

ДЭВИД ИРВИНГ

ГИБЕЛЬ КОНВОЯ RQ-17



ВЕЛИЧАЙШАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ КАТАСТРОФА
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

1941—1942

Дэвид Ирвинг
Гибель конвоя PQ-17.
**Величайшая военно-морская
катастрофа Второй мировой
войны. 1941— 1942 гг.**
Серия «Вторая мировая
война (Центрполиграф)»

pdf
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68506615
Гибель конвоя PQ-17:
ISBN 978-5-9524-5724-9

Аннотация

Английский историк Дэвид Ирвинг, изучив документы нацистской Германии и секретные британские документы, раскрывает неприглядную правду об одной из величайших военно-морских катастроф Второй мировой войны. 27 июня 1942 года из Исландии в Архангельск вышел конвой PQ-17 с грузами боевой техники и горючего для поддержки армии СССР. В своем исследовании автор показывает истинных виновников гибели конвоя, когда лишенные защиты, тяжело нагруженные, неповоротливые суда методично уничтожались противником.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

От автора	6
Глава 1	13
Глава 2	56
Конец ознакомительного фрагмента.	60

Дэвид Ирвинг
Гибель конвоя PQ-17
*Величайшая военно-
морская катастрофа*
Второй мировой войны
1941–1942 гг.

Охраняется законодательством РФ о защите интеллектуальных прав. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

© Перевод, ЗАО «Центрполиграф», 2022

© Художественное оформление серии, ЗАО «Центрполиграф», 2022

* * *

От автора

Во всех книгах есть то главное, ради чего автор берется за перо. Некоторые преуспевают в этом, и читатели остаются приверженными их точке зрения на всю оставшуюся жизнь. Другим авторам это не удастся, и после того как перевернута последняя страница, изучена последняя сноска, читатель спрашивает себя: о чем же все-таки это?

Боюсь, что я попадаю под эту последнюю категорию. И чтобы я не был понят превратно, прежде чем углубиться в книгу, читатели должны знать, что в решении о том, на каких фактах этой трагической истории остановиться подробно, а какие обойти вниманием, определяющим было убеждение, что героизм лучше всего может быть показан в реальных конкретных обстоятельствах; моряки на судне – обычные люди со свойственными человеку страхами и сомнениями. Слишком часто приходилось читать о героизме, но истинная картина подвига тускнела, и только оттого, что это не имело никакой связи с реальными человеческими характеристиками. Так что эта книга населена обычными людьми: мы увидим, как человек вел себя в ситуациях катастрофы и грозящей ему смерти, но на этом мрачном фоне тем отчетливее мы увидим, как ярко проявлялась подлинная отвага, пора-

жающая нас и сегодня.

А что у истории с PQ-17 мрачный фон, нет никакого сомнения. Здесь и мятежи команды, членов которой заковывали в цепи в подпалубных помещениях; капитаны грузовых судов спускали союзнические флаги и поднимали сигнальные флажки, означающие «безоговорочную сдачу»; они намеренно сажали суда на мель и покидали их; девять грузовых судов были оставлены их командами, хотя вполне сохраняли мореходность, причем некоторые еще до того, как их атаквали; американские капитаны добровольно затопляли свои суда в целях собственной безопасности. Но именно на этом мрачном фоне особенно восхищает героизм моряков, которые, столкнувшись с теми же опасностями, израненные, сумели привести свои суда в порт, порой и против воли команд; поражает, как один британский лейтенант потребовал от американцев отказаться от намерения затопить свое судно, а валлийский капитан спасательного судна проявлял такую смелость, что одним из трех первых офицеров торгового флота был награжден военным орденом «За боевые заслуги».

Из истории PQ-17 мы видим, что на войне действительно есть два вида смелости: выдающиеся проявления отчаянной отваги героя-одиночки Королевского военно-морского флота и отважная стойкость, которая одна способна поддержать офицера не поддаться обычному человеческому инстинкту, когда он из полученных им приказов делает вывод,

что это и есть единственный способ, каким он может служить высшей цели. Последовательное выполнение капитаном 1-го ранга Лофордом, командиром корабля ПВО «Посарика», полученных им инструкций – вопреки просьбам капитанов грузовых судов, – это пример стойкости и отваги, которой мы восхищаемся в такой же степени, как и яркими подвигами командиров и капитанов более мелких кораблей и судов.

Здесь, я надеюсь, мы увидим более убедительные проявления истинного мужества, чем образчики того псевдо-героизма, которыми насыщена военная пропагандистская литература.

Поскольку было написано так много неверного об этой трагической операции – конвое PQ-17, – отчасти в попытке изобразить всех участников героями, а отчасти в стремлении возложить ответственность за несчастье на офицеров, которые были менее всего виноваты в трагедии, я чувствовал себя обязанным во всех случаях опираться на имеющиеся источники, так что читатель может быть уверен, что даже кажущаяся наименее достоверной часть этого повествования опирается на современную военную летопись.

Первые исследования для работы над этой книгой были проведены в 1962 году в кёльнском издательстве «Нойер ферлаг», и я благодарен Эгону Файну за разрешение использовать в своей работе все собранные тогда материалы; к ним потом добавились новые, среди которых заслужива-

ют внимания сделанные в свое время личные записи лейтенанта Королевского военно-морского флота Джеймса Карадуса из Новой Зеландии, подробная хроника операций крейсеров прикрытия, написанная Дугласом Фербенксом-младшим, в то время лейтенантом резерва ВМФ США. Хочу выразить свою благодарность мисс Джин Гамильтон и капитану 1-го ранга Генри Гамильтону, которые дали мне разрешение использовать бумаги своего покойного отца контр-адмирала сэра Льюиса Гамильтона, одной из центральных фигур этой книги и по этой же причине – хранителю рукописей Национального морского музея. Лео Грэддуэлл, капитан 2-го ранга Питер Кемп, Ф. Петтер, доктор Юрген Ровер и капитан 2-го ранга М. Сондерс оказали мне особую помощь; я благодарен контр-адмиралу Э. М. Эллеру, капитану 1-го ранга Ф. Кенту Лумису, Дж. Алларду и мисс М. Д. Майо из исторического отдела ВМФ США за предоставление мне копий германских документов, различных американских военных дневников и рапортов. Мне также оказали помощь владельцы конвойных судов: в Британии это компании «Chapman and Willan Ltd», «Clyde Shipping Co. Ltd», «General Steam Navigation Co. Ltd»; «J. & C. Harrison Ltd», «Hunting and Son Ltd» и «Royal Mail Lines Ltd»; в Соединенных Штатах Америки – «Isthmian Lines Inc.», «Matson Navigation Co.», «States Steamship Co.», «United States Lines» и «Waterman Steamship Corporation»; в Норвегии – «Wilh. Wilhelmsen» из Осло. Федеральный архив в Кобленце предоставил мне ряд

документов, много газет этой страны и американских, включая местные газеты, а Американский национальный морской союз (American National Maritime Union) и Национальная ассоциация взаимопомощи морских механиков (National Marine Engineers' Beneficial Association) помогли мне в поиске очевидцев тех событий и уцелевших моряков. Я нашел их всего более трех сотен – американцев, британцев и немцев. Вот имена тех, которым я наиболее благодарен: Джеймс Эйкинс, покойный Александр, граф Хиллсборо, капитан 1-го ранга Д. Д. Аллен, капитан 1-го ранга И. Дж. Андерсен, капитан 1-го ранга Хамфри Арчдейл, Уильям Арнелл-Смит, Роналд Бакстер, Филипп Биард, Патрик Бисли, П. Р. Б. Беннетт, Харви Бенсон, контр-адмирал сэр Р. Г. Бивен, Дж. Р. Биссилф, Отто Борк, С.Дж. Боуден, покойный адмирал сэр Э.Дж. П. Бринд, Джеймс Брюс, Дэвид Берроуз, Дж. Ф. Картер, капитан 1-го ранга Гарольд Чарлтон, Джон Квостел, Джон Дж. Коллинз, Уильям О. Коннолли, Дж. Б. Корлетт, контр-адмирал Дж. Кромби, Ричард Кроссли, Хуго Дайринг, вице-адмирал сэр Норман Деннинг, Гюнтер Дешнер, покойный коммодор Дж. Даудинг, У. Э. Данк, адмирал сэр Джон Экклз, Хью Эдвардс, капитан 1-го ранга Джон Эванс, Р. Б. Фернсайд, Эрик Фиске, капитан 1-го ранга Дж. Р. Финдли, Н. Форт, Джон Гисс, адмирал Дж. Годфри, Томас Гудвин, капитан 1-го ранга Стэнли Гордон, Элберт Грей, капитан 1-го ранга Дж. Хейнс, Уильям Харпер, Алан Харви, капитан-лейтенант Г. Р. Хиггинс, адмирал Г. У. Хилл,

