



Фриц-Отто Буш
Трагедия линкора «Шарнхорст».
Хроника последнего похода

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608785

Трагедия линкора «Шарнхорст». Хроника последнего похода: Центрполиграф; М.: 2003
ISBN 5-9524-0615-7

Аннотация

Автор книги рассказывает о малоизвестных фактах гибели гордости военно-морского флота Германии – линкора «Шарнхорст» в стратегически важном сражении в годы Второй мировой войны. Пытаясь атаковать арктический конвой и перерезать жизненно важную для СССР морскую трассу, мощный боевой корабль потерпел сокрушительное поражение. Основанная на фактическом материале, книга воссоздает реальную картину того, что произошло в рождественскую ночь 1943 года.

Содержание

Предисловие	4
Трагедия линкора «Шарнхорст»	5
Введение	5
Глава 1	7
Глава 2	21
Глава 3	24
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Трагедия линкора «Шарнхорст». Хроника последнего похода Фриц-Отто Буш

Предисловие

В день, когда «Шарнхорст» должен был отправиться в плавание в первый раз, 7 января 1939 года, его капитан (на тот момент) Цилиакс сказал своим офицерам:

– Важно запомнить, что вся жизнь этого корабля будет основываться на том духе, который вы, офицеры, сможете вселить в своих моряков.

Никто тогда не мог предвидеть, сколь удивительно точными окажутся эти слова.

В те несколько месяцев, что еще оставались до начала войны, требовалось сколотить только что собранный экипаж в дружную команду. Проведенные впоследствии многочисленные операции – успешные, несмотря на частые серьезные повреждения корабля, – привели к естественному возникновению среди экипажа особого чувства товарищества. Каждый из двух тысяч матросов линкора проникся общим убеждением, что их корабль «плывет под счастливой звездой».

Автор данной книги использовал весь фактический материал, который только можно найти в немецких и английских источниках, и нарисовал яркую картину того, что произошло 26 декабря 1943 года, в день, когда гордый корабль стал жертвой намного превосходящего его противника. Образцовое поведение и беззаветная преданность долгу, показанные каждым матросом «Шарнхорста», полностью соответствуют лучшим традициям германского военно-морского флота.

*Гельмут Гисслер (капитан в отставке),
штурман и старший помощник линкора «Шарнхорст» с 1939-го по 1943 год
Вильгельмсхафен, октябрь 1951 года*

Трагедия линкора «Шарнхорст» Хроника последнего похода

Памяти героически погибших моряков линкора «Шарнхорст»

Введение

Сегодня гибель «Шарнхорста» для многих не более чем отдаленное событие в полузабытой истории. О том, что происходило на самом деле, ныне знают немногие, поскольку суровые цензурные ограничения военного времени не позволили в свое время сообщить все подробности. Но поскольку события той арктической рождественской ночи 1943 года занимают важное место в истории войн на море и поскольку в наше время наконец в должной мере оценили важность этого события, я считаю нужным рассказать полную и точную историю потопления этого отважного корабля.

В 1940 году названия немецких линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» появлялись в британской прессе весьма часто. Впервые «Шарнхорст» был упомянут в связи с потоплением вспомогательного крейсера «Равалпинди»; затем это название мелькнуло в сообщениях немецкой прессы в связи с гибелью авианосца «Глориес». К сожалению, ни один моряк не спасся ни с авианосца, ни с эсминцев сопровождения: «Экасты» и «Ардента». Затем на некоторое время о «Шарнхорсте» не было ничего слышно.

И вдруг внезапно, весной 1941 года, название линкора снова появилось в новостях. В Атлантике погибло несколько торговых кораблей, и потому британские военно-морские и военно-воздушные силы были посланы на поиски корабля. Эта операция продолжалась на протяжении нескольких месяцев, однако «Шарнхорст» бесследно растворился где-то в бескрайних просторах Атлантики, проглоченный океанскими туманами или скрытый сильными штормами, бушующими в Атлантике в это время года.

Затем пришла новость, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау» приведены в Брест. Наконец-то они загнаны в угол! Англичане были уверены, что их авиация обнаружит линкоры и уничтожит их. Британские разведывательные самолеты и бомбардировщики отправились в этот французский порт в надежде уничтожить линкоры. Но этого не случилось. «Шарнхорст» был очень хорошо спрятан. На его палубе росли деревья и кусты, а камуфляжная сетка была покрыта листьями, что затрудняло наблюдение с воздуха. Правда, в Ла-Палисе корабль все-таки заметили, но удары, что смогли нанести британские самолеты, не причинили линкору серьезных повреждений. Английская авиация на протяжении нескольких месяцев продолжала преследовать корабль – но тщетно. «Шарнхорст» затаился, готовясь к будущим действиям и ожидая возможности нанести удар.

12 февраля 1942 года разнеслась весть: «Немецкие военно-морские подразделения: «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Ойген» – в Ла-Манше!» В Адмиралтействе это известие приняли с недоверием и изумлением.

Никому не верилось, как корабли смогли прийти незамеченными. Навстречу врагу были немедленно брошены все имевшиеся в наличии британские силы – но этого было недостаточно, поскольку самые необходимые военно-морские соединения находились далеко на севере и вовремя вмешаться не могли. В сражение с немецкими соединениями ввязались один-два торпедных катера, несколько устаревших торпедоносцев и бомбардировщиков. Огонь открыла береговая артиллерия. Но тщетно. Прорыв был осуществлен. Снова, в сопровождении эсминцев, торпедоносцев, торпедных катеров, минных тральщиков и пат-

рульных кораблей, с помощью люфтваффе почти что легендарный «Шарнхорст» выскользнул из вражеского капкана.

Чуть меньше чем через два года Би-би-си передала новость, что «Шарнхорст» потоплен британскими военно-морскими силами в 60 милях к северо-западу от Нордкапа. Это случилось в четверть восьмого вечером 26 декабря 1943 года, в День подарков.¹

¹ День подарков день, когда по английскому обычаю слуги, письмоноscopy, посыльные получают подарки. (Здесь и далее примеч. пер.)

Глава 1

Биография линкора

Для моряков корабль – это что-то одушевленное, имеющее свою собственную жизнь и свой собственный характер. Есть корабли, которые кажутся угрюмыми и даже злобными, им, как и некоторым людям, недостает живости и теплоты. «Шарнхорст» определенно имел душу. Более того, этот корабль был красив. Кильватерный след за ним дрожал тем удивительным мягким качающимся движением, которое свойственно только следу линкора. Казалось, корабль излучал счастье, и этот его дух распространялся на всю команду, рождая гордость, которую ощущали все моряки «Шарнхорста» – от капитана до самых младших в звании.

Со своей грацией, элегантностью, гармоничностью линий «Шарнхорст» был, на взгляд любого матроса, очень красивым. Вместе с однотипным линкором «Гнейзенау» он с самых первых дней войны участвовал в столь большом числе боевых походов и победных сражений, что стал самым известным в Германии кораблем. Его название знали в каждом немецком доме. Оно стало легендарным еще в Первую мировую войну, когда другой «Шарнхорст», броненосный крейсер, участвовал в сражении при Коронеле², а позднее был потоплен превосходящими силами у Фолклендских островов. За четыре года своей военной карьеры, полной событий, второй «Шарнхорст» стал подлинным символом удачи и успеха. На постоянно меняющемся фоне войны этот корабль и в самом деле, казалось, имел редкую благосклонность фортуны – и это впечатление подтверждается военным дневником капитана Гисслера, служившего на «Шарнхорсте» со дня его первого выхода в плавание и почти до того дня, когда линкор утонул.

Начало войны застало корабль между островом Гельголанд и рекой Яде, где он проходил испытания после долгого периода пребывания в доке. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» были первыми линкорами, построенными после снятия ограничений Версальского мира. Корабль был заложен в Вильгельмсхафене в 1935 году, спущен на воду 3 октября 1936 года и вышел в первый рейс с экипажем 7 января 1939 года. Его первым командиром был капитан Цилиакс. В то время «Шарнхорст» был еще не готов к боевому дежурству, а тем более к боевым действиям; кроме того, от прочих пускаемых в плавание кораблей его отличало то, что его экипаж был набран из различных береговых подразделений. На линкоре были установлены экспериментальные перегреваемые паровые котлы высокого давления. Время для проверки этого нового оборудования и других впервые используемых и еще не опробованных на практике устройств было резко сокращено начавшейся войной. Эта же причина не дала морякам возможности достаточно попрактиковаться в стрельбе из орудий. Кроме того, из-за болезни Цилиакса его пришлось заменить другим капитаном – Куртом Цезарем Хоффманном, расчетливо и успешно командовавшим кораблем во многих операциях вплоть до 1942 года.

