



ЗОЛОТО КРЕЙСЕРА "ЭДИНБУРГ"



ВЛАДИМИР ШИГИН

Владимир Виленович Шигин

Золото крейсера «Эдинбург»

Серия «Золотые тайны русского флота»

Авторский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=62998568

Аннотация

История золота английского крейсера «Эдинбург» – это истории одного из самых больших подводных кладов за всю историю человечества. Именно этой интереснейшей теме посвятил своё расследование известный писатель-маринист капитан 1 ранга Владимир Шигин. В 1942 году, в соответствии с договоренностями между СССР, Англией и США по военной помощи – ленд-лизу, Мурманск покинул английский крейсер «Эдинбург», на борту которого было пять тонн советского золота. Однако до пункта своего назначения крейсер так и не дошел... Спустя сорок лет начинаются поиски пропавшего корабля и золота на нем. С согласия правительства СССР, начинается международная экспедиция по подъему золота с «Эдинбурга». Об этом в 80-е годы много писали в советской и мировой прессе. Но никто не писал, почему на «Эдинбурге» так и не смогли найти все бывшее на его борту золото. Куда оно делось? Более того, как оказывается. Тогда в 1942 году в Мурманск привезли не пять, а десять тонн золота. Куда же делось еще пять тонн, о которых

никто никогда не упоминал? Чтобы ответить на эти и многие другие многие неудобные вопросы, автор провел собственное не только историческое, но и поистине детективное расследование.

Содержание

Тайны «ленд-лиза»	6
«Эдинбург» выходит в море	14
Удар из-под воды	26
Последний бой	39
Конец ознакомительного фрагмента.	44

Владимир Шигин

Золото крейсера «Эдинбург»

Морские клады – это не всегда сокровища «Великой армады» и карибских пиратов. Рекордный вес драгоценного металла – пять с половиной тонн золота – ушел под воду в самый разгар Второй Мировой войны...

Глубокой апрельской ночью на рейде Ваенги (нынешний Североморск) было необычно оживленно. К борту английского крейсера "Эдинбург" подошли две баржи, в охранении автоматчиков НКВД. Под их охраной на борт крейсера подняли деревянные ящики и перенесли их в бомбовый погреб. О содержимом ящиков знало только советское начальство, командир «Эдинбурга» кэптен Хью Фолкнер и находившийся здесь же командир конвоя контр-адмирал Стюарт Бонэм-Картер. Дело в том, что легкому крейсеру "Эдинбургу" предстояло выполнить особо секретную миссию.

Тайны «ленд-лиза»

Еще 29 сентября 1941 года в Москве состоялась конференция трех союзнических держав – СССР, Англии, США, по результатам которой было подписано соглашение о взаимных поставках (ленд-лиз). Соглашение предусматривало, что США передают займы или в аренду Советскому Союзу вооружение, боеприпасы, стратегическое сырье, продовольствие и т. д. на сумму в миллиард долларов (по нынешним расчетам, это около 18 миллиардов долларов). Кредит был выделен без процентов и должен был погашаться после 5-летнего срока с момента окончания войны в течение последующих десяти лет. Однако Сталин не хотел в течение длительного времени быть должником капиталистических держав, поэтому поставляемые грузы оплачивались Советским Союзом после их доставки к нам по мере накопления золотых запасов для очередного расчета.



*Командующий 18-й эскадры крейсеров контр-адмирал
Стюарт Бонэм-Картер на мостике «Эдинбурга».*

При подготовке очередной операции по переправке золота в США были предприняты все возможные меры для пресечения малейшей утечки информации. Однако, оценивая весь дальнейший ход развития событий, невольно возникает мысль о том, что для немцев эта тайная операция союзников вовсе не являлась тайной – иначе трудно объяснить то небывалое упорство, с которым они преследовали именно «Эдинбург».

Перед выходом в море на крейсер были приняты три сот-

ни пассажиров из числа раненых английских и американских моряков, прошедших курс лечения в советских госпиталях, а также несколько десятков летчиков из Чехословакии, добравшихся в Англию. Таким образом, все каюты корабля были набиты битком. Поэтому прибывшим на крейсер 27 апреля трем советским офицерам, направлявшимся в Лондон и США для участия в работе советской закупочной комиссии, оказалось, непросто предоставить соответствующие помещения. Поэтому командир «Эдинбурга» предоставил им собственную каюту, а сам на время перехода перебрался в выгородку на ходовом мостике.

Накануне выхода командира конвоя контр-адмирала Бонхем-Картера пригласили в штаб Северного флота, где ознакомили с обстановкой на пути следования, указали на карте районы вероятного появления немецких подводных лодок.

– Кажется, нам предстоит нелегкая работенка, сэр? – сказал ему командир крейсера, когда оба вышли из здания штаба.

– Чепуха, – буркнул адмирал. – Все как всегда!