капитан 1-го ранга Арчибалд Хобсон, подполковник Карл Отто Хоффман, капитан 1-го ранга Руперт Ф. Халл, доктор Хюммельхен, Ричард Китинг, вице-адмирал Э. Л. С. Кинг, капитан 2-го ранга У.Э. Б. Клайнфелд, Иэйн Лэйнг, капитан 1-го ранга К. Т. Леннард, Франк Левин, Э. А. Лейкок, капитан 1-го ранга Джон Личфилд, член парламента, доктор Норман Макколлем, Норман Макмахел, Шон Мэлони, Норман Маккорисон, капитан 1-го ранга Гай Монд, Дж. Миккелберг, адмирал сэр Джефффри Майлс, Э. К. Миллер, Т. Дж. Муни, адмирал сэр Г. Р. Мур, капитан 1-го ранга Оуэн Моррис, К. Мортон, Тед Наровас, капитан 1-го ранга К. Николс, Т. Д. Нилд, капитан 2-го ранга Р. Ньюстед, Л. Норгейт, доктор Артур Дж. О'Фрилл, капитан 1-го ранга Джон Паско, Эмиль Пламбек, Уильям Портер, Н. Плат, капитан 1-го ранга Э. Рейнберд, капитан-лейтенант Дж. Рэнкин, капитан 2-го ранга Райнхард Рехе, Роберт П. Раккер, адмирал А. Д. Губерт Шмундт, Герман Швабе, вице-адмирал Р. М. Сервес, Лесли Ф. Смит, Э. П. Солимен, капитан 2-го ранга С. С. Стэмвиц, капитан 1-го ранга Мервин Стоун, Д. Д. Саммерс, Г. Саммерс, У. Тэйлор, Ллойд Томас, Г. Б. Турс, П. Вэнс, Дж. Уотерхаус, С. Уэбстер, капитан 1-го ранга Дж. Уортон, Александер Уильямс и Джек Райт.

Я также в глубоком долгу перед своим отцом, покойным Джоном Ирвингом, капитаном 2-го ранга в отставке, который внес ценный вклад в рукопись на всех этапах моей работы над ней, но умер за несколько месяцев до того, как книга

смогла увидеть свет.

Глава 1

«Постоянный жернов на шее»

1942

*Эти арктические конвои становятся постоянным жерновом у нас на шее...
Адмирал Дадли Паунд адмиралу Кингу, ВМС США, 18 мая 1942 года*

1

Летом 1942 года германская военная машина находилась в состоянии полной готовности и была целиком укомплектована. Волны бронетехники и солдат в обмундировании серого цвета катились на восток по Советскому Союзу и проникли глубоко в Египет, расширив территории, находившиеся под германским правлением, до самых крупных размеров, которые когда-либо были у немцев. Все, кроме островка британских бронетанковых войск в ближневосточной пустыне, было сокрушено ими. Пал тридцатитысячный Тобрук, и британская 8-я армия отступала. Началась эвакуация крупного порта Александрии. К началу июля 1942 года Каир был

в панике, и британское посольство и военные штабы уничтожали документацию, а городской вокзал был до отказа забит толпами беженцев.

В начале четвертой недели июня немцы развернули крупное летнее наступление в Советском Союзе, прорвав линии обороны русских и начав стремительное продвижение к Волге и Кавказу. Именно в это время один из консервативных членов британского парламента внес резолюцию о том, что палата общин потеряла доверие к методам ведения войны Уинстоном Черчиллем. Во время дебатов 1 июля Арчибальд Саутби, консервативный член парламента от Эпсона, выступил с протестом против продолжающегося уничтожения союзнических судов, которые следуют в составе конвоев на север России: «Следует признать, что на торговом флоте союзников держится наша надежда на победу и надежда на спасение всех тех, кто поработен осяю зла. Мир никогда не сумеет оплатить свой долг офицерам и рядовым морякам торгового флота. И если из-за глупой стратегии мы терпим неудачу за неудачей, которые не только приближают нас к военному поражению, но растрачивают нашу морскую мощь, на которой базируются все наши военные усилия, мы тем самым делаем невозможным выполнение задачи сохранения тех грузовых судов, от которых мы все зависим».

Три дня спустя британское адмиралтейство приняло определенное решение и направило приказы союзническому конвою, направлявшемуся в Россию, которые привели к

потере двух третей его судов. Очевидно, что этот конвой, RQ-17, никогда не вышел бы в море, не будь на то личного распоряжения премьер-министра. Но то, что трагедия приняла такой масштаб, объяснялось отнюдь не только «безрассудной стратегией».

2

«Русский конвой, – заявлял контр-адмирал Гамильтон, – есть и всегда был нездоровой военной операцией». Первый вышел из Великобритании в Россию в августе 1941 года, через два месяца после того, как германские вооруженные силы вторглись в Советский Союз. К весне 1942 года только одно судно из 103 в составе конвоев было потеряно, всего же было 12 конвоев. Одно грузовое судно потопила германская подводная лодка в начале нового года – это было первое появление немецких подводных лодок в Арктике. Их присутствие принесло новую угрозу крейсерам сопровождения, для которых было небезопасным ходить со скоростью 8 узлов¹ – средней скоростью конвоев. Крейсерам впоследствии было приказано оставлять конвой в зоне между 14° и 26° в.д. – зоне наиболее вероятного действия подводных лодок, – проходить эту зону на повышенной скорости и встречать конвой на выходе из нее. В то время считалось, что вряд ли немцы

¹ Узел – единица скорости, равная 1,87 км в час. (Примеч. ред.)

будут рисковать своими надводными силами в водах, кишащих их подводными лодками, и поэтому в этой зоне можно временно обойтись без крейсеров.

Следующий конвой, PQ-8², был также атакован подводными лодками – северо-восточнее Кольского залива, у входа в порт Мурманск, а 18 января был потоплен один из двух эсминцев охранения – «Матабеле» – почти со всей командой. Ближе к весне британские власти стали особенно озабочены участвовавшими нападениями на конвои: ледяной барьер в начале весны еще не успевал отодвинуться к северу, чтобы позволить им держаться подальше от Норвегии с ее германскими авиабазами; хорошая погода и короткое время темноты также давали противнику огромные преимущества.

Обеспечение безопасного прохождения этих конвоев стало основной задачей адмирала Джона Тови, командующего британским флотом метрополии. Он заявлял адмиралтейству, что атаки на конвои могут по своим масштабам превзойти все эскортные возможности флота метрополии. Он предлагал добиваться от русских патрулирования в водах Кольского залива, чтобы сделать их свободными для германских подводных лодок; русские должны, по его предложению, также предоставить свои истребители для охранения

² На должности начальника оперативного отдела адмиралтейства, который с самого начала занимался планированием конвоев на север России, был капитан 2-го ранга П. К. Эдвардс, и вскоре конвои в восточном направлении получили по его инициалам расхожее название PQ, а с востока на запад соответственно QR. (Здесь и далее примеч. авт., если не оговорено особо.)

конвоев, поскольку для британских крейсеров было бы безрассудством проводить конвои через опасные зоны действия подводных лодок только ради обеспечения дополнительной противовоздушной обороны конвоев. В течение некоторого времени его призывы оставались без внимания.

Для Германии триумфальному лету 1942 года предшествовали разочарования зимней кампании в России, горькие месяцы, когда немцы были остановлены у самых ворот Москвы, а их войска в Северной Африке также перешли к обороне. Это была зима, которая вновь принесла им давление на их выдвинутый фланг в Арктике, где новый комбатант – Соединенные Штаты – оккупировал Исландию. В рождественский день 1941 года германское Главное командование вооруженных сил (ОКВ) сослалось на информацию о том, что Соединенные Штаты и Великобритания планируют крупную операцию в районе Скандинавии, и отдало приказ изучить возможности воспрепятствовать попытке вторжения союзников в Норвегию. Выводы оказались не вдохновляющими.

По совпадению двумя днями позже Королевский военно-морской флот провел рейд на Лофотенские острова у северо-западного побережья Норвегии, и это предприятие, хотя и никак не связанное с планами вторжения союзников, весьма обострило опасения немцев: взгляды высшего германского военного руководства обратились на Северный театр военных действий, и упрямая вера самого фюрера в на-

двигающуюся опасность высадки союзников на этих берегах снова стала определяющим моментом в ближайших стратегических планах Германии. С целью нейтрализации этой угрозы выдвинутому северному флангу Гитлер дал указание усилить береговую оборону в Норвегии и сосредоточить основную мощь военно-морских сил Германии в норвежских водах. В связи с поставленными задачами усиливалась и противовоздушная оборона Норвегии. Для отражения нависшей угрозы Гитлер делал ставку и на торпедоносную авиацию.

«Германский флот должен использовать все свои силы для обороны Норвегии (как сообщалось, такое решение фюрер принял 29 декабря 1941 года). В этих целях было бы целесообразным перебросить туда все линкоры. Например, можно было бы использовать для нападения на конвой».

Командующий германским флотом и начальник штаба ВМФ гросс-адмирал Эрих Редер не согласился с тем, что эти корабли подходят для столь активной роли. Несмотря на его возражения, в середине января 1942 года новый линейный корабль «Тирпиц» оказался переведенным в Тронхейм. Этот ход германский военно-морской штаб планировал на самом деле с ноября, и прежде всего для того, чтобы эффективно сковать британские тяжелые военно-морские соединения. Линкор бросил якорь в Тронхейме 16 января 1942 года.