«Большие» корабли, в Первую мировую называемые за бездействие «сторожевыми собаками на цепи», теперь не будут покоиться на своих базах, ничего не делая, – им предстоит выйти в море, чтобы атаковать британские торговые суда. Стрельба из корабельной зенитной артиллерии по английским самолетам теперь не единственное, для чего были построены эти новые, мощные суда. К сожалению (для немцев), самые тяжелые орудия еще не были установлены, и главное вооружение линкоров состояло только из 11-дюймовых орудий, установленных в трех башнях по три орудия в каждой.

В начале сентября 1939 года, после прохода через канал Кайзера Вильгельма (работы по углублению канала только что завершились, по нему впервые проходил корабль водоиз-

² Мыс Коронель в Чили, у которого 1 ноября 1914 года произошло удачное для немцев морское сражение.

мещением 26 000 тонн), «Шарнхорст» перешел в Киль. Здесь было размещено новое секретное оборудование, известное в то время как «Dete» или «Е.М. 2». Это были радиолокаторы. Парадокс, что именно радарам, усовершенствованным англичанами, принадлежит важная роль в окончательном потоплении «Шарнхорста».

21 ноября 1939 года оба линкора, переведенные в начале месяца в Вильгельмсхафен, двинулись вниз по реке Яде. Командующий флотом, вице-адмирал Маршалл, поднял свой флаг над «Гнейзенау». На борту «Шарнхорста» капитан Хоффманн объявил по внутрикорабельной связи цель операции – уничтожение вражеских сил, патрулирующих между Исландией и Фарерскими островами. Офицеры и матросы были удивлены – в Первую мировую ни одно из боевых судов не заходило так далеко за пределы территориальных вод.

– Мы как крысы, вылезающие из своих дыр, – счастливо заметил младший лейтенант. – И мы покажем им, что умеем кусаться.

Соединение линкоров сначала направилось на север, пройдя сначала позади так называемого «Западного вала», минного пояса, призванного защитить от нападений Северо-Фризские острова. Были отданы приказы установить на постах наблюдателей. Чтобы защитить линкоры от вражеских подводных лодок, корабли были окружены эсминцами. На мачте угрожающе вращалась антенна радиолокатора – но ничего поймать не могла. 22 ноября в 2 часа ночи пояс мин оказался позади и эсминцы были отпущены. Теперь линкоры двинулись в самостоятельное плавание сквозь непроницаемую тьму, не зажигая огней, на скорости около 27 узлов. Примерно в полдень линкоры прошли через самый узкий проход между Шетландскими островами и берегами Норвегии, прикрытые люфтваффе.

Скоро погода начала портиться. Юго-западный ветер силой в 7 — 8 баллов, длинные и высокие волны заставили корабль сильно качаться, что привело к первым случаям морской болезни. Из-за бьющих в борта огромных волн орудия получили повреждения. Для матросов это был новый, незнакомый ранее опыт, но он помогал установить более тесный контакт между кораблем и командой. Изменив курс на северо-запад, линкоры продолжили движение. В ночь с 22 на 23 ноября они миновали Фарерские острова на расстоянии в тридцать морских миль и направились к Исландии. Хотя в последующий день видимость была превосходной, на линкоре не заметили ни одного корабля поблизости. Перехваченные радиосообщения также не давали ничего обнадеживающего, хотя и удавалось засечь сигналы британских кораблей,двигающихся в составе больших эскадр. В 16.07 с мачты пришло сообщение, которое немедленно привело капитанский мостик в состояние боевой готовности:

– По правому борту свет, большой пароход! Но очень далеко. Детали еще не видны.

– Должно быть, торговое судно, – предположил капитан Хоффманн, – или, возможно, вспомогательный крейсер, экспортный. Я должен взглянуть на него сам.

Капитан забрался на формарс. Через какое-то время по переговорному устройству послышался его голос:

– Корабль постоянно меняет курс, у него нет никакого флага.

Был отдан приказ на сближение с пароходом. Через полчаса капитан объявил боевую тревогу и вернулся на мостик. Он сообщил находящемуся на борту «Гнейзенау» адмиралу о своих наблюдениях. Когда корабль не ответил на приказ остановиться, «Шарнхорст» открыл огонь. Начали разрываться первые снаряды. Корабль отважно ответил на огонь, но без успеха. Начав гореть, он поставил дымовую завесу и попытался ретироваться. В это время «Гнейзенау», спешащий с юга, тоже открыл огонь. Когда стало быстро темнеть, корабль уже превратился в факел, беззащитно стоящий на месте. Через завесу дыма и пламени вспыхивали сигналы азбуки Морзе. С сигнального мостика «Шарнхорста» доложили, что корабль просит помощи.

Вокруг парохода плавали шлюпки. «Шарнхорст» сбавил ход, чтобы они подошли к борту и выжившие могли подняться на линкор. Но как только вторая из спасательных шлю-

пок подошла к «Шарнхорсту», с «Гнейзенау» был получен приказ: «Немедленно прекратите спасательную операцию. Следуйте за мной». Капитан вопросительно посмотрел на первого помощника, появившегося на мостике для доклада о спасательной операции; затем от одного из наблюдателей пришло сообщение: «Прямо позади преследователь».

Капитан Хоффманн ринулся к переговорному устройству:

– Отдать фалинь! Все машины полный вперед!

Линкор на большой скорости направился на восток. Британский крейсер «Ньюкасл», приближаясь сзади, пытался догнать линкоры – но это ему не удалось. Он подобрал оставшихся в живых от экипажа корабля, оказавшегося вспомогательным крейсером, переделанным из лайнера «Равалпинди» компании «Р&О», водоизмещением в 16 000 тонн, отважный командир которого, капитан Кеннеди, столь героически вступил в бой, не имея никаких шансов на победу. Теперь весь флот британской метрополии пытался перехватить два немецких линкора близ Британских островов – но безрезультатно. Метеорологи на борту «Шарнхорста» предсказывали плохую видимость и сильный северный ветер у норвежских берегов. Целых два дня линкоры стояли на месте, ожидая южного ветра. Затем внезапно показания барографа резко упали. Корабли двинулись на юг. В ночь с 25 на 26 ноября, при помощи поднявшегося сильного ветра, они смогли развить скорость в 27 узлов на пути к мысу Стадландет в Норвегии. Возвращение на базу происходило в свирепый ураган. Волны хлестали через палубу, брызги падали на нос судна, оба тяжелых корабля почти все время наполовину находились в воде. На протяжении всех двадцати четырех часов Хоффманн командовал кораблем из боевой рубки, поскольку мостики были полностью покрыты водой. Неподалеку от Бергена был замечен одинокий траулер, который, отчаянно сопротивляясь волнам, двигался наперерез линкорам. Ветер начал принимать южное направление, и из-за этого передние башни начало заливать. Неподалеку от Ютландии к линкорам присоединились немецкие эсминцы, и 27 ноября корабли снова бросили якорь в реке Яде.

Первая операция была успешно выполнена. Линкоры доказали свою ценность. Со своей высокой скоростью и большим радиусом действия – бункеры вмещали 6000 тонн горючего – они прекрасно подходили для внезапных нападений на британские торговые суда. Но, и это было много важнее, успешная операция в штормовых условиях крепко сплотила команду, которая приобрела морскую закалку, узнала свой корабль и его возможности. Под грохот орудий, рев ветра и шум моря был заложен фундамент того уникального прочного товарищества, которое позднее проявит себя столь ярко.