Легкий крейсер «Эдинбург» был современным кораблем, принятым в состав британского флота лишь в июне 1939 года

В субботу 25 апреля 1942 года командир «Эдинбурга» Хью Фолкнер, бросив якорь на рейде Ваенги, дал официальную расписку советскому правительству за груз, доставленный на двух баржах, охраняемых солдатами НКВД. Золото, перевозимое на «Эдинбурге», было уложено в ящики по пять брусков прямоугольной формы в каждый. Все бруски были проштампованы советским официальным государственным знаком – серп и молот. 465 слитков золота были помещены в 93 небольших необструганных деревянных ящика, опечатанных двумя сургучными печатями «ГОХРАН». Всего пе-

реправляемая партия золота составляла 5535,6 килограммов золота высшей пробы. Стоимость его равнялась 6 миллионов 227 тысяч долларов.



Командир «Эдинбурга» кэптен Хью Фолкнер и командующий 18-й эскадры крейсеров контр-адмирал Стюарт Бонэм-Картер на мостике крейсера, апрель 1942 года

Отправляемая партия золота была застрахована в Госхране СССР от транспортных и военных рисков и перестрахована, согласно сертификату № А171192 в размере 500 тысяч фунтов в английском правительственном комитете по страхованию военных рисков.

Авторы книги «Золото с крейсера «Эдинбург» капитан 1 ранга и профессиональный водолаз О.А. Крымцев и стрелковик-международник ветеран «Ингосстраха» А.Л. Злобин писали: «Несмотря на секретность операции, при погрузке золота до команды «Эдинбурга» дошли слухи, что они везут нечто необычное. Один из бывших членов экипажа Р. Левик вспоминал, что он был назначен в число работающих на погрузке ящиков в бомбовый погреб. На корабле имелся кран для погрузки авиабомб гидросамолетов на палубу. Этот кран и был использован для загрузки секретных ящиков на корабль. Конечно, команда не имела понятия о содержании этих ящиков до тех пор, пока наблюдающий офицер не сказал Левику, что если какой-нибудь из ящиков упадет в воду, то Левику придется отправиться за ним под воду как корабельному водолазу. С этого момента грузившие матросы поняли, что груз является очень ценным. Это предположение подтвердилось, причем самым убедительным образом. Один ящик при загрузке соскочил со своей ляжки и разбился, и матросы увидели четыре золотых бруска. Как вспоминал бывший моряк Б. Майлз, присутствующие были поражены, а лейтенант, руководивший погрузкой, увидев золото, спустился к разбитому ящику и хотел унести золото, но оно оказалось тяжелее, чем он думал. Каждый слиток весил около 12 килограммов. Вылетевшие из ящика слитки вскоре снова были упакованы в ящик и опломбированы.

Однако известие, что в помещении, предназначенном для

боезапаса, находится золото на сумму в несколько миллионов фунтов стерлингов, быстро распространилось по всему крейсеру. У одного из опускавших золото в артиллерийский погреб крейсера старшего унтер-офицера Р. Левика возникло нехорошее предчувствие. Он вспоминает о том, что сообщил командиру Джеффри о происшествии. Вода от этих русских ящиков окрасилась в красный цвет, и это, по мнению Левика, было плохим предзнаменованием. На самом деле это были пятна от темно-красных трафаретов, нанесенных на каждый ящик. Но грузившие матросы были так напуганы, что им подумалось, будто русское золото сочится кровью. И надо сказать, что для таких предчувствий были основания, так как проводки северных конвоев представляли собой наиболее опасную и трудную из всех операций английского флота во время Второй мировой войны».



Золото с «Эдинбурга»

В не столь давно вышедшем на экране телевизионном сериале по роману Валентина Пикуля «Реквием каравану РQ-17» вошедшие в антисоветский раж режиссеры показали, как ящики с золотыми слитками грузят изможденные русские женщины под дулами автоматов мордастых энкэвэдешников. Неожиданно одна из женщин роняет ящик, тот разбивается, и из него вываливаются золотые слитки. Женщину немедленно окружают со всех сторон злобные офицеры НКВД и уводят за ближайшую сопку на расстрел, чтобы, не дай бог, не проболталась. Она идет и в глазах ее видна невообразимая тоска, ибо бедняжка прекрасно понимает, куда ее ведут. Обреченной женщине жалко не себя, а своего малолетнего сынишку-сироту... Но не верьте тому, что вы увидели! Все показанное на экране полнейшая выдумка. Никакие тетки в ватниках никогда не грузили золота, и никакие офицеры НКВД их за это не расстреливали. Золото, как мы уже с вами знаем, грузили сами англичане. Остается только сожалеть, что даже история перевозки золота на «Эдинбурге», буквально, за уши притягивается к столь обожаемой нашим кинематографом гулаговско-энкэвэдешной теме. Воистину нет предела полету человеческой фантазии!

«Эдинбург» выходит в море

Вечером 28 апреля 1942 года легкий крейсер "Эдинбург", в сопровождении эсминцев "Форсайт" и "Форестер", вышел в Баренцево море. Утром следующего дня он присоединился к следовавшему в Англию конвою QR-11 и вступил в его охранение.

Конвой шел строго на север, чтобы обогнуть Норвегию, как можно дальше от берега и располагавшихся там немецких аэродромов, по самой кромке льда. Всего в составе QR-11 насчитывалось 13 транспортов. Охрану и оборону его осуществляли крейсер "Эдинбург", 6 британских эсминцев, 4 корвета и вооруженный траулер. Кроме того, до траверза острова Медвежий его должны были сопровождать советские эсминцы "Гремящий" и "Сокрушительный", а также английские тральщики.