Этот корабль, которым командовал капитан 1-го ранга Карл Топп (Чарли), был самым грозным из действующих военных кораблей. Начальник разведки британского адмиралтейства, весьма озабоченный проблемами, связанными с германскими надводными кораблями, позже заявлял, что «Тирпиц» и «Бисмарк» были, по его мнению, двумя самыми совершенными линкорами из когда-либо построенных. При водоизмещении 42 000 тонн и восьми 15-дюймовых орудиях главного калибра «Тирпиц» мог противостоять любому кораблю союзников. Стратегический эффект перехода линкора к берегам Норвегии был велик. Черчилль в то время считал, что ситуация на море во всем мире коренным образом изменится, если удастся уничтожить этот линкор. В частности, это позволило бы союзникам восстановить военно-морское превосходство в Тихом океане.

Через несколько недель после перехода «Тирпица» немцы перебросили в Норвегию еще несколько тяжелых надводных кораблей. Гитлер понял, что прошло время для дальних рейдов со стороны военно-морской группировки, базирующейся в Бресте и состоящей из линейных кораблей «Шарнхорст» и «Гнейзенау» водоизмещением 31 000 тонн каждый и иногда называемых «линейными крейсерами», а также тяжелого крейсера «Принц Ойген» водоизмещением 14 000 тонн. Брест был теперь единственной атлантической базой, доступной немцам, и, если бы военным кораблям пришлось оставаться там заблокированными на неопределенное время

и в пределах досягаемости со стороны командования бомбардировочной авиации Королевских ВВС, немцам рано или поздно пришлось бы столкнуться с тем фактом, что их корабли разрушены в результате авианалетов. По приказу Гитлера во вторую неделю февраля 1942 года эту боевую группировку вывели через Ла-Манш в восточном направлении. Прямая выгода от этого прорыва на восток была уменьшена из-за того, что оба линкора пострадали во время этого броска от мин, а «Гнейзенау» был поврежден, попав под бомбы уже в Киле, и находился в доке. Только «Принц Ойген» оказался в состоянии выйти 20 февраля в Тронхейм вместе с тяжелым крейсером «Адмирал Шеер» водоизмещением 11 000 тонн³. Но злой рок неотступно преследовал германские корабли: у норвежских берегов с британской подводной лодки «Трайидент» «Принцу Ойгену» торпедой снесло руль, и он был вынужден возвратиться на ремонт из Норвегии в Германию. Хотя германский план сформировать эскадру в составе кораблей «Тирпиц», «Адмирал Шеер» и «Принц Ойген», «чтобы проводить из Тронхейма наступательные и оборонительные операции в северных водах», провалился, немцы еще могли собрать в Норвегии грозную ударную группу.

Двойная роль ожидала теперь флот метрополии, что все-

³ Крейсер «Адмирал Шеер» называли «карманным линкором»; термин появился примерно в 1930 году, так называли малые линейные корабли, небольшого для линейного корабля водоизмещения, но с мощным артиллерийским вооружением, укладываемые по тоннажу и вооружениям в рамки ограничений, установленных договором после Первой мировой войны. (Примеч. пер.)

ляло в адмирала Тови новое беспокойство: как препятствовать прорыву этой мощной германской группировки северными путями в Атлантику и одновременно прикрывать прохождение конвоев на север России. Он предупредил, что никакая диспозиция кораблей флота метрополии не в состоянии обеспечивать адекватное прикрытие и конвоев, и северных путей. При таком средоточении германских тяжелых кораблей в Норвегии Тови ожидал, что любой из них или все сразу будут атаковать конвои к западу от острова Медвежий, а восточная часть их маршрута станет объектом нападения со стороны исключительно подводных лодок и авиации. Были соответственно составлены планы прикрытия западной части маршрута русского конвоя действиями флота метрополии.

В то же самое время штаб германского ВМФ решил, что простого присутствия их военно-морских сил в Норвегии недостаточно, чтобы сковать действия тяжелых кораблей союзников в северных водах, и послал «Тирпиц», чтобы атаковать следующий конвой союзников, который пойдет на восток. Развитие этой операции имело громадное значение для понимания поведения германского флота во время более поздней операции – против PQ-17.

3

О чем Гитлер не знал и в возможность чего гросс-адми-

рал Редер упрямо отказывался верить, так это в тот факт, что британцы разработали в высшей степени секретную технику, оказавшуюся способной распознавать шифры шифровальной машины «Шлюссель-М», использовавшиеся германским флотом. Быстрота дешифровки была различной, но результаты наносили непоправимый ущерб немцам.

Эти декодированные сообщения с грифом высшей секретности вывели британский флот на «Бисмарк» в мае 1941 года. А когда самолеты-разведчики Королевских ВВС не сумели обнаружить «Тирпиц», именно данные перехвата сверхсекретной информации позволили британскому адмиралтейству узнать о приходе корабля в Норвегию 6 января 1942 года. И когда нацистская военно-морская группа «Север» 22 февраля радиовала на подводную лодку U-377, чтобы та обеспечила фланговое охранение тяжелых крейсеров «Принц Ойген», «Адмирал Шеер» и пяти эсминцев, «которые сегодня вечером или очень скоро совершат переход из Бергена в Тронхейм», перехват этого сообщения позволил адмиралтейству направить британскую подводную лодку на подходы к Тронхейму и на следующее утро вывести корабль «Принц Ойген» из строя. 5 марта командующий германской арктической группировкой направил радиосообщение, что воздушная разведка обнаружила конвой, а вскоре приказал, чтобы 5-я флотилия эсминцев находилась в трехчасовой готовности к выходу; эти ценные данные перехвата спустя несколько часов также легли на стол адмирала Тови.

6 марта в 17.00 последовал новый перехват:

«От: группа «Север».

Кому: всем кораблям.

Срочно.

Флагманский линейный корабль «Тирпиц» и три эсминца выйдут из квадрата АФ 6717 в 17.00/6/3 курсом на север со скоростью 25 узлов, чтобы действовать против конвоя противника».

Соответствующие приказы почти тут же были переданы по радио на подводные лодки. Из перехвата сообщения 8 марта от группы «Север» в адрес 5-й флотилии эсминцев британское адмиралтейство смогло прочесть, что randevу «Тирпица» с другими кораблями состоится следующим утром в 8.00 в квадрате АС 4735 по сетке секретной нацистской военно-морской карты. Поскольку британцы уже давно ею не владели, адмирал Тови убедился, когда пришло время, что не только германские эсминцы – участники randevу с «Тирпицем».

Британский конвой PQ-12 вышел в первую неделю марта в то же время, как с русской стороны в западном направлении вышел конвой QR-8. Линкор «Тирпиц» под флагом вице-адмирала Цилиакса (командующего линкорами) вышел с тремя эсминцами 5-й флотилии эсминцев, чтобы атаковать конвой. Согласно оперативному приказу, они должны были

«избегать столкновения с превосходящими силами противника», но могли принять сражение с равными или уступающими по мощи кораблями, если это не воспрепятствует выполнению их главной задачи – уничтожению конвоя. Одиночные грузовые суда им не следовало атаковать, чтобы сохранялся элемент внезапности.

Адмирал Цилиакс и не думал о принятии сражения с «равными силами», поскольку поединок с таким линейным кораблем, как «Кинг Джордж V», был чреват для «Тирпица» по меньшей мере сильными повреждениями, а возможное уничтожение или нанесение повреждений одному из многих вражеских линкоров не стоило бы этого. Германский военно-морской штаб в Берлине впоследствии одобрил позицию Цилиакса.

План выглядел как нельзя лучше, но по пути германские эсминцы наткнулись на русское грузовое судно, значительно отставшее от шедшего на запад конвоя, и, несмотря на запрещающие пункты приказа, открыли по нему огонь. Прежде чем неудачливое русское судно затонуло, оно передало радиосообщение о нападении и координаты своего местонахождения. Вскоре в радиорубке «Тирпица» получили подтверждение о приеме сигнала бедствия радиостанцией в Клиторпсе.

После трехдневного крейсирования и провала попыток обнаружить конвой PQ, который к тому времени был развернут адмиралтейством в обратную сторону, германские ко-

рабли получили приказ возвратиться. Погода была хмурой, но ранним утром 9 марта стало проясняться, и в 8 часов с «Тирпица» в разрыве облаков увидели несколько самолетов, явно следивших за кораблем. Серьезность положения сразу стала очевидной: самолеты были «Альбакорами», а это значило, что где-то поблизости находится авианосец союзников. Адмирал Цилиакс срочно запросил по радио, чтобы прислали истребители с ближайшего аэродрома в Бодде, но радиостанция там не работала, и самолеты не прилетели. Немцы слишком поздно поняли опасность своего положения, неприятно сходного с тем, в каком очутился в мае 1941 года «Бисмарк», а семью месяцами позже – также «Принс ов Уэльс» и «Рипалс». Осмотревшись вокруг, Цилиакс увидел, что только один эсминец сопровождает его, два же других были приданы для дозаправки, да и этот оставшийся эсминец не годился для дела из-за ледовой обстановки и бурного моря; у линкора не было никакого воздушного прикрытия, а в пределах нанесения удара находился вражеский авианосец. Почему в радиорубке «Тирпица» не слышали никакого радиообмена между находившимися поблизости кораблями союзников? Цилиакс знал, что авианосец союзников не рискнул бы глубоко заходить в норвежские воды без соответствующего боевого охранения. «Тирпиц» оказался в ловушке.

