавший конвой, и крейсер «Дорсетшир». С помощью снарядов и торпед они покончили с немецким кораблем, который, после беспрецедентного числа попаданий, перевернулся и затонул со всем экипажем на борту, не спустив флага. Это случилось в 10 ч 37 мин утра 27 мая.

После этого крупным немецким кораблям был дан приказ не нападать на конвои, которые почти всегда находились под защитой кораблей с мощной артиллерией. Один удачный выстрел орудий главного калибра британского корабля мог привести к немедленному возвращению немецкого корабля в порт. Этот приказ означал, что нападать можно было, как

правило, только на одиночные торговые суда, и незачем посылать два линейных крейсера, чтобы топить одиноких торгашей, идущих в основном порожняком, в то время, когда с ними могла легко справиться одна-единственная подлодка. На протяжении всего похода адмирал Лютьенс, командовавший «Шарнхорстом» и «Гнейзенау» и погибший вместе с «Бисмарком», проявлял величайшую осторожность.

Ярким примером тому стал случай, когда, вместо того чтобы с ходу атаковать конвой, охраняемый «Рамиллиесом» – самым медленным и слабым британским линкором, – «Шарнхорст» стал маневрировать с целью увлечь британский эскорт прочь от конвоя, полагая, что «Гнейзенау» воспользуется этим и приблизится к торговым судам, чтобы уничтожить их. Вместо этого Лютьенс на «Гнейзенау» приказал обоим кораблям немедленно отойти.

Такая же нервозность была продемонстрирована «Гнейзенау» во время нападения на маленькое вооруженное датское грузовое судно «Чилиан Рифер» водоизмещением около 1800 тонн. Немецкий корабль был так напуган единственным небольшим орудием датчанина, что с большой дистанции выпустил по нему более 70 снарядов и только после этого потопил его. Слишком большой расход боеприпасов на одно маленькое судно!

Этот поход, охвативший Северную Атлантику от Датского пролива до островов Зеленого Мыса, завершился в Бресте, куда «Шарнхорст» вместе с «Гнейзенау» зашел для частичной замены паропроводов. В то время машинное и котельное отделения крупных немецких кораблей доставляли их командам массу неприятностей. С одной стороны, немецкие морские инженеры утратили опыт проектирования мощных машин для военных кораблей, а с другой – пытались применять различные способы экономии для решения фундаментальной проблемы: как сохранить высокую мощность двигателей при низком потреблении топлива. Конечно, поначалу их усилия не приводили к успеху: например, из 22 построенных эсминцев на ходу одновременно было не больше одиннадцати, а иногда это число снижалось до четырех.

При проектировании котлов нового типа, впервые опробованных на яхте Гитлера «Грилле», немецкие военно-морские конструкторы пошли по верному пути, но не хотели сразу же после карманных линкоров водоизмещением 14 000 тонн переходить к строительству гигантов водоизмещением 80 000 тонн, как того желал Гитлер.

Прежде чем «Тирпиц» отправился в Тронхейм, Редер, Гитлер и другие провели еще одно совещание, на котором Редер пояснил, чего ждет от «Тирпица».

Стратегической функцией корабля, сказал Редер, будет «защита наших позиций в Норвегии и Арктике путем создания угрозы флангу оперативных сил противника, действующих в Северной Норвегии, и нападения на конвои в Баренцевом море, а также связывание крупных сил противника в Атлантике, чтобы они не смогли вести боевые действия в Средиземном море и Тихом океане».

Этого можно будет в определенной степени достичь уже одним присутствием «Тирпица» в Тронхейме, но «оперативные задачи можно решить только в ходе реальных боевых операций», пророчески добавил он. Под «реальными боевыми операциями» понимались «атаки на конвои в Баренцевом море, следующие из Великобритании и Исландии в северные порты России, атаки на любые суда в Баренцевом море, обстрел объектов военного значения, а также срыв операций противника».

Именно этих возможных операций противника в норвежских водах Гитлер опасался больше всего. Но том же совещании с Редером 29 декабря 1941 г. он сказал: «Если англичане сделают все правильно, они нападут на Норвегию в нескольких точках. Путем общей атаки флотом и десантными войсками они попробуют вытеснить нас оттуда, взять Нарвик, если получится, и таким образом оказать давление на Швецию и Финляндию. Это может стать решающим фактором для исхода войны». В последней фразе Гитлер допускает, что полной победы Германии в этой войне, которую он уже несколько раз предрекал, может и не быть.

Теперь мы знаем, что Черчилль был почти полностью согласен с Гитлером в вопросе важности Норвегии и постоянно предлагал позаботиться о необходимых средствах для высадки там войск.

А тем временем Гитлер приказал отправить большие корабли из Бреста в Норвегию.

Немецкий флот осуществил операцию «Цербер» – знаменитый прорыв через Ла-Манш.

Это был мастерский ход, который оказался неожиданностью для английского общества, но не для адмиралтейства. Ведущую роль в информировании британских ВМС о деятельности этих кораблей играла французская группа Сопротивления, допущенная по приказу немцев в доки Бреста.

Случилось так, что Редер, имея в своем распоряжении только половину флота, стремился наладить хорошие отношения с Дарланом и офицерами французских ВМС, подчинявшимися правительству Виши. Немецкий адмирал надеялся, что рано или поздно французские и германские ВМС будут бок о бок воевать против Великобритании. Поэтому Редер пытался, хотя и безуспешно, убедить Гитлера быть более терпимым к Франции и сделал все, что было в его силах, чтобы улучшить взаимоотношения двух флотов.