Эдинбург с крейсерами Hermione и Euryalus в составе конвоя во время операции «Алебарда» в сентябре 1941 года.

Уже утром 29 апреля конвой был обнаружен немецким самолетом-разведчиком, а ровно через сутки с крейсера заметили следы выпущенной по нему торпеды. Находившийся на борту "Эдинбурга" контр-адмирал Бонэм-Картер посчитал, что теперь крейсеру опасно следовать со скоростью транспортов. Командиру «Эдинбурга» он приказал выйти в

голову каравана на расстояние 15–20 миль. При этом крейсер шел без эскорта широким противолодочным зигзагом со скоростью 18–19 узлов.

"Эдинбург" на тот момент считался одним из лучших легких крейсеров королевского флота. Вступивший в строй летом 1939 года, он имел весьма мощное для своего класса кораблей вооружение, состоявшее из двенадцати 152-мм и такое же числа 102-мм орудий, многочисленные зенитных автоматы, шесть торпедных аппаратов и два гидросамолета. Полное водоизмещение крейсера составляло 13.300 тонн, скорость на ходовых испытаниях 32 узла. Борта корабля защищала 114-мм броня – более толстая, чем на любом другом английском крейсере, включая и тяжелые.



Крейсер «Эдинбурга» в составе конвоя

Единственный «систершип» «Эдинбурга» – однотипный крейсер "Белфаст" – после подрыве на немецкой магнитной mine в ноябре 1939 года уже полтора года находился в ремонте, и поэтому неудивительно, что "Эдинбург" в течение всей войны неизменно служил флагманским кораблем различных соединений. В послужном списке крейсера к весне 1942 года уже была операция по поиску "Бисмарка", прорыв на блокированную немцами Мальту и участие в нескольких полярных конвоях.

Из воспоминаний матроса-шифровальщика крейсера «Эдинбург» Джона А.П. Кенеди: «Я поступил добровольцем на военную службу в королевский флот в декабре 1941 г. в возрасте 19,5 лет шифровальщиком. После 12 недель обучения я был отобран вместе с еще 11 шифровальщиками на крейсер "Эдинбург" в Скапа-флоу. "Эдинбург" был одним из самых современных в своем классе: 10 тысяч тонн, скорость 37 узлов, хорошо вооружен 12 шестидюймовыми, 12 четырехдюймовыми и множеством более мелких орудий, четырьмя гидропланами "Валрус" и 6 торпедными аппаратами. Капитан Фолкнер был самым молодым командиром крейсера на флоте, а крейсер был флагманским кораблем контр-адмирала Бонема Картера (18-я эскадра крейсеров). Его команда участвовала в боевых действиях против "Бисмарка", в конвоях на Мальту и предыдущих конвоях в Россию.



Германский крейсер «Бисмарк»

Новая жизнь после поступления на корабль оказалась интересной: друзья, распорядок. Каждый день приносил новый опыт. Даже скромные радости увольнения на берег в захолустный Скапа-флоу и первый выход в море оправдали мои ожидания. Вместе с двумя другими крейсерами и кораблями охранения мы рассекали высокие, как горы, волны, чтобы встретить и сопроводить в Скапа крупные соединения американского флота, пришедшие на усиление Королевских ВМС. Это плавание проходило в бурном море, причем американцы во время шторма потеряли с борта авианосца "Уосп" своего адмирала Гиффена. Я же получил большой практический опыт, так как в ходе плавания я включил-

ся в морской распорядок, шифровальную работу и т. п. У меня появилась некоторая уверенность, которая позволила справиться со своими обязанностями, когда начались боевые действия. После возвращения в Скапа-флоу наши надежды на отправку в теплые края рухнули. Доставка на корабль дополнительной теплой одежды и другие приготовления указывали на поход в Россию. Неофициальные слухи подтвердились, когда на борт были доставлены стальные листы для ремонта крейсера "Тринидад", поврежденного одной из своих неисправных торпед во время последнего конвоя. Приготовления ускорились, последние письма были написаны, и, когда мы покинули Скапа, к нам обратились по радиотрансляции командир и адмирал. Их обращение было суровым: нас могли ожидать бурное море, снег, лед, подводные лодки и самолеты. Наша стоянка в Сайдис-фьорде была краткой, но достаточной, чтобы оценить красоту покрытых снегом вершин, сделать кое-какие покупки и почувствовать безразличие, граничащее с враждебностью, исландцев к военным (несомненно, они хотели сохранить замкнутую целостность сообщества).



Эдинбург в Скапа-Флоу в октябре 1941 г.

Мы вышли 11 апреля на соединение с PQ-14, уже находившимся в море, с задачей поддержки конвоя в случае атаки надводных кораблей. Британский флот должен был вступить в действие, если бы немецкие тяжелые корабли покинули базы.