Цилиакс развернулся, чтобы ринуться под защиту Лофотенских островов, и запустил с помощью катапульты самолет, чтобы тот отогнал преследователей, но самолет встре-

тился с тучей «Альбакоров», пошедших в атаку на германский линкор. Двадцать пять самолетов-торпедоносцев атаковали «Тирпиц» в течение девятиминутного сражения, которое вряд ли суждено забыть германским морякам. Британцы заходили в атаку группами по три и шесть самолетов под разными углами, не думая об оборонительных средствах, вынуждая линкор уклоняться, рыскать и менять курс, то есть совершать маневры, не свойственные такому кораблю. На сей раз, как потом превратно комментировали немцы, удача была на их стороне: «Тирпиц» оказался способен читать траектории торпед, и все они прошли мимо. Единственными германскими потерями оказались три офицера на мостике линкора, они были ранены пулеметным огнем с самолетов.

В то время союзники не понимали испуга, который охватил немцев из-за внезапного столкновения с самолетами авианосца. Но в результате потери «Бисмарка» у немцев появился «авианосный комплекс», который сопровождал все дальнейшие операции крупных германских кораблей.

В связи с упущенной возможностью завязать бой с «Тирпицем» среди офицеров Королевского ВМФ, принимавших участие в операции, имели место некоторые взаимные обвинения. Контр-адмирал Л. Гамильтон, незадолго до сражения назначенный командующим 1-й эскадрой крейсеров, обратил особое внимание на трудности флота в ситуациях, когда главнокомандующий флотом адмирал Тови был в море и оказывался не способен нарушить радиомолчание даже во

время такой простой операции, как эта. Подчеркивая, что противник будет принимать всевозможные предосторожности, чтобы не вовлекать «Тирпиц» в сражения, и, «как следовало полагать, принял адекватные меры по радиопеленгации», Гамильтон отметил, что было нереалистично ожидать, чтобы главнокомандующий ВМФ хранил молчание в эфире во время жизненно важной операции, длящейся несколько дней: дело в том, что единственного движения телеграфного ключа в радиорубке крупного корабля, находящегося на позиции, с которой он мог бы перехватить «Тирпиц», было бы достаточно, чтобы тут же загнать «Тирпиц» под защиту фьордов.

Прямым следствием пребывания в море британского главнокомандующего ВМФ во время последней операции и связанной с этим необходимости хранить строгое молчание в радиоэфире было то, что на каком-то этапе Тови командовал передвижениями своих линкоров и авианосца, в то время как адмиралтейство командовало его крейсерами и эсминцами; 8 марта в 17.22 Тови в конечном счете был вынужден связаться по радио с адмиралтейством, сообщив о своей позиции и намерениях и попросив переподчинить ему его крейсера и эсминцы. Это, прокомментировал Гамильтон, вряд ли был самый эффективный способ действий. Несмотря на эту критику, главнокомандующий упорно настаивал на своем выходе с флотом метрополии в море на конвойные операции вплоть до случая с PQ-17, после которого, как бу-

дет отмечено, он стал воздерживаться от этого. А пока что адмиралтейство продолжало вмешиваться в операции флота, «к серьезному неудовольствию» Тови.

Не только британцы сделали важные выводы из нападения на «Тирпиц» самолетов с британского авианосца 9 марта. На характер операций германского линейного флота против конвоя PQ-17 и на отношение самого Гитлера к таким операциям весьма повлияли красноречивые заключения, сделанные Редером и штабом германского ВМФ из первой вылазки «Тирпица»:

«Ход событий показывает нашу собственную военно-морскую слабость в этих северных водах. Враг отвечает на каждую германскую вылазку направлением мощных боевых группировок, особенно авианосцев, которые следует признать наиболее опасными противниками тяжелых кораблей!

Свидетельством чрезвычайной уязвимости наших позиций является тот факт, что враг осмеливается вторгаться в наши северные прибрежные воды, не подвергаясь риску быть уничтоженным германскими ВВС. Наши собственные эскортные силы (эсминцы, торпедные катера) настолько численно слабы, что крупные корабли неизбежно оказываются под предельным давлением во время нападений с воздуха и в боях с врагом».

Делая доклад фюреру три дня спустя после спасения

«Тирпица», Редер настаивал на том, что, пока Германия не имеет авианосцев, германские ВВС должны обеспечивать самую плотную поддержку с сухопутных аэродромов для любых планируемых военно-морских операций из Норвегии. Сам Редер придерживался того мнения, что поскольку в Арктике не могло быть крупных военно-морских операций без вовлечения всего германского флота, базирующегося в Норвегии, то крупным кораблям лучше всего стоять там на якоре и обозначать присутствие флота с целью отвратить союзников от проведения десантных операций, и что ими нужно рисковать в арктических операциях только в тех случаях, когда германские ВВС смогут точно и несомненно устанавливать позиции врага и будут достаточно сильны, чтобы нейтрализовать любые вражеские авианосцы поблизости.

Заключительный вывод, который немцы сделали из случая с «Тирпицем», не годился для скорого воплощения в жизнь: немцам следовало спешно приступить к строительству собственных авианосцев и обзаведению соответствующими самолетами. Гитлер признался, что теперь верит в срочную необходимость этого. Работы на единственном строящемся авианосце «Граф Цеппелин» были фактически до этого заморожены из-за нехватки стали⁴. Теперь Гитлер осознал, что чем скорее будет сформировано соединение в

⁴ 13 апреля 1942 года Редер был вынужден доложить Гитлеру, что по техническим причинам «Граф Цеппелин» не будет закончен раньше конца 1943 года. А месяц спустя Гитлер начал строить планы переделки четырех других кораблей во вспомогательные авианосцы «пусть даже к этой поздней дате».

составе, скажем, «Тирпица», «Шарнхорста», авианосца, пары тяжелых крейсеров и двенадцати – четырнадцати эсминцев, тем лучше: это изменило бы военно-морское положение Германии в северных водах, да, в сущности, и везде, эффективнее, чем какая-либо иная мера.

Двумя днями позже упомянутого доклада гросс-адмирала Редера в «Вольфшанце», своей штаб-квартире в Восточной Пруссии, Гитлер издал первый приказ об интенсивных мерах против северных союзнических конвоев, «которые мы пока почти не трогали». Флот должен был сосредоточить с этой целью больше подводных лодок на севере, а ВВС – усилить свой состав разведывательных самолетов дальнего радиуса действия и бомбардировщиков в этом районе, а также перебросить самолеты-торпедоносцы с других театров военных действий. Военно-воздушным силам было приказано подвергать Мурманск постоянным ударам с воздуха, держать под наблюдением воды между островом Медвежий и побережьем близ Мурманска, препятствовать движению конвоев и атаковать корабли сопровождения.

Пятью днями позже новый тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» водоизмещением 14 000 тонн также вышел из Германии в Норвегию, где стал на якорь рядом с «Тирпицем» в Тронхейме. Пока шло наращивание сил для крупномасштабных надводных атак против русских конвоев, немцы начали нападать легкими силами. Три эсминца 8-й флотилии вышли в море 28 марта, чтобы напасть на PQ-13, проходив-

ший тогда лишь в сотне миль от мыса Нордкап. Из-за неудовлетворительной воздушной разведки эсминцы не сумели обнаружить конвой, который широко рассеялся; они обнаружили и потопили одно панамское судно, спасенные члены команды которого раскрыли им состав и поведение кораблей эскорта бывшего конвоя. Эсминцы изменили свои планы преследования конвоя и в штормовых условиях тем же вечером столкнулись с крейсером «Тринидад» и двумя британскими эсминцами. Во время боевых действий «Тринидад» был поврежден торпедой (своей собственной), а на эсминце «Эклипс» были выведены из строя два орудия. Конвой же потерял четверть судов в результате атак германских самолетов и подводных лодок. Немцы объявили это «заметным успехом».

Оценивая ситуацию с северными русскими конвоями на этот момент, адмирал Тови обращал внимание на важность, которую противник придает усилиям по срыву движения конвоев. Доказательств этому вполне хватало в переброске на север вражеских надводных кораблей, подводных лодок и авиационных подкреплений: становилось ясно, что каждый северный русский конвой будет выливаться для союзников в крупную военно-морскую операцию. Адмиралу были обещаны для последующих конвоев эсминцы и корветы с западных подходов к Британии, и в начале апреля он получил возможность достаточно увеличить противолодочное охранение каждого конвоя – до десяти кораблей. На русских

также нажимали – и они согласились – принять миссию берегового командования Королевских ВВС с целью помочь им в организации собственной воздушной разведки над морем и действий истребительной авиации по охране конвоев с восточного конца их пути длиной 2000 миль от Исландии. Их просили также бомбить германские аэродромы в Северной Норвегии. «Результат был разочаровывающим», – комментировал впоследствии Тови⁵.

