



ФРИЦ-ОТТО БУШ

**ТРАГЕДИЯ
ЛИНКОРА
«ШАРНХОРСТ»**

ХРОНИКА ПОСЛЕДНЕГО ПОХОДА

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:

Центрополиграф; 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»	6
Введение	6
Глава 1	9
Конец ознакомительного фрагмента.	26

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 точно-ми 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 убеж-

дением, 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 ги-

белю 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 тщет-

но. «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 патрульных 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 по-

² Мыс Коронель в Чили, у которого 1 ноября 1914 года произошло удачное для

топлен 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 Циликакс. 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 Циликаса 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 водоизмещением 26 000 тонн), «Шарнхорст» перешел в Киль. Здесь было размещено новое секретное оборудование, известное в то время как «Dete» или «E.M. 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 Норве-

гии, 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 помог 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 шлюпок 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. Бри-

танский 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 «P&O», 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 выждать – 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 хранился 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 Трон-

хеймс-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.

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 отремонтировать носовую башню и энергетическую установку. Позднее «Шарнхорст» был отозван в Киль для ремонта.

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 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 до-

кладов, 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 предоставилось условий для нападения. Разведывательные самолеты люфтваффе, которые теперь могли совершать вылеты из Тронхейма, получили возможность обозревать намного больший район. Стояла преимущественно ясная погода; в сильно ограничивающие видимость редкие дожди включа-

лись 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.

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.