PQ-14 состоял из 24 транспортных и 15 боевых кораблей, двигавшихся со скоростью 6–8 узлов. Эскорт был хорошо оснащен для противодействия подводным лодкам, но не самолетам и надводным кораблям. Холодные температурные слои мешали работе гидролокаторов типа "Асдик". Маршрут конвоя был выбран вдоль кромки льдов, но в 1942 году лед продвинулся не дальше обычного на юг и юго-запад от острова Ян-Майен. Лед сильно повредил 16 судов и 2 эскортных корабля, вынудив их вернуться в Исландию для ремон-

та. Остальные продолжали путь в Мурманск...

"Эдинбург" по мере продвижения на север стал подобен холодильнику, так как системы обогрева не справлялись. В это время немцы расшифровали наши сигналы и приблизительно знали наше местоположение. Они также знали, что если они сосредоточат свои усилия на направлении к северу и югу от острова Медвежьего, то обязательно обнаружат нас. Они так и сделали. От острова Медвежьего разведывательные "фокке-вульфы" и "блумунд фоссы" не покидали нас. Распорядок, установившаяся для этих конвоев, отмечал и наше продвижение. Торпедные атаки подводных лодок, особенно в темные часы и на заре, когда наши силуэты ставили нас в невыгодное положение. Затем бомбардировка со стороны солнца, чтобы ослепить наших артиллеристов, или неожиданное пикирование сквозь облака, чтобы захватить нас врасплох. Быстрое изменение курса корабля не позволяло торпедам и бомбам попасть в цель, но немцы пытались свести на нет эту возможность одновременной атакой с различных направлений. Их превосходство возросло в мае, когда были применены бомбардировщики-торпедоносцы. Малая скорость конвоев затрудняла уклонение. По этим причинам "Эдинбург" был очень уязвимым при движении в конвое.

Несколько безуспешных торпедных атак по нему в ночные часы только подчеркнули опасность. Возникла дилемма: должен ли корабль оставаться в конвое на положении "сидя-

щей утки" или двигаться отдельно, подвергаясь риску воздушных и торпедных атак. И может ли он ослабить конвой, взяв с собой корабли охранения. В конце концов, конвой был оставлен, но крейсер ушел вперед без кораблей эскорта. Турман и плохая погода обеспечили достаточное прикрытие на оставшуюся часть пути. Попытка немцев атаковать караван тремя эсминцами сорвалась из-за плохой погоды и неграмотного руководства. В конвое жертвой подводной лодки U-403 стал "Эмпайер Ховард". Три торпеды потопили его в течение минуты. Среди погибших оказался коммодор конвоя. Из-за погодных условий этот конвой считался одним из наиболее неудачных.

Когда мы подошли к Кольскому заливу, нас встретили четыре британских тральщика типа "Халикон" – часть 6-й британской флотилии тральщиков. Это была элита минно-тральных сил Великобритании с новейшим оборудованием, базировавшаяся на Полярный и Ваенгу. У русских тогда не было кораблей подобного типа. Затем к нам присоединились два русских эсминца. Нам обещали воздушное прикрытие, но, как мне показалось, оно никак не материализовалось, вероятно, из-за других неотложных задач. Прибыв в залив, конвой пошел к Мурманску, и корабли встали на якорь в широкой Ваенгской бухте примерно в 16 милях по воде от Мурманска и в 8 милях от моря, а грузовые суда двинулись в Мурманск, чтобы встать на якорь в заливе, ожидая разгрузки. Пока причалы не были повреждены бом-

бами, они могли принимать 5 судов одновременно. Стальные листы были доставлены на крейсер "Тринидад" в Росту, и, так как на разгрузке стояло сравнительно мало судов, мы надеялись отправиться назад в течение недели. Нас бомбили, но немцы сосредоточили усилия в основном на кораблях и причалах Мурманска. Мы сошли на берег и поняли, какими тяжелыми были дела у русских независимо от погодных условий. Мы меняли шоколад и сигареты на значки и резные костяные брошки. Русские относились к нам дружелюбно, и моряки дали нам концерт в одном из ангаров.

Очень поздно ночью поднялась большая суета. К нашему борту подошли две плоскодонные баржи, полные охранников с автоматами. Наши морские пехотинцы, тоже вооруженные, усиливали безопасность. Было много предположений, когда наш самолетный кран начал поднимать на борт маленькие деревянные ящики, но все стало ясным после того, как один из ящичков соскользнул с поддона, упал на палубу и разбился. Мы увидели золотые слитки. 93 маленьких ящика содержали 465 слитков золота, каждый весом 28 фунтов. Всего пять тонн стоимостью 2 миллиона фунтов стерлингов... Это золото проделало путешествие в тысячу миль из Москвы как плата США за военные поставки. Мы были также вовлечены в погрузку, хотя была уже почти полночь. Дело в том, что мы прятали золото в бомбовый погреб под третьей палубой, шахта в который проходила через нашу жилую палубу.

Но вскоре мысли о золоте отступили, когда на корабль прибыли 45 тяжелораненых моряков торгового флота для отправки в Великобританию. Эти люди провели очень тяжелое время в госпитале в Мурманске. Многие были на носилках, у многих были ампутированы конечности. Для размещения раненых был переоборудован один из самолетных ангаров.