В начале апреля первый морской лорд адмирал сэра Дадли Паунд предупредил правительственный Комитет обороны, что географические условия в Арктике настолько выгоднее врагу, что потери, которые несут конвои, могут привести к тому, что они станут невыгодными с экономической точки зрения. Однако политическое давление в пользу их продолжения нарастало как в Лондоне, так и в Вашингтоне. Встревоженный увеличивающимися масштабами вражеских атак, адмирал Тови на третьей неделе апреля предложил: если конвои нельзя отложить до тех пор, пока ледовая граница не отодвинется подальше к северу, они должны быть, по крайней мере, ограничены в размерах. Но 27-го числа того же месяца президент Рузвельт в телеграмме Черчиллю напомнил, что США приложили такие «огромные усилия», чтобы их поставки дошли до России, что, по его мнению, будет серьезной ошибкой, если они окажутся забло-

⁵ Русские бомбили аэродром Банак в первые два дня июля, уничтожив на земле три самолета «Юнкерс-88» из 30-й авиаэскадры.

кированными; исключением могут быть лишь «вынужденные причины». Возражения, выдвинутые Тови, не были отнесены к категории «вынужденных причин». Конвои не были ограничены в размерах, а с каждым новым конвоем постепенно увеличивались сверх всяких разумных пределов, установленных оперативными исследованиями адмиралтейства.

Президент Рузвельт вскоре после этого информировал Черчилля, что на конец апреля есть 107 груженных или стоящих под погрузкой в Британии и Америке судов; он хотел бы, чтобы они двинулись в путь в течение следующего месяца. 2 мая Черчилль ответил: «При величайшем уважении к тому, что вы предлагаете, выполнение этого сверх наших сил». И добавил, что не может оказывать дальнейшее давление на адмиралтейство. Четырьмя днями позже Сталин также обратился к Черчиллю с просьбой «принять все возможные меры», чтобы обеспечить прибытие судов в Россию в течение мая: «Это крайне важно для нашего фронта»⁶.

В этом же месяце адмирал Тови пошел даже на то, чтобы защитить идею сокращения числа конвоев в ближайшие месяцы; улучшение аэродромных условий для германских бомбардировщиков и их воздушной разведки весьма облегчит операции противника, в то время как ледяной барьер все

⁶ Здесь и далее отрывки из переписки Сталина с лидерами Великобритании и Соединенных Штатов даются в нашем переводе без использования опубликованных официальных текстов. (Примеч. пер.)

еще не отступит достаточно далеко на север, чтобы позволить конвоям уклоняться от атак немцев. К этому времени на протяжении тридцати дней было совершено три налета авиации Королевских ВВС на стоявший на якоре «Тирпиц», но эти дорогостоящие операции не увенчались ни единым попаданием. И тем не менее Соединенные Штаты настаивали на безусловной приоритетности конвоев. Казалось, перспектив на их сокращения было мало.

4

Нет сомнения, что к тому времени Адольф Гитлер верил, что окончательная победа Германии может зависеть от уничтожения как можно большего тоннажа союзников: если бы Германия смогла добиться устойчивого истощения численности торговых флотов, она смогла бы замедлять все наступательные операции союзников или даже вообще задушить их. В этой связи он вновь подтвердил на совещании по вопросам ВМФ 13 февраля 1942 года, что «атаки на мурманские конвои наиболее важны в настоящее время». Ясно, как он пришел к этой стратегии: «Черчилль вновь и вновь говорит о тоннаже торгового флота как о своей самой большой тревоге».

Гросс-адмирал Редер до тех пор не считал тактические условия благоприятными для широкомасштабных атак германского флота на конвои PQ, но 1 мая немцы разверну-

ли операцию по уничтожению британского крейсера «Эдинбург», поврежденного подводной лодкой, когда он днем раньше находился примерно на 15 миль впереди шедшего на восток конвоя PQ-15. Адмирал Губерт Шмундт, германский командующий военно-морскими силами в Арктике, направил три эсминца, включая большой «Герман Шеман» (командир Шульце-Хинрикс), чтобы добить британский крейсер, находившийся в беспомощном состоянии, с будто бы поврежденными орудиями. После стычки с четырьмя эсминцами, сопровождавшими направлявшийся домой конвой QR-11, немцы нашли «Эдинбург» на следующий день вместе с четырьмя малыми кораблями, суетившимися вокруг крейсера. Немцы приблизились, чтобы добить «Эдинбург». Вопреки их ожиданиям, главный калибр крейсера был в порядке, и, пока эсминцы маневрировали, стараясь занять удобную позицию для пуска торпед, главные орудийные башни «Эдинбурга» внезапно развернулись на них и открыли огонь. Вторым залпом крейсер накрыл флагман германской эскадры «Герман Шеман», вывел из строя обе его машины и снес трубу. Под градом огня экипажу пришлось покинуть и затопить поврежденный эсминец. Оставшихся в живых членов команды взяли на борт другой германский эсминец и подводная лодка U-88 (командир лейтенант Хайно Боман). Британцы попытались спасти свой «Эдинбург», который был поражен еще одной торпедой, но вскоре отказались от этого и открыли кингстоны, чтобы затопить крейсер.

А крейсер «Тринидад» с его самострельной торпедной ракетой провел легкий ремонт в Мурманске, а 13 мая вышел и взял курс на Соединенные Штаты для более основательного ремонта. Корабль был обнаружен на другой день немецким самолетом, подвергся бомбардировке и был оставлен командой.

Потеря «Эдинбурга» и «Тринидада» отчетливо показала британскому главнокомандующему ВМФ серьезный риск, которому постоянно подвергаются тяжелые военные корабли из охранения конвоев в водах к востоку от острова Медвежий не только со стороны германских подводных лодок, но и германской авиации. На большей части маршрута против них действовали до восьми подводных лодок, длительные преследования которых были невозможны из-за необходимости экономить топливо. Их загоняли вглубь, не давали действовать, но редко уничтожали. Так, хотя было признано, что крейсера могли обеспечивать эффективное прикрытие только в непосредственной близости к конвою, они в этих местах и подвергались наибольшей опасности со стороны вражеских подводных лодок.

Неизбежным результатом было то, что так же, как немцев, их мучил «комплекс авианосцев»; британцы, переживавшие потерю двух крейсеров, теперь равно опасались за свои крейсера перед лицом атак германских подводных лодок и бомбардировщиков. Адмирал Тови зашел в своих предложениях настолько далеко, что даже рекомендовал следующее: если

вражеские аэродромы в Северной Норвегии не будут нейтрализованы или пока не настанет полярная ночь, конвои должны быть совсем приостановлены. «Если они будут продолжаться по политическим причинам, – предупредил он, – то следует ожидать очень серьезных и тяжелых потерь». Но политические причины были весьма весомыми. 17 мая Черчилль информировал Комитет начальников штабов:

«Не только Сталин, но и президент Рузвельт будут очень возражать против нашего отказа сейчас от направления конвоев. Русские ведут тяжелые бои и будут ожидать от нас, что мы пойдем на риск и заплатим цену, вытекающую из наших обязательств. Суда Соединенных Штатов присоединяются к нам. Мое собственное чувство, смешанное с большим беспокойством, – что конвой [PQ-16] должен выйти 18-го числа. Операция оправдана, если доберется половина».

Это он считал, что отказ от попытки ослабил бы британское влияние среди обоих главных союзников, с другой стороны, капризы арктической погоды – а если не они, то везение, – могут помочь британской стороне. Адмиралтейство не разделяло жесткой позиции Черчилля. «Эти арктические конвои становятся постоянным жерновом у нас на шее, – сказал сэр Дадли Паунд адмиралу Кингу, американскому командующему военно-морскими операциями. И добавил: – Все это дело весьма болезненная операция, и как ни бросай

кости, они будут выпадать против нас». Настроения Паунда отзывались эхом в каждом офицере, связанном с передвижением северных конвоев. Но эти чувства были побеждены – конвойные операции под давлением сверху неизбежно двигались к кульминационному моменту, который составляет главный предмет этой книги.

5

Точный вывод, сделанный немцами на основе вылазок их легких сил в Баренцевом море (23 марта и 2 мая), состоял в том, что их флотилии эсминцев не годились против союзнических конвоев, прикрытых крейсерами, если немцы не собирались нести такие потери, которые сделали бы эти операции невыгодными.

Тяжелые военные корабли германского флота не получали никакой возможности нанести удар по русским конвоям начиная с первой тревожной вылазки «Тирпица» в марте; сами немцы признавали, что их воздушная разведка все еще была неадекватна, чтобы позволить крупные надводные операции. Короткая мартовская вылазка «Тирпица» с тремя эсминцами обошлась германскому флоту в 7500 тонн топлива и ввергла в соответствующую ситуацию тыловые службы флота в Норвегии. И это исключило любые продолжительные операции флота, если перед этим противник не идентифицировал и не установил в точности координаты. Это не

касались подводных лодок: они работали на дизельном топливе, реальной нехватки в котором пока еще не ощущалось.