В январе 1940 года на Балтике были проведены испытания, которые так и остались незавершенными. Зима была исключительно холодной, стоял суровый мороз. Корабли, пришвартованные к своим буям в Киле, вмерзли в лед, так что в увольнение моряки добирались до берега посуху; зрелище бредущих моряков казалось диковинным. В марте один из патрульных кораблей разбил лед, и кораблям был отдан приказ возвращаться обратно в Северное море для выполнения нового задания. Выполняя его, требовалось какое-то время выжидать – подобно войскам у линии Зигфрида, которым приходилось бездействовать во время «странной войны». Вскоре морякам стало почти невыносимо наблюдать, как изо дня в день льдины, усеянные чайками, с утренним отливом уносятся в море, чтобы после полудня вернуться с приливом. Короткий выход в Ставангер, во время которого ничего не происходило, немного развеял монотонность ожидания. Постепенно погода становилась теплее. Увеличилось число налетов британской авиации, что заставило довольно серьезно работать зенитчиков в дневное время.

Ненадолго «Шарнхорст» зашел в порт. Все были уверены, что кораблю предстоит важное задание; однако определенно никто ничего сказать не мог, и команду охватило лихорадочное нетерпение. И в самом деле, в секретном отделении стола первого помощника хра-

нился приказ на проведение операции. Этот документ назывался «Везерюбунг» – кодовое название задания по оккупации Норвегии и Дании.

Это дерзкое предприятие было доверено военно-морскому флоту, и его выполнение всецело зависело от соблюдения абсолютной секретности. 6 апреля, когда «Шарнхорст» снова был на рейде, командующий флотом поднялся на борт и известил экипаж корабля о предстоящей операции. Команда с радостью и гордостью отнеслась к проявленному доверию со стороны главнокомандования.

В ночь с 6 на 7 апреля «Шарнхорст» и «Гнейзенау» пустились в море. Перед островом Вангерооге к ним должен был присоединиться тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» с четырьмя эсминцами сопровождения и флотилией из десяти эсминцев – так называемая «группа Нарвика», которая позднее прославилась у берегов Северной Норвегии. Как только вся группа соединилась, к ней внезапно на низкой высоте двинулись британские самолеты. Наступил тревожный момент, но огонь из зенитных орудий «Шарнхорста» вынудил англичан повернуть, и они исчезли раньше, чем смогли разглядеть во тьме другие корабли. Соединение на большой скорости двинулось в северном направлении. На рассвете с палуб поднялись самолеты, чтобы в течение дня обеспечивать прикрытие с воздуха – тогда как эсминцы окружили линкоры, защищая их от субмарин. В полдень 7 апреля неподалеку от Скагеррака на кораблях подняли тревогу:

– Вражеские самолеты!

Как только авиаразведчики приблизились к кораблям, в бой вступили зенитные установки. На всех мостиках обсуждался один и тот же тревожный вопрос – известна ли врагу цель операции? Зачем прилетали англичане? Несмотря на сомнения и опасения, корабли продолжали движение. Погода была по-прежнему хорошей. Исключительно темная ночь с 7 на 8 апреля укрыла соединение непроницаемым покрывалом. Когда корабли миновали Северное море между Шетландскими островами и Норвегией, впередсмотрящие стали всматриваться во мрак ночи с удвоенным вниманием, однако безрезультатно. Утром 8 апреля погода резко ухудшилась. Непокойное море качало корабли, ветер усилился и значительно похолодал. Труднее всего приходилось кораблям из сопровождения, они все чаще передавали сигнал: «Нас преследуют несколько подразделений вражеских самолетов!»

Скорость линкоров была снижена, чтобы эсминцы смогли их догнать. Несколько кораблей из сопровождения, шедших ближе к норвежскому берегу, вступили в то же утро сражение с британскими судами. «Адмирал Хиппер» получил приказ повернуть и сблизиться с одним из немецких эсминцев, «Берндом фон Армином». На борту «Шарнхорста» капитан обсудил положение со своим вторым помощником:

– Не понимаю. Британские эсминцы вышли в море? Но нам не докладывали о британских силах здесь, не так ли?

Корветтен-капитан Гисслер покачал головой:

– Нет, герр капитан, нет еще...

– Важное сообщение по радио, герр капитан, – прервал его офицер радиосвязи. – Только что перехвачено английское предупреждение о минах в обширном районе у норвежских берегов. По всей видимости, они установили здесь новое минное поле.

Капитан Хоффманн внимательно изучил текст:

– Что это значит? Может, им пришла в голову та же идея, что и нам? Они хотят прикрыться от нас заслоном, чтобы оккупировать Норвегию своими военно-морскими силами? Идемте, Гисслер, давайте посмотрим в карты.

Когда они ушли в штурманскую рубку, офицеры на мостике начали обсуждать неожиданный поворот событий. Тем временем корабли продолжали следовать своим курсом. Позднее «Адмирал Хиппер» со своими четырьмя эсминцами эскорта покинул «группу Нарвика» и направился к Тронхеймс-фьорду. Когда линкоры дошли до Вест-фьорда в наступившей

к девяти часам вечера полной тьме, они, в полном соответствии с планом, освободили все десять эсминцев «группы Нарвика» (флотилии, предназначенной для захвата Нарвика). «Шарнхорст» и «Гнейзенау» остались около Лофотенских островов на ночь для того, чтобы прикрыть флотилию эсминцев с тыла. Начался сильный шторм, и линкоры с трудом преодолевали волны, двигаясь ради экономии топлива на малой скорости. Утром 8 апреля был снегопад, но в целом погода улучшилась, и временами видимость была просто превосходной. Воспользовавшись этим, штурман «Шарнхорста» решил определить координаты судна с помощью секстанта. Он поднял свой инструмент – и вместо ожидаемой им звезды увидел в зеркальце красный отблеск выстрела из тяжелых орудий!

– Тревога!

Зазвенел колокол, впередсмотрящие разбежались по своим боевым постам; быстро прозвучали команды с мостика, были отданы сигналы с флагмана, указаны первые цели для стрельбы. Через несколько минут стволы 11-дюймовых орудий с грохотом выстрелили во врага – корабль, чей силуэт слабо вырисовывался на западе на фоне темного неба. В густой снежной метели два линкора поспешили на большой скорости уйти на север. Беглый огонь продолжался с 5.10 до 6.59; на «Шарнхорсте» стреляли с кормы. Тяжелые 15-дюймовые снаряды разрывались близко к линкору, но капитан постоянно менял курс, что позволило уворачиваться от каждого нового залпа.

– На вражеском корабле адмиральский флаг, – доложил артиллерийский офицер и добавил: – Это – «Ринаун»!

Но британский противник не мог соревноваться с немецкими судами в скорости; вскоре он остался далеко за кормой, а затем и вовсе затерялся в снежной пурге.³

«Шарнхорст» благодаря присущему ему везению не претерпел никакого ущерба. Небольшие трудности возникли с машинной установкой, но, учитывая нагрузки и то, что машины были экспериментальными, эти проблемы были вполне ожидаемыми; преодолеть их не стоило большого труда.⁴

Несколько часов соединение кораблей шло на север, после чего сменило направление на западное, почти дойдя до долготы одиночного скалистого острова Ян-Майен.

Тем временем на борту было принято радиосообщение об оккупации Норвегии и Дании. Начали поступать доклады о том, что британский флот вышел в море, об ожесточенных авиационных сражениях в воздухе и об очагах сопротивления на земле. Сами линкоры не передавали информацию, поскольку этим могли выдать свое местоположение; немецкое главное командование все еще ничего не знало о произошедшем артиллерийском поединке. Только 10 апреля с «Шарнхорста» при помощи катапульты взлетел самолет с задачей передать радиосообщение командующего соединением; этот доклад должен был быть доставлен в Тронхейм и передан оттуда. Самолету предстояло лететь на максимальную дальность. Имея полные баки, «Арадо-196», пилотируемый старшим лейтенантом Шреком, взлетел; наблюдателем на этом самолете был назначен старший лейтенант Шреве. У них на борту была только карта Тронхеймс-фьорда – и больше ни одной морской карты. Могли ли они добраться до Тронхейма и сесть рядом с «Адмиралом Хиппером»? Несколько часов прошло

³ Немецкий автор не пишет, что бой с «Ринауном» заставил немецкие силы дальнего прикрытия уйти на север, оставив назначенный им для патрулирования район у Лофотенских островов. В результате англичанам удалось 10 апреля внезапно напасть на находившиеся в Нарвике эсминцы. Гибель десяти кораблей стала первым серьезным ударом для немецкого военно-морского флота.