В осуществлении этой попытки ключевой фигурой был тот самый Арно де ла Перьер, о котором мы уже говорили, – он был капитаном «Эмдена» во время его первого кругосветного плавания. И снова ему выпала задача в наилучшем виде представить германский флот. К сожалению для его страны, он погиб в авиакатастрофе зимой 1940/41 г., не успев осуществить свои планы.

Однако ему удалось кое-что сделать – он предложил офицерам помочь немцам наладить работу доков (чем несказанно их удивил). В случае отказа их ждала отправка в немецкие концентрационные лагеря. Французы попросили разрешения у правительства Виши и получили его. Одному из них, лейтенанту Филиппону, выделили несколько участков земли, чтобы пополнить рацион немцев овощами, и он передавал сообщения об обстановке полковнику Реми, одному из самых храбрых агентов генерала де Голля в оккупированной Франции.

Кроме этого, в Бресте действовали группы бойцов Сопротивления, одна из которых была быстро обнаружена после драки в кафе немецких и французских докеров. Другая группа, под руководством мадам Леру, вдовы французского морского офицера, была напрямую связана с Лондоном через местного врача. Передатчик Филиппона находился в Сомюре, радистом был бывший унтер-офицер Анкетиль. Филиппон вел наблюдение за немецкими кораблями.

Тем временем люфтваффе, которое отвечало за ПВО в порту, довело число зенитных орудий до 1350, из которых 150 были крупного калибра.

Потом немецкие корабли стояли в Бресте. Сначала потребовалось заменить паропроводы на «Шарнхорсте». Британскими ВВС с воздуха был торпедирован «Гнейзенау», потом в «Принца Евгения» угодила бомба, и, наконец, «Шарнхорст» вскоре после окончания ремонтных работ был поврежден прямым попаданием бомбы.

Филиппон сообщал англичанам об этом и многих других событиях, а жители Бреста в это время погибали от летевших мимо цели английских бомб.

После попадания бомбы в «Шарнхорст» 24 июля гестапо запеленговало передатчик Анкетилья, радиста Филиппона, и арестовало его. Реми приехал в Сомюр и встретился с Филиппоном. Оба знали, как в гестапо обращаются с арестованными; Реми спросил Филиппона, не выдаст ли их Анкетиль. Если он заговорит на допросе, то единственным шансом Филиппона спастись было бегство в зону, свободную от оккупации, до которой было всего 150 ярдов от того места, где велась беседа.

Но Филиппон был уверен в Анкетиле и вернулся в Брест для продолжения работы.

Анкетиль никого не выдал.

Филиппон докладывал, как продвигаются ремонтные работы на немецких кораблях, а группа мадам Леру сообщала, что немецкая авиация приведена в состояние боевой готовности.

Наконец, все три немецких корабля были готовы к выходу в море, но одному из французских буксиров, работавших в гавани, удалось задержать выход, якобы случайно намотав трос на винт «Принца Евгения», который как раз выходил из порта.

Итак, операция «Цербер» началась. Она не могла бы закончиться успехом немцев, даже если бы им повезло; но результаты ее оказались гораздо более скромными, чем мы тогда полагали.

Решение пройти через Па-де-Кале было принято потому, что три немецких корабля бездействовали уже около года, а их команды не были готовы к длительному переходу в Норвегию через Атлантику мимо дозоров, которые сновали между Шотландией и Исландией и Исландией и Гренландией. Более того, зная о намерении немцев вернуться в Германию этим путем, адмиралтейство легко могло бы сосредоточить флот метрополии на их пути к базе. Итак, поход через Па-де-Кале начался. При подготовке к нему немцы очистили от мин и разместили буями фарватеры от Бреста до германских вод, чтобы большие корабли могли развить максимальную скорость, не будучи связаны тральщиками, ибо скорость траления слишком мала. Но тральщикам не удалось обезвредить все мины, и «Шарнхорст» подорвался на двух, а «Гнейзенау» на одной мине. Соединением командовал адмирал Силякс на «Шарнхорсте»; когда корабль подорвался, он перенес свой флаг на эсминец и продолжил поход. Позже, после наступления темноты он вернулся, чтобы взглянуть на свой беспомощно дрейфующий, погружающийся в воду корабль. Но его нигде не было видно, а над водой висел запах нефти, вылившейся из его цистерн, поэтому адмирал и его штаб в какой-то момент поверили, что корабль затонул. Однако час «Шарнхорста» еще не пробил, и он добрался до Вильгельмсхафена и более чем на год выбыл из строя. Из-за неполадок в машине, а также в результате попадания вражеских бомб и подрывов на минах бросок через Ла-Манш стал единственной военной операцией «Шарнхорста» с марта 1941-го по март 1943 г. «Гнейзенау» повезло еще меньше. Подорвавшись на мине у побережья Голландии во время операции «Цербер», там же, где и «Шарнхорст», он встал в Киле на ремонт и там 26 марта 1942 г. был сильно поврежден во время бомбежки Королевскими ВВС – почти вся его носовая часть была разрушена. Его перевели в Гдыню (именуемую на немецкий лад Готенхафеном) и принялись модернизировать. 11-дюймовые орудийные башни были сняты с корабля и установлены на Атлантическом валу, одна пошла на Хук-ван-Холланд, другие в Норвегию. Предполагалось установить на борту «Гнейзенау» 15-дюймовые спаренные башенные орудия, приготовленные еще до войны для перевооружения «Шарнхорста» и «Гнейзенау», но к концу 1942 г. положение Германии в отношении сырьевых и трудовых ресурсов настолько осложнилось, что эти работы были прекращены. На решение отказаться от установки 15-дюймовых орудий, как мы увидим позже, повлияла и неудачная для немцев атака на конвой в сочельник 1942 г., когда пять британских эсминцев сумели противостоять «Лютцову» и «Хипперу».

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.