К началу мая наращивание наступательного вооружения, по приказу Гитлера, отданного два месяца назад, принесло свои плоды: флот имел теперь на побережье Норвегии в Тронхейме, Нарвике и Киркенесе отнюдь не средний линейный корабль, два тяжелых крейсера, восемь эсминцев и двадцать подводных лодок. Из этих двадцати двенадцать были приданы для операций против конвоев, а остальные несли оборонительные функции. Германские ВВС приняли также безотлагательные меры по воплощению в жизнь приказа фюрера: немецкие летчики, взятые позже в плен в ходе сражения вокруг PQ-17, сообщили британским офицерам спецслужб, что они находились на курсах переподготовки для полетов на бомбардировщиках-торпедоносцах в Гроссето, в Италии, «примерно в конце марта они в ускоренном темпе прошли остаток курса» и были направлены в Норвегию. К началу мая первые двенадцать бомбардировщиков-торпедоносцев – недавно переделанные стандартные средние бомбардировщики «Хейнкель-111» – прибыли в части в Северную Норвегию. Девять торпедоносцев их эскадрильи – 1-й эскадрильи KG26 – участвовали в атаках на конвой PQ-15 во время их первого вылета в Арктике 2 мая. По утверждениям пленных, эти самолеты потопили три судна.

Ко второй половине месяца германское наращивание сил завершилось. Пришел в Норвегию и тяжелый крейсер (кар-

манный линкор) «Лютцов» водоизмещением 11 000 тонн. Таким образом, там были собраны все боеспособные единицы германского флота в ожидании приказа своего главнокомандующего впервые всеми средствами развернуть атаку против союзнического конвоя на Мурманск.

Несмотря на наименее благоприятное время года для арктических конвоев, PQ-16, который вышел из Исландии 20 мая с тридцатью пятью грузовыми судами, был пока что самым крупным конвоем на север России. Описание того времени, сделанное одним американским моряком, его участником, дает полное впечатление об опасностях службы на судах северных конвоев. «Карлтон», старое американское грузовое судно водоизмещением 5217 тонн, груженное взрывчаткой, танками и боеприпасами, направлявшееся в Мурманск с командой из сорока пяти человек, вышло из Филадельфии в марте, за день до того, как Гитлер подписал приказ об интенсификации атак на мурманские конвои. Оно вышло из Филадельфии в пятницу 13-го числа: даже новички в команде судна знали, что это означает не что иное, как дразнить неумолимую судьбу. Названию «Карлтон», словно птице, несущей дурное предзнаменование, суждено было витать над катастрофой PQ-17: всюду, где это судно появлялось, в кильватере следовали неприятности и неурядицы; и даже после того как ржавый бродяга в конце концов скрылся под водой, проклятие продолжало преследовать невезучую команду судна.

Одним из его моряков был Джеймс Эйкинс, который написал по горячим следам воспоминания о последнем плавании на «Карлтоне». Он поступил в команду судна в Филадельфии прямо перед выходом и узнал о том, что «Карлтон» предстоит идти в Мурманск, только потом. Эйкинс был циником: «Мы были загружены военным грузом, включая 450 тонн мощной взрывчатки, от носа до кормы: у него не было никаких шансов добраться с нами до России...»

«Карлтон» в одиночку совершил переход к Галифаксу, Новая Шотландия, и его моряки получили мрачное предупреждение об опасности их миссии, когда проходили мимо голых стальных каркасов судов, оказавшихся, как говорили, жертвами германских подводных лодок. Одним судном был танкер «Галф». Его нос торчал на сотню футов из моря подобно какому-то уродливому часовому, поставленному, чтобы отметить начало дистанции в 6000 миль из Америки в Россию. В Галифаксе «Карлтон» простоял в бездействии семь дней. Затем он вошел в состав атлантического конвоя из шестидесяти пяти судов, часть из которых направлялись к берегам Исландии, а другие – в английские порты.

Двадцатого мая «Карлтон» вышел в составе конвоя RQ-16, следовавшего в Мурманск. Немцы планировали развернуть свою первую атаку всеми средствами именно на этот конвой, но из-за нехватки топлива надводные корабли не были включены в операцию. Конвою придали большой эскорт: пять эсминцев, четыре корвета, четыре вооруженных

траулера, тральщик и корабль ПВО, а также самолет-истребитель «Харрикейн», запускаемый катапультной с грузового судна. Прошли дни, и моряки увидели самолет, целыми днями кружащийся вокруг конвоя. Только через два дня один из эсминцев открыл по нему огонь, когда американцы поняли, что это германский самолет-разведчик. Он ушел к горизонту и продолжал кружить там, недосягаемый для огня кораблей эскорта. «Я начал задаваться вопросом, – записал Эйкинс, – за что же получают ордена, если это было то, что называют войной».

Тремя днями позже, 25 мая, он получил ответ: на горизонте показалось звено из восьми бомбардировщиков, которые шли низко над водой, а высоко над ними появилось около двух десятков пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-88». Последние один за другим стали отрываться от группы и пикировать на грузовые суда. Один самолет близко подошел к «Карлтону», и с судна по нему открыли огонь из пулеметов. Они выпустили с пять сотен пуль, прежде чем самолет загорелся. Из него выпрыгнул человек, а самолет – это был тот самый истребитель «Харрикейн» – рухнул в море.

Атака едва успела закончиться, а Эйкинс заступил на вахту впередсмотрящим, прямо над люком, под которым находился основной груз взрывчатки. Он признался, что отдал бы тогда правую руку на отсечение, лишь бы избежать этой вахты: «Еще один самолет спикировал на нас и дал нам жару. Три или четыре бомбы упали в пределах трех футов от

нас. Они ушли под воду футов на пятьдесят и затем стали взрываться по одной». Судно подбрасывало, «словно яичную скорлупу», и Эйкинс услышал, как капитан крикнул, чтобы команда заняла места у спасательных шлюпок. Эйкинс сообразил, что побил все рекорды скорости, бросившись к своему месту у шлюпки. Когда он подлетел туда, все было окутано паром, поднимавшимся из машинного отделения. Капитан «Карлтона», норвежец Хансен, отказался покинуть судно, но попросил, чтобы механик установил характер повреждений. «Механик не узнал и, похоже, не горел желанием узнать, что там произошло, поэтому капитан Хансен попросил, чтобы я пошел и посмотрел, что повреждено. Я сказал, что пойду, но, поскольку я простой моряк, не пойму, что там за повреждение, если и увижу».

Наконец два моряка спустились вниз – одному из них не суждено будет пережить нападение немцев на PQ-17. Они доложили, что перебиты все паровые трубопроводы. Затем пошли вниз Эйкинс и боцман – с заданием спуститься настолько низко, насколько это возможно, и проверить линию вала. «Мы пошли, но без радости». Они занимались осмотром, когда взорвались еще две бомбы, одна за другой, прямо рядом с «Карлтоном». Эйкинс утверждал, что боцмана отбросило футов на тридцать.

Два британских эсминца подошли к поврежденному судну и оттуда сообщили, что, к сожалению, у них есть приказ затопить судно, поскольку оно задерживает эскорт. Ка-

питан Хансен спросил механика, можно ли устранить повреждение; механик ответил, что за пару часов это можно было бы сделать. Хансен попросил эскорт остаться с ним: мол, все равно конвой ушел. Командующий эскорта дал ему траулер, «Нодерн Спрей», чтобы тот отбуксировал судно обратно в Исландию. «Все это время черная банда [команда машинного отделения] была на палубе, отказываясь спуститься вниз, если с ними не пойдет и механик, как это принято при чрезвычайных ситуациях. Ну, капитан Хансен прикрикнул на них, и все они спустились вниз, оставив механика на палубе – «наблюдать за самолетами».

Но и тогда «Карлтон» не оставили в покое: приблизительно после двенадцати часов хода на буксире у крошечного траулера возбужденные американцы – чья естественная жажда кофе осталась, к сожалению, неудовлетворенной из-за того, что в питьевую воду попала грязь из пробитого масляного трубопровода, – увидели второй самолет, шедший в атаку на судно. Траулер открыл огонь по немецкому самолету, «Карлтон» тоже выпустил восемнадцать снарядов из своей 4-дюймовой пушки. Бомбардировщик спикировал слишком поспешно, и его бомбы не долетели. Самолет пролетел над ними, поливая судно из пулеметов. Американцы потом говорили, что им удалось попасть в самолет.

Как обычно, Эйкинс был на вахте, когда возникла новая угроза: «Третий помощник, Фрэнкс, давал нам наставления, что делать, если нас снова побеспокоят, когда кто-то сооб-

шил о кораблях прямо по корме. Американцы, конечно, засуетились и разглядели целый германский флот, идущий на нас. Скоро с одного из кораблей направили в нашу сторону самолет, и моряки с облегчением разглядели на нем британские опознавательные знаки. Кораблями оказались авианосец «Викториес» в охранении трех эсминцев. Они просигналили: «Поздравления с удачным спасением».