Через семь дней после нашего прибытия суда были готовы к возвращению, и QR-11 отправился в 13.00 28 апреля в составе 13 транспортов, 4 легких эсминцев, 4 корветов и траулера "Лорд Миддлтон", который, кроме сопровождения, имел назначение подбирать спасшихся из воды. Первые 300 опасных миль поддержку оказывали также тральщик и русский эсминец. "Эдинбург" с эсминцами "Форесайт" и "Форрестер" вышел позже и догнал конвой ранним утром 29 апреля.

Пожалуй, это было эгоистично, но каждый надеялся, что немцы сосредоточатся на полностью загруженном конвоем RQ-15, который покинул Рейкьявик 26 апреля. Хотя поступали сообщения о не менее чем семи подводных лодках на нашем пути, мы были рады покинуть негостеприимный Кольский залив с его суровым климатом и бомбежками. Так как мы отправились прямо на север, чтобы удалиться от Норвегии и достигнуть кромки льда, дававшей защиту с одной стороны, температура быстро упала ниже минус 20 и 30° по Фаренгейту. Толстый лед покрыл леера, а орудия и холодный металл обжигали как раскаленные докрасна. Моя рабо-

та была внутри корабля, и это означало, что я не имел специальной защитной робы, когда выходил на верхнюю палубу. Шерстяные свитера, посланные из дома, не успели к выходу из Скапа-флоу.

На море плавали острова из тонкого льда, многие длиной около мили, с полыньями воды между ними. Среда 29 апреля была, в общем, небогата событиями, но это было затишье перед бурей, так как самолет и подводная лодка сообщили о нашем местонахождении в тот день. Рано утром в четверг 30 апреля две подводные лодки выпустили торпеды в "Эдинбург", напомнив об его уязвимости при движении со скоростью конвоя. Его длинный силуэт представлял собой заманчивую мишень. Снова возник вопрос, оставаться ли в конвое или идти независимо от него. Свидетельства, полученные мною позже от тех, кто находился в то время на мостике, указывают, что между командиром и адмиралом были разногласия по поводу ухода без сопровождения. И это, пожалуй, подтверждается тем, что после катастрофы командир, обращаясь к кому-то из экипажа корабля, сказал: "Адмирал принимает на себя всю ответственность за происшедшее". "Эдинбург" покинул конвой рано утром 30 апреля и обогнал его на 20 миль, идя широким зигзагом со скоростью 18–19 узлов и без эскорта».

Удар из-под воды

Командир U-456, одной из немецких подводных лодок, развернутых на маршруте союзного конвоя, корветтен-капитан Макс Тихарт уже несколько суток находился на боевой позиции в ожидании конвоя.



Командир немецкой подлодки U-456, Макс-Мартин Тайхерт

Разумеется, что он был приятно удивлен, увидев в 11 часов 20 минут британский крейсер без всякого эскорта. Командир немецкой субмарины быстро оценил дистанцию до крейсера в тысячу метров и незамедлительно начал его преследование. Некоторые из спасшихся с корабля впоследствии членов экипажа «Эдинбурга» утверждали, что впереди идущий, якобы, вскоре доложил командиру о присутствии подводной лодки, но других доказательств этому факту нет. Все это может быть и слухом. Однако, несомненно, что никаких специальных действий для уклонения от подводной лодки командиром корабля не было предпринято. На противоположный зигзаг «Эдинбург» не ложился.

Преследование крейсера продолжалось несколько часов, U-456 выжидала наилучший момент для атаки и стремилась занять наиболее выгодную позицию для прицельного залпа. Этот момент, наконец, наступил около 16 часов 10 минут. В "Эдинбург" с дистанции 1.200 метров был произведен залп из трех торпед с точкой прицеливания под срез носовой трубы. Сигнальщики «Эдинбурга» заметили след торпед по характерному пенному следу, но скорость крейсера оказалась недостаточна для своевременного уклонения от торпед, мчавшихся со скоростью 30 миль в час. Залп U-456 был точен. Две торпеды поразили цель. Первая угодила в централь-

ную часть корпуса в район 80-го шпангоута по правому борту. Вторая торпеда попала в кормовую часть в районе 253-го шпангоутов по тому же правому борту. Оба взрыва прогремели почти одновременно. Корабль сильно подбросило, тотчас же погас свет. Кормовая оконечность вместе с рулем и двумя винтами оторвалась и пошла ко дну. Металлическая палуба позади 4-й башни задралась вверх.

"Эдинбург" сразу же лишился хода и управления. Положение его сразу же стало критическим.



Немецкая подводная лодка

Тем не менее, экипаж энергично включился в борьбу за живучесть своего корабля. Аварийные партии действовали достаточно четко и слаженно. Поступление воды с трудом,

но удалось локализовать, крен на правый борт уменьшили контрзатоплением отсеков и даже перетаскиванием тяжелых предметов. На сигнал о помощи откликнулись эсминцы из эскорта конвоя. Между 17.30 и 18.30 к "Эдинбургу" подошли "Форсайт", "Форестер", "Гремящий" и "Сокрушительный". Правда, у советских эсминцев топливо было на исходе, и на рассвете 1 мая они ушли на заправку в Ваенгу. К неожиданному для всех уходу наших эсминцев мы еще вернемся.