⁴ Немецкий автор и здесь неточен на «Шарнхорсте» под ударами тяжелых волн вышла из строя носовая башня. Вода проникала в нее через отверстия для выброса стреляных гильз, кожухи дальномеров и амбразуры орудий, в результате чего в цепях электромоторов подачи боезапаса из-за попадания соленой воды произошло короткое замыкание. Когда «Шарнхорст» попытался увеличить ход до максимального, пришлось остановить правую турбину, из-за чего скорость снизилась до 25 узлов. Линкору надо было серьезно ремонтировать носовую башню и энергетическую установку. Позднее «Шарнхорст» был отозван в Киль для ремонта.

в напряженном ожидании – пока наконец с «Адмирала Хиппера» не пришло сообщение, что самолет приземлился. Это был выдающийся подвиг экипажа «арадо». Позднее на «Шарнхорсте» узнали, что командир тяжелого крейсера был весьма озадачен, когда на его палубе появился наблюдатель с самолета.

– Чего ждать дальше? – сказал капитан «Адмирала Хиппера» Хейе. – Я только сейчас услышал из английских докладов, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау» утонули.

Предполагалось, что линкоры должны встретиться с флотилией эсминцев «группы Нарвика» на обратном пути – но все эти десять кораблей были потеряны. Положение с топливом теперь вынуждало линкоры вернуться на базу. Из Германии пришли сообщения, что в море вместе с многими другими кораблями вышел английский авианосец «Фьюэриэс»; ему, скорее всего, была поставлена задача использовать самолеты против линкоров. Потому командующий группой отдал приказ повернуть западнее, чтобы позднее, в темноте ночи, находясь всего в 60 милях от Шетландских островов, направиться на юг. И снова плохая погода пришла на помощь везучим кораблям. Незамеченными врагом они в полдень прибыли в условленное место встречи, чтобы присоединиться к «Адмиралу Хипперу» и защищающим его эсминцам. Суда остановились, чтобы самолеты на борту получили возможность подняться в воздух в поисках вражеских подводных лодок. Позднее британский разведывательный самолет обнаружил суда, после чего в этот район были несколько раз посланы бомбардировщики, которые, однако, в условиях плохой видимости не обнаружили цель.

12 апреля конвой бросил якоря в Вильгельмсхафене. Важная операция была успешно завершена; матросы прошли хорошую школу войны и могли считать себя настоящими морскими волками. Теперь их вера в себя, своих офицеров и свой корабль стала непоколебимой. Для тщательного осмотра и ремонта оборудования и вооружения потребовалось шесть недель пребывания в доке. После этого линкоры и эсминцы снова были готовы к действию. Тем временем ситуация для проведения операций решительно изменилась в пользу Германии. Кампания во Франции подходила к концу. Теперь стали доступны базы на западе и в Норвегии. Был открыт путь через Скагеррак и датские воды, так что теперь не требовалось обходить Данию через Северное море, подвергаясь атакам подводных лодок и авиации. Но битва за Нарвик все еще продолжалась, и ее исход оставался под вопросом. И именно «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Адмирал Хиппер», а также небольшое число эсминцев должны были склонить чашу весов в пользу Германии.

4 июня 1940 года корабли, снова под командой вице-адмирала Маршалла, отплыли из Киля. Они миновали барьер немецких мин около Скагена и проследовали далее на север. Не имелось определенной информации о расположении британских военно-морских сил; предполагалось возможное присутствие линкоров в районе Нарвика, а также выходы кораблей из Скапа-Флоу. Частенько приходилось замечать в море перископы – но подводным лодкам не предоставлялось условий для нападения. Разведывательные самолеты люфтваффе, которые теперь могли совершать вылеты из Тронхейма, получили возможность обзирать намного больший район. Стояла преимущественно ясная погода; в сильно ограничивающие видимость редкие дожди включались радары, чтобы оградиться от неприятных неожиданностей. Эсминцы, заправленные горючим с линкоров, шли на этот раз всю дорогу вместе с ними. В первый раз в составе соединения было судно с топливом, «Дитхмаршен», с которого мог заправляться «Адмирал Хиппер». На достигнутой долготе в это время солнце светило практически все двадцать четыре часа, так что заправку без помех можно было осуществлять в любое время.

Пока сражений не было, командующий группой приказал капитанам собраться на борту флагманского корабля. Разведку с воздуха Харстада и Нарвика отменили из-за плохой погоды у берега, и потому у адмирала не было сведений о действующих в этих рай-

онах британских судах. Однако в непосредственной близости от группы было замечено несколько небольших конвоев, двигавшихся на юго-запад. Утром 8 июня все три тяжелых корабля в сопровождении четырех эсминцев предприняли разведывательный рейд по широкому фронту и подошли к конвоям. С борта линкоров с помощью катапулт были запущены разведывательные самолеты. Скоро один из немецких эсминцев нагнал танкер и через короткое время отправил его на дно. С кораблей и самолетов было замечено еще несколько судов – и они тоже были потоплены «Адмиралом Хиппером» и эсминцами. Госпитальный корабль немецкие суда не тронули и даже не обыскали; как позднее выяснилось, на нем было много немецких пленных из Нарвика. В полдень «Адмиралу Хипперу» и эсминцам отдали приказ возвращаться в Тронхейм для пополнения запасов. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» же продолжали операции в районе Северной Норвегии. Поскольку сведений воздушной разведки было мало, командующий группой решил не выполнять приказ двигаться к Харстаду, ограничившись действиями против конвоев. Он двинул вперед свою боевую группу на скорости 18 узлов в район между Харстадом и Тромсё. 8 июня в 16.45 с формарса «Шарнхорста» пришло сообщение, что далеко впереди некоторое время было видно облако дыма.

Когда капитан попросил сообщить подробности, впередсмотрящий Госс объяснил:

– Это был короткий выброс дыма, похожий на медузу, такой бывает, когда есть некоторые проблемы с паровыми котлами. Я точно заметил его пеленг.

– Боевая тревога! – скомандовал капитан Хоффманн. Он приказал на полной скорости идти в указанном впередсмотрящим направлении.

«Гнейзенау» повторил этот маневр. Дистанция до неизвестного корабля стремительно сокращалась, и скоро над линией горизонта стали видны мачта, затем приземистая труба, а потом и корабельные надстройки. Когда в первый раз была оценена дальность, она составляла 40 километров; после этого старший артиллерист доложил:

– Герр капитан, корабль несомненно авианосец, возможно, это «Глориес» с двумя эсминцами эскорта!

Тяжелые орудия линкора открыли огонь с 25 километров; вскоре после этого начали стрелять и эсминцы. Капитан, стоя с первым помощником у перископа, внимательно вгляделся в авианосец.

– Бедняга, старый черт! – произнес он. – Нам снова везет. Два линкора против одного авианосца!

Первый же залп накрыл палубу корабля, на которой тесно стояли самолеты. Скоро языки пламени превратили взлетную полосу в сплошную зону огня. Облако дыма закрыло невезучий авианосец.

«Эсминцы задумали хитроумный план, – позднее вспоминал первый помощник. – Они использовали ту же тактику, которую применяли английские крейсера против «Графа Шпее» на реке Плейт».⁵

Эсминцы назывались «Ардент» и «Экаста»; они тщетно старались прикрыть свой авианосец «Глориес», пытаясь в то же время атаковать линкоры. Прямые попадания повредили надстройки этих отважных кораблей; несмотря на безвыходную ситуацию, эсминцы шли навстречу линкорам, надеясь выпустить торпеды с близкого расстояния. Тем временем поврежденный «Глориес» стоял без движения посередине взметающихся от снарядов столбов воды, в густом облаке дыма, из которого постоянно вырывались вспышки взрывов. Обоим линкорам приходилось постоянно маневрировать из-за торпед, запускаемых с эсминцев. Сражение продолжалось уже на протяжении почти двух часов, но британские эсминцы не

⁵ Следует заметить, что рассказ о действиях на реке Плейт базируется на немецких источниках. Согласно британским докладам, дымовую завесу поставил «Граф Шпее»: один из эсминцев установил дымовую завесу, в то время как второй пошел в атаку. Впрочем, это мало им помогло.

выходили из героического, но безнадежного для них сражения. Вынуждая линкоры лавировать, они сбивали прицел немецких артиллеристов. В 18.39 с мостика «Шарнхорста» поступило сообщение:

– Сильный взрыв на корме!