Американское грузовое судно дохромало до Исландии 30 мая, и моряки толпой сошли на берег «в предвкушении хорошей выпивки», но самым крепким напитком, который они смогли достать в Исландии, был кофе. Эйкинс выразил некоторую неудовлетворенность по поводу почти неприличной спешки, с которой судно латали и чистили для следующего конвоя: «Я думаю, они считали, что если мы простоим там подольше, то потонем прямо в гавани». Но настроение поправилось, американские моряки устроились на месте, чтобы долго ждать следующего конвоя, PQ-17.

В то время как «Карлтон» находился на пути к Исландии, начались главные воздушные атаки на PQ-16, и продолжались они почти без пауз до 30 мая; немцы совершили двести сорок пять самолетовылетов своих бомбардировщиков и торпедоносцев против конвоя, потопив еще пять судов и повредив три. Немцы считали, что потопили девять судов, то есть добились успеха, который подсказал им, что атаки на конвои с одновременным применением «на втором этаже» обычных бомбардировщиков, а под ними – бомбардировщи-

ков-торпедоносцев повергнут охранение союзнических конвоев в максимальную растерянность.

Ко времени, когда PQ-17 в конечном счете отправился в путь, в конце июня, немецкие ВВС собрали силы в мощный атакующий кулак близ мыса Нордкап под общим командованием командира 5-го соединения ВВС генерал-полковника Штумпффа. Эта воздушная армада включала в себя сто три двухмоторных бомбардировщика «Юнкерс-88», пятнадцать торпедоносцев-гидросамолетов «Хейнкель-115», тридцать пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87» и семьдесят четыре разведывательных самолета, включая четырехмоторные «Фокке-Вульф-200» («Кондор»), «Юнкерс-88» и «Бломунд Фосс-138»; все сорок два бомбардировщика-торпедоносца «Хейнкель-111» из 26-й авиаэскадры также были сосредоточены в Бардусфоссе. Завершена была и подготовка всех экипажей. Таким образом, в распоряжении Штумпффа было двести шестьдесят четыре самолета, готовых к боевым действиям.

Не следует думать, будто организация германских ВВС в Норвегии была подчинена лишь наступательным целям. Была там и авиационная часть, занятая исключительно важными разведывательными делами. Одна рота 5-го полка связи ВВС была размещена в Киркенесе с главной обязанностью слежения и перехвата радиосообщений противника, будь то западные союзники или русские; особенно важным был перехват радиосигналов самолетов. Германская дешиф-

ровальная служба достигла к тому времени пика эффективности, и мы знаем теперь из германской военно-морской документации того времени, что радиосигналы адмиралтейства регулярно перехватывались и расшифровывались до определенных пределов. Служба в целом была настолько эффективна, что ее весьма беспокоило, как бы союзники не осознали, до какой степени прослушивалась их радиосвязь; отчеты из Киркенеса шли без ссылок на то, из каких источников они получены, чтобы не раскрывать методы работы.

Все немецкие тяжелые корабли были сосредоточены теперь в норвежских водах. Линкор «Тирпиц» стоял в Тронхейме вместе с тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер» и 5-й и 6-й флотилиями эсминцев, а значительно более медленные карманные линкоры «Лютцов» и «Адмирал Шеер» вместе с 8-й флотилией эсминцев и лидером эсминцев стояли значительно севернее – в Нарвике. Такое размещение надводных сил диктовалось поставленными перед ними задачами. Корабли, базировавшиеся в Тронхейме, должны были составить «1-ю боевую группу» – ее нельзя было бы назвать «эскадрой», потому что это соединение было более гибким, – под тактическим командованием адмирала Шнивинда, под флагом которого ходил «Тирпиц», в то время как корабли, базировавшиеся в Нарвике, входили во «2-ю боевую группу» под командованием вице-адмирала Кумметца, флагмана крейсеров. (Шнивинд временно заменял вице-адмирала Цилякса как флагмана линкоров на время болезни

последнего.)

Поначалу в военно-морской группе «Север», которой в оперативном плане подчинялся Шнивинд, с сомнением отнеслись к идее участия их тяжелых кораблей в атаке на RQ-17. В конце мая там отмечали, что к следующему месяцу граница льда отступит достаточно далеко на север и авиации будет довольно трудно с гарантией обнаружить тяжелые корабли противника, без определенных гарантий германский военно-морской флот не считал возможным делать какие-либо вылазки. Однако, чтобы сохранить некоторый элемент внезапности, адмирал Карльс, командующий группой, рекомендовал, чтобы тронхеймская группировка отложила свой бросок на север до того, как следующий конвой, RQ-17, будет обнаружен, и тогда она выйдет в море вместе с карманными линкорами, в то время как подводные лодки будут держаться за конвоем.

Адмирал Шнивинд был подчеркнуто настроен в пользу крупномасштабной операции, и, когда главнокомандующий гросс-адмирал Редер 30 мая посетил Тронхейм, Шнивинд воспользовался возможностью доложить ему о своей собственной оценке военно-морской ситуации в Арктике на пятнадцати страницах. Он заявлял, что не склонен принимать за чистую монету частые предупреждения разведки о надвигающейся высадке союзников в Норвегии; с другой стороны, он считал, что союзники будут делать все, что в их силах, чтобы помочь русским теперь, когда на Восточ-

ном фронте развернулось германское весеннее наступление. Шнивинд предлагал молниеносную демонстрацию германского военно-морского превосходства: нападение на следующий русский конвой. Идеальным временем, по его словам, будет июнь, поскольку двадцать четыре часа светового дня позволят вести непрерывную разведку с воздуха и поскольку его флот получил подкрепление и эсминцами, и торпедными катерами. Прежде всего, группа «Север» подготовила к июньской операции около 15 500 тонн топлива, что является значительным улучшением положения по сравнению с маем. Короче говоря, адмирал Шнивинд рекомендовал «одновременное нападение всеми военно-морскими соединениями в северных водах, включая корабли «Тирпиц» и «Хиппер»»; он считал, что полное уничтожение конвоя PQ будет иметь огромные последствия для хода войны на море.

Военно-морской штаб в принципе поддерживал это предложение, и 1 июня вице-адмирала Кранке, постоянного представителя Редера в штаб-квартире фюрера, попросили сообщить Гитлеру, что разрабатывается план, который позволит «Тирпицу» выйти в море. Июнь, конечно, казался наиболее благоприятным месяцем для такой операции: период весенних штормов будет позади, и более спокойное море позволит эсминцам в полной мере использовать свою высокую скорость. Туман в июне бывает гораздо реже: в среднем только девять дней против девятнадцати в июле. К тому же граница льдов будет простирается еще достаточно дале-

ко к югу, так что любому конвою придется идти в 220–240 милях⁷ от германских военно-морских и военно-воздушных баз в Северной Норвегии. Если германский флот будет стоять глубоко в самых северных фьордах, он сможет подойти к конвою в течение восьми часов после подъема якорей и уйти до того, как подоспеет дальнейшее охранение союзников и вступит в бой. Последний опыт показывал, что до этого союзники будут держать эти силы к западу от острова Ян-Майен, чтобы иметь возможность присматривать и за тем, чтобы какой-нибудь карманный линкор не прорвался в Атлантический океан.

4 июня военно-морская группа «Север» составила оперативную директиву нападения на конвой PQ-17, и генерал-адмирал Рольф Карльс устно обрисовал план адмиралу Шнивинду, адмиралу Шмундту (командующему военно-морскими силами в Арктике) и вскоре после этого – 5-му соединению ВВС. Письменные приказы шли под грифом «Совершенно секретно» и содержали приписку: «Число посвященных должно быть ограничено до минимума». Карльс планировал, что по кодовому сигналу обе боевые группировки выйдут из своих передовых мест базирования, чтобы всем вместе прийти в район мыса Нордкап, откуда пойдут и уничтожат конвой. «Прежде всего вражеская диспозиция тре-

⁷ Все мили в этой книге – морские. В России и большинстве стран применяется морская миля, равная, согласно решению Международной гидрографической конференции (1992) 1,852 км – средней длине 1' дуги меридиана; в Великобритании 1 морская миля – 1,853184 км.

бует быстроты нападения и проведения всей операции. Первейшая цель атаки – нарушение судоходства. Для достижения этого следует уничтожить грузовые суда с помощью оружийного огня с кораблей... Важно получение призов⁸, особенно танкеров». Операции предлагалось дать кодовое название «Ход конем».

Военно-морской штаб в Берлине официально одобрил рекомендации группы «Север» и детальные предложения адмирала Шнивинда, но вскоре после этого стало известно, что Адольф Гитлер по-прежнему с осторожностью относился к привлечению тяжелых кораблей. Кранке сообщал в штаб, что фюрер согласился с тяжелым сердцем, но, с другой стороны, план в целом не отверг. Для штаба это было разочаровывающим фактом, но оттуда Кранке наставляли заверить Гитлера, что тут нет и намека на азартную игру, что в штабе относятся к операции как делу огромнейшей важности. Кранке также должен был объяснить Гитлеру, что полный успех операции в немалой мере зависит от степени взаимодействия с военно-воздушными силами. Есть подозрения, что германский военно-морской штаб уже готовил тем самым оправдание за возможную неудачу.