Тем временем, немецкая подводная лодка пыталась провести повторную атаку. Поначалу Макс Тихарт решил перестраховаться, и после залпа увел лодку на глубину. Выждав некоторое время и поняв, что его никто не преследует, он всплыл. Подняв перископ, Макс Тихарт отчетливо разглядел недвижимый и сильно накрененный крейсер был обнаружен на дистанции около 2,5 мили. Но время было уже упущено. Едва U-456 начала выходить в атаку, как ее отогнал подошедший к «Эдинбургу» эсминец "Форестер", едва не протаранив при этом ее своим форштевнем. Все попытки буксировать "Эдинбург" эсминцами не увенчались успехом, океанская волна рвала заведенные буксирные концы. Однако поврежденный корабль сумел ввести в действие носовые турбины. С их помощью удалось ход около 3 узлов. Вместо рулевого управления с бортов все же завели буксиры на эсминцы, и они кое-как удерживали крейсер на курсе. О продолжении плавания к Англии речи уже быть не могло. По-

этому контр-адмирал Бонэм-Картер принимает вполне разумное решение о возвращении «Эдинбурга» в Мурманск. В ночь на 1 мая "Эдинбург" двинулся в обратный путь. До Мурманска было 250 миль, и для преодоления этого расстояния требовалось примерно четверо суток.



Атака немецкой субмарины

После полудня 1 мая крейсер безуспешно атаковали торпедоносцы люфтваффе. Хотя налет не причинил англичанам вреда, эсминцам пришлось отдать буксиры и вплотную заняться противовоздушной и противолодочной обороной своего флагмана. Лишь после 18 часов, когда к «Эдинбургу» прибыл советский сторожевой корабль "Рубин", а за ним и английские тральщики, движение крейсера снова возобно-

вилось. К тому времени машинной команде удалось поднять давление пара в котлах и довести скорость "Эдинбурга" до 8 узлов.

Из воспоминаний матроса крейсера «Эдинбург» Джона А.П. Кенеди: «В тот день я был до 16. 00 на вахте на центральном посту связи, а затем пошел на свою жилую палубу, которая находилась непосредственно под ходовым мостиком, пить чай. Жилая палуба выглядела типично для вахтенной жизни в условиях плавания: одетые в случайную одежду, большинство людей спали везде, где могли найти свободное место: на палубе, на ящиках, так как подвесные койки можно было устанавливать только на ночь. Один мой друг пошел в душ, а те, кто не спал, сидели за столом, и пили чай. Надежды были радужными, так как не было ни воздушных налетов, ни кораблей, погибших от торпед, а мы все дальше уходили от берегов Норвегии. Французский матрос-доброволец, служивший с нами, говорил, как он был спокоен. Это было в 16.13.

В этот момент появилась ужасающая вспышка, два страшных удара почти слились в один, погас свет. Казалось, время остановилось – как во внезапно остановившемся фильме, – и в тусклом свете, идущем от палубного люка, я увидел сквозь густой дым громадную широкую трещину в переборке посередине корабля, которая шла от подволока до палубы. Казалось, прошел целый век, а мы еще все сидели за столом. Затем волна шока прошла, и мы, как наэлектризованные, на-

чали бегать по большой жилой палубе и будить людей. Это невероятно, но многие спали, несмотря на грохот взрыва, вероятно от изнурения.



Снимок сделан со стороны кормы «Эдинбурга», поврежденной торпедой. Виден масштаб повреждений.

Одна из торпед попала в середину корабля на расстоянии примерно одного стального листа от нашей жилой палубы. Доля секунды отделяла нас от катастрофы. Пробоина была такой величины, что в нее мог пройти автомобильный фургон. Соседняя с нами жилая палуба, которая испытала на себе всю силу взрыва, представляла собой сцену кровавой бойни. Многие были убиты сразу же, и им, пожалуй, повезло,

потому что остальные погибли медленной смертью, упав в расположенные ниже топливные цистерны. На нашей палубе все проснулись и, к счастью, не пострадали. Вода еще не начала поступать, и, так как мой рундук находился в другой части корабля, и мне нечего было здесь спасать, я вскоре занял очередь к трапу, чтобы подняться наверх. Все сохраняли спокойствие, и никакой паники не было.

Оказавшись на палубе, я обнаружил, что вторая торпеда разрушила 63футовую корму, оторвав рули. Квартердек загнулся вверх, обернувшись вокруг строенных орудий в сдвоенных башнях. Орудия прошли сквозь него как нож сквозь масло. Таким образом, половина нашего вооружения была выведена из строя. Третья торпеда прошла мимо. Из четырех винтов два были потеряны, но два действовали, что позволяло нам двигаться, хотя и без управления. Аварийные партии действовали очень эффективно, так как тренировались на случай такой аварии несколько недель тому назад. Капитан 3-го ранга Джеффриес отдал несколько необходимых, но душераздирающих приказов о задраивании помещений около зон взрывов для спасения корабля. Но этим практически сводились на нет надежды на спасение людей, оставшихся в этих помещениях. Так, 17-летний моряк оказался заблокированным на посту телефонной связи, окруженный со всех сторон водой. Некоторое время он поддерживал связь с мостиком по переговорной трубе. Командир и другие, сколько могли, старались поддерживать его моральный дух, но вско-

ре все кончилось из-за нехватки кислорода, а может, из-за поступления дыма из соседней поврежденной холодильной камеры.