Отдельные доклады начали поступать быстро, словно на учениях:

– Башня «С» эвакуируется. Боезапас залит водой.

«Шарнхорст» потерял скорость.⁶

Скоро стал заметен быстро увеличивающийся крен на правый борт. После этого поступил доклад из машинного отделения:

– Одна машина еще работает. Относительно двух других точных сведений не поступало. Возможно, попала торпеда.

Скорость упала до 20 узлов. Один из британских эсминцев затонул, но другой все еще продолжал стрельбу, и его меткое попадание вывело из строя орудие в башне «В». «Шарнхорст» снова приблизился к «Гнейзенау». Примерно в 19.00 второй эсминец тоже затонул.

– Отбой боевой тревоги. Проверить раненых.

Экипаж лихорадочно принялся за работу; группы по устранению ущерба боролись с водой, которой корабль уже набрал не меньше 2000 тонн. В машинном отделении главный инженер Либхардт пытался оценить ущерб, нанесенный центральному двигателю и двигателю правого борта. Двигатель левого борта все еще работал. Погибло сорок матросов, одна башня была выведена из строя. На скорости в 20 узлов соединение кораблей направилось в Тронхейм, куда прибыло 6 июня. Поврежденный корабль встал здесь на стоянку, и группа специалистов-механиков немедленно приступила к работе по восстановлению линкора. Через десять суток не прекращавшейся ни на час работы центральный двигатель заработал снова. Это было великолепное достижение главного инженера и его подчиненных, которым, вместе с командой ремонтируемого корабля «Хуаскаран», пришлось работать под регулярными налетами вражеских самолетов. Одна бомба даже попала в верхнюю палубу, но не разорвалась. Собственные самолеты линкора были всецело заняты отслеживанием подводных лодок, чтобы те не могли приблизиться к Тронхеймс-фьорду. 20 июня у «Шарнхорста» работало уже два двигателя, и корабль был способен совершить обратный переход. Винт правого борта пришлось закрепить намертво, поскольку было подозрение, что вал треснул при попадании торпеды.

На скорости 24 узла линкор, защищенный истребителями, покинул порт и двинулся вдоль берега к скалистым островам Шарена. Днем 21 июня при сильном ветре «Шарнхорст», сопровождаемый двумя эсминцами и двумя торпедными катерами, покинул острова и двинулся на юг. Вскоре с линкора заметили британский разведывательный самолет неподалеку. Мог ли этот разведчик навести на соединение английские бомбардировщики? Ответ на этот вопрос не заставил себя долго ждать. Около острова Утсир на протяжении примерно двух часов британские самолеты непрерывно совершали налеты, сбрасывая бомбы и торпеды. Но густой покров от разрывов зениток сделал все эти попытки безрезультатными. Несколько сбитых английских бомбардировщиков упало в море, оставляя после себя длинные шлейфы дыма. Только на «Шарнхорсте» эти оборонительные меры привели к расходу 900 снарядов калибром 4,1 дюйма, 1200 снарядов калибра 37 мм и 2400 снарядов калибра 20 мм! В 18.15 капитан получил сообщение по радио из Западной группы:

– Отправляйтесь в Ставангер! Капитан Хоффманн прочитал приказ с недоумением.

– Непостижимо, – произнес он. – Какой смысл в том, чтобы становиться на якорь в этом порту? Однако они, должно быть, имеют какие-то причины приказать нам отправиться туда...

⁶ Это был результат попадания торпеды.

Через несколько часов корабли бросили якорь в узкой гавани Ставангера. Как выяснилось, Западная группа действительно имела серьезные причины отдать такой приказ – командование военно-морских сил обнаружило из радиоперехватов, что практически весь флот метрополии вышел в море на поиски «Шарнхорста». Но всего через час, как это выяснилось, линкор уже направлялся во фьорд. Ему повезло. На следующее утро воздушная разведка смогла сообщить, что британский флот, состоящий по крайней мере из четырех линкоров, четырех крейсеров и нескольких эсминцев, возвращается в Скапа-Флоу.⁷

Не замеченный врагом «Шарнхорст» в сопровождении эскорта снова вышел в море, чтобы проскользнуть в Киль, где немедленно начались работы по его ремонту.

Эта операция, в которой команда понесла первые потери, усилила в морях убеждение, что весь экипаж корабля, от капитана до матросов, составляет спаянный союз, способный преодолеть любые трудности. Победоносное сражение, опасное возвращение на поврежденном корабле, а также успешное отражение многочисленных воздушных налетов усилили всеобщее убеждение, что «Шарнхорст» ходит под счастливой звездой.

Ремонт в доке «Шарнхорста» и «Гнейзенау» занял почти полгода, и только осенью линкоры, готовые для действий, переместились в Готенхафен.⁸

Поскольку теперь стало возможным действовать с созданных недавно баз на западном берегу Франции, главное командование стало обращать все больше внимания на операции в Атлантике. И потому в конце 1940 года оба линкора, возглавляемые новым командующим, адмиралом Лютьенсом, вышли из Киля. В северной части Северного моря сильный шторм нанес значительные повреждения «Гнейзенау», и все соединение вынуждено было повернуть обратно. Но уже 22 января 1941 года оба корабля были готовы снова покинуть гавань. Приказ, доставленный адмиралом Лютьенсом, был беспрецедентным для немецких линкоров: вести войну против торговых судов в Северной Атлантике. Было件нятно, что при подобном способе боевых действий столкновений с британскими боевыми подразделениями следовало избегать.

Эта операция была тщательно спланирована и подготовлена. В Атлантику было послано множество танкеров с горючим, боеприпасами и прочим, что требовалось для пополнения запасов. В это время в Атлантике уже действовали другие германские военные корабли – «карманный линкор» «Адмирал Шпеер», тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», большое число вспомогательных крейсеров и подводных лодок. Это было довольно дерзкое предприятие для флота, который перед началом войны еще не набрал силы и не был обеспечен кораблями в полной мере.

В темную ночь новолуния соединение линкоров направилось к южной части Исландии, и в столь короткий зимний световой день, 28 января, вышло на британскую торговую трассу. Под прикрытием темноты соединение развернулось и направилось на север, не замеченное британцами. С поднявшегося с корабля самолета было передано сообщение Северной группе о планируемых действиях – сначала заправиться от танкера «Адриа», находящегося восточнее Ян-Майена, а затем проникнуть в Атлантику севернее Исландии вдоль края паковых льдов. Обе задачи были выполнены успешно. 4 февраля командующий смог передать сигнал своему подразделению:

– Впервые в истории немецкие линкоры успешно прорвались в Атлантику. Теперь – приступаем к операции!

Еще раз заправившись от танкера южнее Гренландии, корабли принялись искать конвой. Наконец 8 февраля на линкорах заметили мачты. Однако скоро на «Шарнхорсте» поняли, что конвой прикрывается линкором «Рамиллиес», и в соответствии с указаниями

⁷ Скапа-Флоу главная база английского военно-морского флота.

⁸ Готенхафен польский город Гдыня.

атаковать не стали. Дальнейшие поиски вдоль северного маршрута конвоев прерывали сильные штормы, и адмирал Лютьенс решил двинуться на юг, куда, что уже стало очевидным, был сдвинут маршрут конвоев. Становилось теплее, и матросы были рады после долгого пребывания в холодных широтах снять с себя меховую и шерстяную одежду, чтобы надеть что-нибудь более легкое. Но поиск снова ни к чему не привел, даже на обычно переполненной трассе между Фритауном и Британией. Был потоплен только один греческий корабль. Заправка топливом происходила примерно каждые восемь дней. Установилась хорошая погода; видимость постоянно была приемлемой. С линкоров постоянно взлетали самолеты для разведывательных полетов, но ничего увидеть им не удавалось до 7 марта, когда был замечен еще один конвой. В первый раз линкоры действовали вместе с подводными лодками; линкоры эффективно взаимодействовали с ними во время атак на конвой, снова защищаемый линкором, на этот раз «Малайей». «Шарнхорсту» и «Гнейзенау» принадлежит определенная доля в успехе операций, проводимых подводными лодками, которые за две ночи потопили кораблей общим тоннажем в 43 000. После этого операции переместились обратно на север, на трассу между Северной Америкой и Великобританией. Два сопровождающих танкера позволили увеличить район поиска. Успешные действия против отдельных кораблей – эти цели были одобрены командующим соединением – постепенно увеличивали счет; на дно шел один корабль за другим. Менее чем за два дня жертвами линкоров стало шестнадцать судов, общим тоннажем в 75 000. После долгого утомительного поиска наконец улыбнулась удача. Удалось организовать проведение расчетов таким образом, что получалось топить корабли, точно попадая в их у самой ватерлинии. Бушующее море и сильный ветер часто не давали возможности поднять на борт спасающихся на шлюпках. Все операции требовалось проводить как можно быстрее, поскольку приходилось считаться с возможностью внезапного появления британских военно-морских сил. 16 марта так и произошло. Только «Шарнхорст» потопил корабль, как в спускающихся сумерках с одного из сопровождающих танкеров пришло радиосообщение:

– Вижу линкор!