Поначалу ВВС постарались соответствовать поставленной задаче. Их оперативный штаб сообщил флотскому руководству, что в то время, как 5-е соединение ВВС будет осуществлять разведывательные функции для ВМФ, это ни в

⁸ Призом называются захваченные суда или их грузы. (Примеч. пер.)

коей мере не должно будет влиять на боевые действия бомбардировщиков, которые были столь наглядно продемонстрированы во время нападения на PQ-16. Мысль о том, что только ВВС важны в кампаниях против мурманских конвоев, весьма раздражала военно-морской штаб, и там указывали, что, несмотря на все успехи авиации, двадцать пять судов из состава PQ-16 добрались-таки до России, «а операция вроде «Хода конем» обещает перспективу при умеренно благоприятных условиях уничтожить конвой весь до последнего судна». В таком духе был подготовлен детализированный план для адмирала Кранке или – если тот раньше увидит фюрера – для самого гросс-адмирала Редера, чтобы представить его Гитлеру и убедить его дать свое одобрение операции.

Тем временем фотоснимки, сделанные германской авиаразведкой в Скапа-Флоу⁹ в последний день мая, показывали огромную концентрацию британских и американских кораблей, стоявших на якоре, включая три линкора, три тяжелых крейсера, четыре легких крейсера и двадцать два эсминца, а агентурные сообщения и воздушная разведка показывали, что союзнические корабли, включая авианосцы, собираются и в Исландии.

В начале июня германские агенты сообщали, что у юго-западного побережья Исландии формируется конвой PQ-17.

⁹ Залив с таким названием в южной части острова Мейнленд – самого крупного из Оркнейских островов – традиционная база британского флота. (Примеч. пер.)

11 июня адмирал Шмундт приказал трем своим подводным лодкам (U-251, U-376 и U-408) занять позиции для патрулирования в Датском проливе¹⁰ для наблюдения за появлением RQ-17. Эти подводные лодки были сгруппированы в стаю¹¹ «Ледовый дьявол». Этим лодкам и нескольким другим, которым Шмундт приказал выйти в море в последующие несколько дней, были даны следующие инструкции:

«В продолжение совместных операций с нашими надводными силами следует исполнять следующие особые приказы по получении пароля «Eintracht»: поддержание соприкосновения с конвоем имеет приоритет перед атакой на конвой; надводные корабли, от эсминцев и выше, могут быть атакованы только тогда, когда точно будет установлено, что они вражеские. В неблагоприятных погодных условиях или при отсутствии уверенности все атаки на боевые корабли запрещены; наши надводные силы имеют приказ не атаковать подводные лодки, но в других случаях действовать так, как если подводные лодки, которые они встречают, являются неприятельскими».

14 июня адмирал Шнивинд завершил составление прика-

¹⁰ Пролив между Исландией и Гренландией. (Примеч. пер.)

¹¹ Сами немцы называли тактику своих подводных лодок в первой половине Второй мировой войны тактикой волчьих стай – по инициативе ее разработчика Карла Дёница в период командования им нацистским подводным флотом. (Примеч. пер.)

за по операции «Ход конем». Он был представлен Редером Гитлеру в Берхтесгадене на следующий день.

Не оперативная ошибка погубила конвой, а излишняя разведывательная прыть. 18 июня британский военно-морской атташе в Стокгольме капитан 1-го ранга Генри Денем направил в Лондон информацию, полученную от шведской разведки: она начала перехватывать и расшифровывать германские сообщения наземной линии связи с Северной Норвегией и таким образом получила в свое распоряжение приказ германского командующего флотом от 14 июня, направленный в Нарвик. Секретное сообщение Денема в Лондон гласило:

«Весьма срочно.

Ниже следует немецкий план нападения на следующий русский конвой:

1. Воздушной разведке обнаружить идущий на восток конвой, когда он достигнет Ян-Майена. Затем последуют бомбардировочные налеты с баз Северной Норвегии.

2. Карманные линейные корабли и шесть эсминцев выйдут к Алта-фьорду, а «Тирпиц» и «Адмирал Хиппер» – к району Нарвика, вероятно к Боген-фьорду. Военно-морские силы, можно ожидать, приступят к действиям со своих якорных стоянок, как только конвой достигнет 5° в.д. Ожидаются одновременные атаки, когда конвой достигнет меридиана острова Медвежий, со стороны двух группировок надводных

кораблей при поддержке подводных лодок и авиации. Степень А-3».

Откуда было Денему знать, что Гитлер в тот самый день вмешался и своими оговорками изуродовал план?

Глава 2

«Ход конем»

Суббота 15 июня – среда 1 июля

Когда шансы обеих сторон равны, то именно разведывательная служба позволяет одной стороне смотреть свысока на противника и двигаться вперед, не просто надеясь на лучшее (метод, ценный только в отчаянных ситуациях), но оценивая действительное состояние фактов и таким образом получая более ясное видение того, чего ожидать.

Перикл к афинянам (Фукидид. Пелопоннесская война, кн. II)

1

Краткий отпуск, который Гитлер запланировал провести в своем доме в Берхтесгадене в начале мая, был тогда прерван неожиданным для этого времени года снегопадом. Гитлер не любил снег и сократил свой отпуск. А 11 июня он выехал из Мюнхена в своем специальном поезде, чтобы возобновить отдых в Берхтесгадене.

Четыре дня спустя гросс-адмирал Редер, начальник военно-морского штаба, поспешил в Берхтесгаден из Берлина, чтобы изложить фюреру план нападения на конвой PQ-17. Он подробно обрисовал Гитлеру, как их военно-морские силы, включая тяжелые корабли, планируют осуществить «Ход конем», и обратил его особое внимание на благоприятные погодные условия, которые ожидаются в июне. Он заверил фюрера, что операция будет проведена, если только авиаразведка с точностью установит, что флоту не грозит ввязаться в бой с превосходящими силами противника. Гитлер указал, что один аспект операции все еще вызывает у него беспокойство, и Редер впоследствии писал:

«Фюрер рассматривает авианосцы как большую угрозу крупным кораблям. Следует обнаруживать авианосцы и устанавливать их местоположение до начала атаки, а наши самолеты («Юнкерсы-88») должны заранее сделать их безопасными для нас».

Единственной приемлемой альтернативой этому было бы, если авианосные силы оказались бы обнаруженными так далеко, что возможность их вмешательства в действия германского флота исключалась. Редер обратил внимание Гитлера, что флот зависит от адекватной разведки с воздуха; он предложил, чтобы ВВС сосредоточили свои усилия на выполнении этой задачи даже в ущерб участию в атаках на конвой.

Учитывая перспективы того, что флот добьется полной победы только своими кораблями, просьба не казалась необоснованной. (В таком случае выяснилось бы, что воздушная разведка является самым слабым звеном операции.) Гитлер одобрил план Редера насчет выдвижения двух боевых группировок в высокие широты, как только конвой будет обнаружен.

Редер особо отметил, что приказ к выходу будет «зависеть от одобрения фюрера».

Приказ по операции, подготовленный адмиралом Шнивиндом на борту его флагманского корабля «Тирпиц» в день до встречи в Берхтесгадене, учитывал любое непредвиденное обстоятельство. Целью было «уничтожение конвоя PQ совместно с подводными лодками и авиацией». Стратегической целью атаки являлось истребление тоннажа противника; потопление конкретных грузов было задачей второстепенной. Вражеские корабли эскорта должны быть нейтрализованы только в той мере, в какой это необходимо для достижения главной цели. Согласно данным германской разведки конвой должен был оказаться в районе острова Ян-Майен приблизительно 20 июня. Предыдущие конвои пробирались близ ледяного барьера широким фронтом в четыре-пять колонн, сопровождаемые одним-двумя крейсерами и несколькими субмаринами; PQ-16, в частности, охранялся к тому же примерно пятью эсминцами, шедшими на дистанции от 3 до 10 миль впереди конвоя, а несколько эсминцев сопровождала-

ли конвой по флангам и замыкали строй. Предполагалось, что конвой должен быть встречен на приближении к 35° в.д. эскортом русских эсминцев и подводных лодок. Группировка, в которую входили один-два линейных корабля, авианосец, несколько крейсеров и эсминцев, стояла на своей обычной позиции прикрытия между Исландией и Ян-Майеном, в то время как крейсерская группа прикрытия, состоявшая из двух тяжелых и двух легких крейсеров и эсминцев охранения, сопровождала PQ-16 до примерно 10° в.д., а на этом меридиане повернула обратно. В том случае авиация союзников проводила непрерывную разведку над Тронхеймом и Нарвиком как перед прохождением конвоя, так и во время него, следя за передвижениями германского флота.

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.