Было ясно, что наше положение тяжелое. Корабль был неуправляем, и, хотя поступление воды было ограничено, оно все же продолжалось. Мы должны были ждать помощи еще не менее часа. Срок выживания в ледяной воде был минимальным, и мы в любую минуту ожидали повторной торпедной атаки. Согласно немецким источникам, после атаки на U-456 вышли из строя торпедные аппараты. В это время я быстро произнес молитву и принялся в меру сил помогать в перетаскивании тяжелых предметов на левый борт, чтобы сбалансировать крен на правый борт.



Конвой видел взрыв и принял наши сигналы о помощи. "Форесайт", "Форестер" и два русских эсминца покинули конвой и подошли к нам между 17. 30 и 18. 30. U-456 в это время находилась в 3 милях от нас, и докладывала об обстановке. Она была почти захвачена врасплох, когда "Форестер" атаковал и попытался таранить. Срочное погружение спасло лодку, хотя при погружении у нее был поврежден перископ. До конца операции она оставалась на глубине 40 футов. Глубинные бомбы не причинили ей вреда.

Вечером в тот четверг мы все находились в состоянии напряжения и усталости. Было холодно, так как электрическое отопление не работало, и внутри корабля было 18° по Фаренгейту. Но вскоре было выработано что-то вроде распорядка дня. Мичманские ванны были вычищены и заполнены горячим супом и какао, которые вместе с горячими булочками с сосисками и сэндвичами были все время в наличии. Со склада выдавались сигареты и продукты, обеспечивалось приготовление импровизированных блюд. Я был поражен всеобщим спокойствием, особенно среди раненых в ангаре, число которых увеличилось за счет раненых с "Эдинбурга". Мне повезло, что мой рундук находился на незатопленной жилой палубе, поэтому у меня было много сухой одежды. Я раздал ее своим нуждающимся друзьям. Вера в спасение была так велика, что я составил список, что у меня было, и что я по-

терял. Одному моему другу удалось пробраться на затопленную жилую палубу. Он хотел забрать 60 фунтов, большую по тем временам сумму, из своего рундука, находившегося под водой. Но он опоздал – кто-то уже их забрал, видимо, вскоре после взрыва. Я еще много времени провел в центральном посту связи, так как поступило множество сигналов.

После прибытия кораблей поддержки были испробованы различные способы для обеспечения перехода. До Мурманска было 1.250 миль. В конце концов, движение без руля было обеспечено буксировавшими нас кораблями, которые удерживали нас на курсе. При скорости 3 узла путешествие должно было занять 4 дня. Движение началось ночью в четверг, но в 6.00 в пятницу 1 мая русские эсминцы сообщили, что у них кончается топливо и они должны уйти на заправку. После нее русские обещали немедленно вернуться. "Форсайт" теперь вынужден был отдать буксир, чтобы обеспечить прикрытие от атак подводных лодок, и, хотя было достигнуто некоторое продвижение в течение пятницы, никакого реального прогресса не было, пока около 18.00 не прибыл русский сторожевой корабль "Рубин".



Советский сторожевой корабль СКР-28 «Рубин»

Затем около полуночи из Мурманска прибыли тральщики "Госсамер", "Харриер", "Хуссар", "Нигер". За 36 часов было пройдено около 60 миль. С германской стороны с четверга были предприняты различные действия. В пятницу мы получили тревожное сообщение о том, что "Адмирал Шеер" вышел из гавани (к счастью, оно оказалось ложным).

Последний бой

Казалось, что самое худшее для «Эдинбурга» уже позади. Но все вышло иначе. Гитлеровское командование не собиралось так просто упускать столь легкую добычу, как тяжело поврежденный крейсер. Теперь на перехват «Эдинбурга» устремились эсминцы "Герман Шеманн"(Z-7), Z-24 и Z-25, базировавшиеся в Северной Норвегии. Около 14 часов 1 мая они наткнулись на суда конвоя QR-11. К тому времени караван охраняли лишь 4 старых и слабо вооруженных эсминца и 4 корвета. Немецкие эсминцы, имевшие по восемь 150-мм и пять 132-мм орудий (против шести 120-мм и четырех 102-мм у английских эсминцев), не смогли, разумеется, устоять перед соблазном нанести по транспортам смертельный удар.



Эсминец "Герман Шеманн"(Z-7)

Однако реализовать свое преимущество морякам "кригсмарине" не удалось. Англичане храбро вступили в бой, умело маневрируя, и ставя дымовые завесы. Почти четыре часа длилось это сражение, немцы выпустили несколько сотен снарядов (только флагманский "Шеманн" 380 штук!) и 4 торпеды, но они смогли потопить всего один транспорт – советский пароход "Циолковский". В конце концов, командующий немецкой группой капитан цур зее Шульце-Хинрихс решил бросить конвой и направил свои корабли к "Эдинбургу" – благо, он только что получил радиограмму с подводной лодки, в которой указывались точные координаты поврежденного крейсера.