По «Гнейзенау», стоявшему близко к танкеру, был открыт огонь. Но полумрак и начавшийся дождь, на удивление часто помогавшие линкорам в подобных моментах, вновь позволили им благополучно ретироваться.

Поскольку перспектив на какой-либо дальнейший успех на этой трассе было уже немного, операция была завершена, и 22 марта 1941 года, точно через два месяца после отплытия из Киля, оба корабля вошли в новую базу на Атлантике, в Брест. Никогда ранее немецкие линкоры не осуществляли операций столь большой продолжительности. Хотя ни один из конвоев не удалось пустить ко дну, удалось внести неразбериху в британское морское судоходство и дезорганизовать расположение британского военно-морского флота, а это с немецкой точки зрения было выдающимся успехом. Кроме того, имелаась надежда, что накопленный в операции опыт может серьезно пригодиться в следующих операциях, которые должны осуществляться вместе с недавно построенным линкором «Бисмарк». Поведение моряков снова оказалось выше всяких похвал – особенно это касается персонала машинного отделения, который всегда делал свою работу на требуемом высоком уровне, несмотря на частые технические неполадки. Снова фортуна улыбнулась братьям-кораблям.

Французский судоремонтный завод в Бресте, который взял на себя обязанности судоремонтного завода в Вильгельмсхафене, быстро провел все необходимые ремонтные работы. Однако скоро в дело вмешались английские самолеты; их налеты раз от разу становились все тяжелее. Во время одной из бомбежек, нанесшей большие повреждения городу, снаряд попал в «Гнейзенау», в результате чего ремонт пришлось продлить. «Шарнхорст», «счастливый корабль», остался неповрежденным и к июлю 1941 года был снова готов к действиям. К тому времени, однако, англичане смогли загнать в угол и потопить «Бисмарк», когда он

сделал попытку прорваться в Атлантику. «Принц Ойген», сопровождавший этот линкор, смог благополучно ретироваться и также нашел прибежище в Бресте. Теперь «Шарнхорст» был переведен в Ла-Паллис, порт к югу от Бреста. Для испытаний перегревателя и других элементов оборудования ему необходимо было выйти из гавани. Несмотря на тщательно сделанный камуфляж, линкор был обнаружен английской авиацией. Днем 24 июля «Шарнхорст» при безоблачном небе был атакован летящими на большой высоте бомбардировщиками. Зенитный огонь и истребители не могли сорвать атаки. Ряд из пяти бомб поразил корабль от носа до кормы. Три тяжелые, пробивающие броню бомбы проникли под верхнюю палубу, но не взорвались. Две бомбы меньшего размера взорвались на артиллерийской палубе, но вызвали лишь незначительные повреждения. Корабль принял в себя 3000 тонн воды, но вызванный этим крен мог быть компенсирован; разорванные кабели быстро были починены. Но даже сейчас удача не покинула «Шарнхорст», поскольку чудесным образом на корабле никто не пострадал. Линкор вернулся в Брест на скорости 27 узлов – и, несмотря на постоянные авиационные налеты и частые смены доков, в которых производился ремонт, оба линкора были отремонтированы к концу 1941 года.

Тем временем в Атлантике установилось превосходство английских и американских войск, и рисковать двумя линкорами в Северной Атлантике никто не хотел. Единственную возможность сражаться против грузовых кораблей предоставляли арктические конвои,двигающиеся севернее Норвегии к Мурманску. Но как три больших корабля благополучно перевести из Бреста в немецкие воды? После долгих размышлений главнокомандование решило предпринять прорыв через Ла-Манш. Это, несомненно, было очень опасно, но при условии сохранения абсолютной секретности и внезапности операции существовали серьезные шансы на успех.

Немедленно началось детальное планирование. Вице-адмирал Цилиакс, взявший на себя командование, был ответствен за начальные приготовления. Еще до завершения ремонта кораблей были посланы флотилии минных тральщиков для расчистки прохода от мин. Было организовано и обеспечено постоянное прикрытие люфтваффе. Двести пятьдесят самолетов могли служить постоянным «зонтом» над кораблями. В подходящих местах были приготовлены колоссальные запасы топлива. Были построены новые аэродромы, между кораблями и истребителями была установлена связь. Густая сеть мощных английских радиолокаторов вдоль берега Ла-Манша должна была быть парализована помехами – это тоже потребовало детального планирования и многочисленных приготовлений. Наконец, все мореходные эсминцы и торпедные катера должны были быть собраны в Бресте, а это означало, что их надо перевести на запад через Ла-Манш. Даже эти явные приготовления остались, по всей видимости, незамеченными для англичан и не вызвали у них подозрений. Намеренно распространялись слухи о предстоящей операции в Атлантике. Командир полка люфтваффе пригласил адмиралов и капитанов на грандиозную охоту; изящные приглашительные карточки были разосланы по почте. В Бресте и в его окрестностях были организованы разного рода развлечения – пущены в ход все способы маскировки. Время отплытия зависело от совпадения нескольких оптимальных погодных условий: низкие облака и туман над Ла-Маншем, новолуние и сильное приливное течение в сторону движения кораблей. Наконец метеорологи смогли сообщить о наступлении желаемых условий. Минные тральщики сообщили, что маршрут движения расчищен, эсминцы были собраны в Бресте, а самолеты замерли наготове, чтобы при необходимости создать защитный «зонт».

На вечер 11 февраля 1942 года на борту «Шарнхорста» были объявлены учения по ночному бою. Это позволяло оправдать разведение паров, которое, конечно, необходимо для подобных учений. Разведение паров было назначено на 20.30. Большая часть концов была уже отдана, когда над портом появились обычные английские разведывательные самолеты, которые выхватили из темноты суда осветительными ракетами. Порт и корабли пришлось

быстро прикрывать дымовой завесой, и соединение смогло покинуть гавань лишь двумя часами позже графика. Адмирал плыл на «Шарнхорсте». Однако сосредоточение кораблей сопровождения, которое должно было создать защитный экран для линкора, произошло быстрее, чем ожидалось, и один час удалось наверстать. До этих пор все еще лишь немногие офицеры знали, что происходит на самом деле. Вахтенный офицер «Шарнхорста», несколько обеспокоенный отсутствием ясных приказов, спросил штурмана:

– У нас новый курс?

Капитан Гисслер улыбнулся:

– Следующий курс – 20°. Завтра ты поцелуешь свою матушку, желая ей спокойной ночи в Вильгельмсхафене!

Радость на мостике, которую скоро разделил весь экипаж, была неопишуемой.

Защищенное экраном из эсминцев, соединение линкоров на скорости в 27 узлов двигалось на восток. В 7.00 был пройден Шербур, а на рассвете появилось воздушное прикрытие из истребителей и легких бомбардировщиков. Ночью флотилия минных тральщиков обнаружила только что уложенные у устья Сены мины, но соединение прошло сквозь минное поле на пониженной скорости следом за тральщиками, после того как адмирал отдал сигнал «Проход отмечен плавучими бонами!». Вскоре, сквозь туман, который, как и прогнозировали метеорологи, опустился на Ла-Манш, проглянули поблескивающие белые утесы Дувра. У берега появлялись одиночные английские самолеты, впрочем, все они сразу же сбивались и падали в Ла-Манш, объятые языками пламени. В полдень, строго в соответствии с графиком, была пройдена самая узкая часть канала между Дувром и мысом Гри-Нэ. До сих пор еще не было заметно никаких мер противодействия со стороны англичан. Почему вражеские тяжелые береговые батареи продолжают молчать? Тишина тревожила. И вот наконец из тумана появились вспышки выстрелов. Открыла огонь какая-то одиночная батарея – ее снаряды падали далеко по левому борту, не причиняя никакого вреда. Торпедные катера поспешно установили дымовую завесу. На «Шарнхорсте» офицер, осуществляющий навигацию по звездам, заметил штурману:

– Это выглядит как учебное плавание для навигационной практики.

Поскольку маршрут проходит сквозь множество песчаных банок у устья Темзы, английская оборона наконец стала активной.

Одна эскадрилья торпедоносцев «свордфиш» и другая из «бьюфайтеров» атаковала подразделение, но самолеты обеих были сбиты. Позднее на корабли, один за другими, начали совершать налеты бомбардировщики, однако самолеты прикрытия и постоянный огонь корабельных зенитных установок сделали невозможным точное прицеливание. Начавшийся дождь уменьшил видимость. «Шарнхорсту» приходилось часто менять курс, чтобы избежать попадания бомб; при этом минные тральщики продолжали свою работу. В 15.30, как только соединение миновало судно-буй, сильный взрыв потряс весь корабль так, что он на какое-то время приподнялся из воды. Все двигатели остановились, ток электричества был прекращен, и корабль внезапно погрузился в полную тьму. С разных постов начали поступать доклады: так, машинное отделение сообщило о небольшом проникновении воды и о том, что двигатели на некоторое время придется остановить.

Адмирал быстро дал команду эсминцу стать рядом и перешел на его борт. Что бы ни случилось, он должен выполнять обязанности командира эскадры.

Пока «Гнейзенау» и «Принц Ойген» продолжали следовать своим курсом, закрытые экраном эскортных судов, «Шарнхорст» был обречен оставаться на месте на протяжении получаса. Но кораблю опять улыбнулась удача, поскольку все это время в небе не было замечено ни одного самолета. Наконец поступил доклад, освобождающий корабль из вынужденного заточения:

– Левый двигатель работает.

«Шарнхорст» снова двинулся в путь. Скоро в порядке были все три двигателя, и в 16.04 линкор уже снова шел на скорости 27 узлов. Судно защищало несколько торпедных катеров. Другие корабли уже были далеко впереди. По радио на «Шарнхорсте» узнали, что соединение вступило в бой с вражеским крейсером и эсминцами. Начались атаки шестисот самолетов, брошенных англичанами в бой. Один торпедный катер получил прямое попадание; его в сопровождении другого катера пришлось отправить в Хук-ван-Холланд. Облака спустились ниже, но, несмотря на быстро ухудшавшуюся видимость, прикрытие линкора кораблями сопровождения в целом оставалось превосходным. С воздуха не прекращались налеты до самого наступления темноты, но никаких результатов эти налеты не принесли. Узкий морской проход вдоль голландского берега, известный как «легкая улица», на этот раз оказался совсем не легким – с правого борта были песчаные банки, а с левого мины. Кроме того, неожиданно выяснилось, что эхолот и радиопеленгатор линкора были выведены из строя взрывом мины. По диагонали от корабля были видны через туман два эсминца, между которыми шел катер.

– Адмирал на катере! – воскликнул боцман.

Адмирал Цилиакс вынужден был покинуть эсинец из-за повреждения двигателя и перебраться на другое судно. «Шарнхорсту» пришлось замедлить ход, чтобы катер не опрокинулся от кильватерной струи. Позднее адмирал говорил, что для него тот момент, когда «Шарнхорст» с идущими от него могучими волнами выплыл из тумана, был особенно волнующим. Он поначалу подумал, что корабль хочет найти пристанище в каком-нибудь голландском порту, куда предписывалось отправляться в случае крайней необходимости. Опустилась ночь, безлунная и туманная. «Шарнхорст» строго по графику миновал судно-буй, намертво стоящее на якоре у острова Терсхеллинг, когда еще один взрыв потряс корабль до основания. К счастью, снова судно приняло в себя только небольшое количество воды, и вновь двигатели быстро восстановили свою работоспособность. Когда 13 февраля 1942 года «Шарнхорст» вошел в Вильгельмсхафен, второй линкор уже дошел до Эльбы. То, что казалось невозможным, свершилось. Миновав район, обстреливаемый тяжелой артиллерией с английского берега, немецкое соединение, прикрываемое судами сопровождения и люфтваффе, проскользнуло под самым носом британской береговой обороны почти без потерь.

«Самый крупный промах Британии», – прокомментировала это одна газета; «Таймс» же с горечью признала, что с XVII века британский флот не испытывал в своих водах подобного унижения.

А что говорили моряки «Шарнхорста», команда которого уже прошла суровое испытание, в котором показала, на что способна?

– С нами ничего не случилось, – говорили они. – У нас везучий корабль.

Некоторое время «Шарнхорст» стоял в доке Вильгельмсхафена для оценки повреждения подводной части корабля. Затем линкор отправился в Киль для проведения ремонтных работ. Теперь «Шарнхорст» и «Гнейзенау» стояли рядом в доке, а британская авиация делала все, что было в ее силах, чтобы вывести из строя этих серьезных противников. «Гнейзенау» пострадал от точного попадания бомбы; это привело к детонации боезапаса передней башни, отчего разворотило почти весь нос корабля. Линкор «Гнейзенау» вышел из строя, в то время как «Шарнхорст» остался совершенно невредимым.

1 апреля 1942 года капитан Хоффманн, командовавший линкором на протяжении трех лет, получивший звание контр-адмирала и награжденный Рыцарским крестом, передал командование капитану Хюффмайеру. В октябре этого же года корабль снова был готов к выходу в море, и в январе из Готенхафена было отправлено сообщение, что он готов к несению службы на линии огня. Давно задуманный план перевода корабля в Норвегию был осуществлен в марте 1943 года. Не вывесив флага находящегося на борту адмирала и сопро-

вождаемый только двумя эсминцами, корабль отплыл в Вест-фьорд. Там была собрана вся боевая группа Северной Норвегии – «Тирпиц», «Адмирал Шпеер», «Шарнхорст» и множество крейсеров и эсминцев. Вскоре «Тирпиц» и «Шарнхорст» перебазировались в Альта-фьорд и Ланг-фьорд на самом севере, близ трассы, по которой арктические конвои двигались в Россию. Летом 1943 года «Тирпиц» и «Шарнхорст» предприняли набег на Шпицберген, где немцы уничтожили важные объекты, и затопили угольные шахты. Во время этого рейда, однако, не было предпринято ни одной атаки на конвои, поскольку необходимые для этого условия – хорошо проведенная воздушная разведка и благоприятная погода – отсутствовали.

Во время проведения операций «Шарнхорст» летом 1943 года подрывался на mine, получал попадания бомб, торпед и снарядов – но, несмотря на это, он оставался успешным, «счастливым» кораблем. Самозабвенным товариществом, преданностью и любовью к своему кораблю его экипаж спаялся в тесное, закаленное в бою сообщество, и удача корабля сохранилась до самого судьбоносного дня в декабре 1943 года, когда кораблю пришел конец.

Глава 2

Военное положение и ситуация на море в 1943 году

Трудно точно представить последнюю операцию «Шарнхорста», поскольку, как следует из немецких источников, большая часть экипажа погибла, из 1900 человек спаслось лишь 36, и из этих выживших ни один не имел офицерского звания. Потому автору приходится использовать свидетельства и описания как немецких, так и английских очевидцев в реконструкции, точной и объективной, насколько это только возможно.

Изучение обстоятельств, сопровождавших последний боевой выход «Шарнхорста», – к примеру, действия командира и ограниченные возможности самого корабля по сравнению с ресурсами британской стороны – показывает, что исход сражения был предрешен задолго до начала операции.

Для того чтобы лучше понять мотивы, которые побудили командование задумать эту последнюю для линкора операцию, необходимо вспомнить военное положение Германии, резко ухудшившееся в начале 1943 года.

В феврале произошло одно из самых судьбоносных событий войны – битва за Сталинград. Несмотря на атаки немецких подводных лодок и активность люфтваффе, союзники успешно поставляли русским в огромных количествах военные материалы. Не проходило и двух недель после разгрузки очередного тяжело груженного арктического конвоя в Мурманске, как немецкие силы Восточного фронта начинали ощущать возрастание мощи своего противника. Использование тяжелых морских сил против этих конвоев стало предметом живой дискуссии как для главного командования, так и для солдат на фронте.