Встреча противников произошла ранним утром следующего дня. В 6 часов 17 минут "Герман Шеманн" наткнулся на тральщик "Харриер" и сразу же открыл по нему огонь. Завязавшаяся отчаянная перестрелка в условиях плохой видимости не принесла ни одной из сторон видимых результатов, но позволила команде "Эдинбурга" подготовиться к бою. Поэтому когда с крейсера увидели приближающийся вражеский эсминец, огонь был открыт без промедления. Первый же залп, сделанный 2-й башней, лег всего в 100 метрах от цели. Понимая, что второй залп будет точен, "Герман Шеманн" резко увеличил скорость до 31 узла и начал ставить дымзавесу, но не успел. Вторым залпом "Эдинбурга" дал сразу два прямых попадания. 152-мм снаряды пронзили оба машинных отделения немецкого эсминца, корабль сразу же

окутался облаком пара и дыма. Но «Шеманн» еще сопротивлялся! Торпеда, выпущенная эсминцем из носового аппарата, в «Эдинбург», однако, не попала. "Шеманн" потерял ход, управление кораблем и почти всеми судовыми системами вышло из строя. Теперь он беспомощно качался на океанской волне, не имея никаких шансов на спасение.

Надо отдать должное комендорам "Эдинбурга" – они показали высокое мастерство, несмотря на то, что система управления огнем крейсера была выведена из строя, кормовую 152-мм башню заклинило, а орудийные наводчики 1-й и 3-й башен не видели противника, поскольку их оптические приборы были забиты снегом. По врагу стреляла лишь 2-я башня. Управление ее огнем велось с ходового мостика. При этом корабль шел 8-узловым ходом, описывая циркуляцию влево. Поразить врага вторым же залпом с дальности 2800–3000 метров в таких условиях было очень непросто.

Тем временем в 6.48 в атаку вышли Z-24 и Z-25. "Эдинбург" сделал несколько залпов из 152-мм и 102-мм орудий, но, на сей раз, ему повезло гораздо меньше. Одна из семи выпущенных торпед попала в левый борт в районе 86 – 108-го шпангоутов – напротив предыдущей пробоины по правому борту. Корабль сразу же получил крен в 12 градусов, многие внутренние помещения (носовое котельное отделение, погреба 3-й башни и другие) стремительно заполнялись водой и нефтью из поврежденных цистерн. Кэптен Фолкнер вынужден был приказать застопорить турбины и машинной

команде подняться наверх.

К крейсеру немедленно подошли тральщики "Харриер" и "Госсамер", ошвартовались с обоих бортов, а "Хуссар" маневрировал поблизости, ставя дымовые завесы. Эсминцы "Форсайт" и "Форестер" ввязались в бой с Z-24 и Z-25, получили тяжелые повреждения, но, в конце концов, отогнали противника. Немцы отошли к агонизирующему "Герману Шеманну", сняли с него экипаж, а поврежденный эсминец подорвали глубинными бомбами. В 8 часов 30 минут флагман гитлеровской группы "Арктика" пошел ко дну. Однако ненадолго пережил свою жертву и обреченный "Эдинбург".

Из воспоминаний матроса крейсера «Эдинбург» Джона А.П. Кенеди: «Люфтваффе сгруппировала для действий против нас 108 дальних бомбардировщиков, 30 пикировщиков и нововведение для арктических конвоев – 57 торпедоносцев. Сообщение адмиралтейства указывало, что для перехвата нашего корабля к Мурманску вышли подводные лодки. Кроме того, в 01.00 1 мая три первоклассных немецких эсминца типа "Нарвик" – "Херман Шеманн", Z-24 и Z-25 – покинули Киркенес с первоочередной задачей уничтожить конвой PQ-11 до его выхода за пределы досягаемости, а затем найти и уничтожить "Эдинбург" вместе с легкими кораблями охранения. Эти большие немецкие эсминцы водоизмещение 1625 т были вооружены орудиями калибром не менее 5 дюймов. Впрочем, некоторые заслуживающие доверия источники утверждают, что их калибр был 5,5 дюймов. Вме-

сте с другим тяжелым вооружением и высокой скоростью в 36 узлов они делали их способными – при решительном и тактически умелом руководстве – подавить легковооруженные корабли эскорта конвоя и уничтожить транспорты, а затем разделаться с "Эдинбургом" и его охранением. Помощи от русских союзников в радиусе их досягаемости не было. Два советских эсминца нарушили свои обязательства и не вернулись. Их отсутствие сыграло решающую роль в последующих трагических событиях и вызвало много критики на всех уровнях. Думали, что команды поддались искушению отпраздновать 1 мая в Мурманске. Некоторые считают, что этот инцидент способствовал ухудшению отношения между адмиралом Головкой и союзниками, что отразилось в недостаточной уравновешенности в его мемуарах.

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.