Сам гросс-адмирал Дёниц после назначения командующим флотом 30 ноября 1943 года особо подчеркнул необходимость использования тяжелых морских соединений при каждой представляющейся возможности. Его позиция намеренно игнорировала возможный риск для немногих оставшихся тяжелых кораблей. У противников такого курса не было недостатка в весомых аргументах.

Англичане наверняка знали о слабости немецких военно-морских сил на Крайнем Севере. Они прекрасно понимали причину, по которой германские силы, в том числе тяжелые соединения, размещались в водах Северной Норвегии. Немцы, со своей стороны, знали, что англичане стремятся лишить их всяких надежд на малейший успех, ведь арктические конвои имели важнейшее стратегическое значение. Приходилось считаться с абсолютным превосходством противника, то есть с соединениями английских тяжелых кораблей, действующих в тех же водах, что и конвои. Но даже в этих условиях имелись некоторые шансы на успех. Если бы удалось избежать столкновения с тяжелыми британскими соединениями и пройти мимо кораблей прикрытия или же вывести их из строя, то риск мог быть оправдан.

Однако были возражения, поскольку тяжелые немецкие соединения подверглись бы чересчур большому риску. Немецкая воздушная разведка была недостаточно сильной, к тому же в данном районе практически совершенно не было истребителей и бомбардировщиков. Это предвещало самые разные неприятные неожиданности, к тому же отсутствие самолетов оставляло линкоры без поддержки люфтваффе даже в случае крайней необходимости. Очень немногие корабли могли использоваться для разведывательных операций, морской же авиации вообще не было. Ухудшала ситуацию и частая смена личного состава на некоторых кораблях, так как уровень подготовки экипажей не удавалось повысить. Многие находящиеся на службе матросы не имели никакого опыта пребывания в море, и порой совершенно не имелось возможности дать им необходимую подготовку.

Следующим и главным возражением было то, что зима является наименее удобным временем для участия в операциях тяжелых соединений на Крайнем Севере. В условиях

полярной ночи большие корабли подвергаются риску ночного боя со всеми его опасностями. В приполярных широтах день длится лишь два часа, и солнце полностью не поднимается над линией горизонта. Весь прежний опыт говорил, что едва ли возможно успеть пустить ко дну эскорт конвоя, а затем расправиться и с торговыми судами до того, как спустится тьма. Имевшиеся в распоряжении незначительные силы были совершенно не в состоянии выполнить обе задачи – связать боем или уничтожить корабли эскорта и вместе с тем потопить сам конвой. В этих обстоятельствах сражение с вражескими силами неизбежно перешло бы в ночной бой, а специалисты постоянно напоминали, что линкору не следует ввязываться в бои такого типа, поскольку ночью имели преимущество несущие торпеды корабли эскорта, то есть ночной бой определенно выгоден англичанам.

Менее значительным моментом, оказывающим влияние на обе стороны, был климатический фактор. Арктическая погода характеризуется быстрыми изменениями; внезапные и сильные шторма приносят густые снегопады, сильный холод и особенно большие волны.

Последний, самый весомый аргумент против использования больших кораблей в борьбе с конвоями был известен лишь немногим. Он относился к английскому радиолокационному оборудованию. Доклады разведки указывали, что англичане уже осуществляют управление огнем с помощью радаров. Поскольку немецкие орудия могли стрелять при помощи радаров на очень ограниченное расстояние, ночной бой, если тревожные донесения разведки были правдой, немецким соединениям пришлось бы вести практически вслепую под точным огнем противника.

Тем не менее, несмотря на все эти тщательно взвешенные соображения, гросс-адмирал Дёниц продолжал считать, что тяжелые силы следует использовать. Это нелегкое решение было вызвано общей стратегической картиной, и в первую очередь ситуацией на Восточном фронте.

Военное положение Германии к концу года постоянно ухудшалась, а к декабрю 1943 года стало совершенно безнадежным. Армия вынуждена была постоянно отступать, что вынуждало оставлять фронтовые укрепления и стоило немалых средств. Кроме того, во многих местах русские совершили огромные прорывы, и там их наступление шло вперед, не встречая сопротивления. Ряды потрепанной боями пехоты опасно ослабли, от прежних дивизий остались лишь костяки – группы солдат, отчаянно сражающихся на необъятных просторах России.

Главное командование в ставке фюрера поняло, что требуется что-то предпринять, чтобы ослабить всеокрушающее давление на Восточном фронте. Понесшее большие потери люфтваффе было почти ни на что не способно. Успехи подводных лодок тоже резко уменьшились с февраля 1943 года. Оставалась лишь 1-я боевая группа высоко в широтах Северной Норвегии – линкор «Шарнхорст»!

Из других больших кораблей ни один не годился для действий против арктических конвоев. «Тирпиц» был на якоре в Каа-фьорде внутри Альта-фьорда после атаки одной из английских подводных лодок. «Гнейзенау» был серьезно поврежден минами и бомбами и стоял небоеспособным в Готенхафене. Оставшиеся корабли – «Принц Ойген», «Хиппер», «Лютцов» и «Шпеер» – были заняты на Балтике. Лишь «Шарнхорст» с его пятью эсминцами эскорта был способен совершить нападение на арктические конвои.

В это время командующий 1-й боевой группой адмирал Куммертц был в отпуске в Германии; вместо него исполняющим обязанности командующего был контр-адмирал Бей, до того стоявший во главе флотилии эсминцев. Он никогда ранее не руководил тяжелыми кораблями, но, поскольку под его началом эсминцы всегда действовали успешно, он заслужил полное доверие и всеобщее уважение.

Тем временем идея использовать 1-ю боевую группу получила поддержку. Во время одного из совещаний у фюрера (проходившего 19 и 20 декабря 1943 года в «Вольфшанце»

в Восточной Пруссии) gross-адмирал взял на себя инициативу. Дёниц, прекрасно знающий об отчаянной необходимости поддержки Восточного фронта и крайне желающий, чтобы военно-морской флот смог сделать какое-либо решительное усилие, чтобы помочь фронту, сделал заявление, приведшее всех присутствовавших в полное изумление. Он объявил, что при благоприятной возможности «Шарнхорст» и несколько эсминцев сопровождения совершат нападение на следующий идущий северным маршрутом конвой из Галифакса в Россию. Он добавил, что в случае возобновления регулярных рейсов по северному маршруту стоит увеличить число подводных лодок, действующих в северном районе. Летом 1943 года в Мурманск не было отправлено ни одного арктического конвоя. Дёниц сообщил, что он уже отдал приказ на переброску добавочного числа подводных лодок в арктические воды.

Глава 3

Конвой J.W.⁹ на пути в Мурманск

24 декабря 1943 года в канун Рождества главнокомандование военно-морских сил получило сообщение, что в море находится долгожданный конвой J.W. в Мурманск.

Воздушная разведка заметила корабли 22 декабря, но полученная информация была недостаточно подробной, чтобы можно было сказать, что обнаруженные грузовые суда представляют собой именно арктический конвой. Только после рождественского рапорта все сомнения относительно конвоя исчезли.

Трасса J.W. пролежала по так называемому северному маршруту мимо Гренландии, Исландии, Шпицбергена и вокруг мыса Нордкап в Мурманск. Прикрывал караван британский военно-морской флот. Небольшие суда – фрегаты, корветы, эсминцы и патрульные корабли – служили прикрытием от атак подводных лодок. Крупные корабли, тяжелые и легкие крейсера, шли без прикрытия, параллельно конвою и несколько южнее, то есть в направлении, в котором ожидался немецкий противник. Крейсера прикрывали конвой от нападений надводных кораблей; они шли отдельно от соединения и были готовы при необходимости вступить в бой. Число грузовых кораблей арктического конвоя составляло от двадцати пяти до тридцати – иногда даже больше. Они везли военные материалы, главным образом бронетехнику и тяжелое оружие, боеприпасы. В среднем конвой нес около полу-миллиона брутто-регистрационных тонн груза – это была огромная цифра.

⁹ Конвой J.W. это конвой, идущие на северо-восток России; конвой R.A. конвой, возвращающиеся из России пустыми.

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.