



Брайан ШОФИЛД

АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ

Северные морские сражения
во Второй мировой войне

Брайан Шофилд
Арктические конвои. Северные
морские сражения во
Второй мировой войне

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=610855

Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне: Центрполиграф; М.; 2003
ISBN 5-9524-0672-6

Аннотация

Книга рассказывает о боевых действиях арктических конвоев в годы Второй мировой войны. Северный морской путь, по которому союзники поставляли в Советский Союз необходимые боеприпасы и продовольствие, был самым коротким, но самым опасным. Автор повествует о решающих сражениях, анализирует расстановку сил враждующих сторон и воссоздает реальную картину того, как военно-морской флот союзников одержал победу над противником, несмотря на явное стратегическое преимущество Германии.

Содержание

Предисловие	4
Введение	6
Глава 1	11
Глава 2	25
Конец ознакомительного фрагмента.	39

Брайан Шофилд

Арктические конвои.

Северные морские сражения во Второй мировой войне

Героям мурманских переходов — морякам союзников, которые сражались с нацистскими подводными лодками и ледяными водами Арктики во время Второй мировой войны...

Предисловие

В послевоенные годы появилось много книг о русских конвоях, однако в большинстве их описывается военно-морская операция в целом или делается упор на один из волнующих эпизодов, которых было немало. Все они, конечно, представляют определенный интерес. Однако до сих пор недостаточно внимания уделялось освещению влияния на события в Арктике политических решений. Последнее стало возможным, когда появился доступ к ранее засекреченным материалам. Автор дает полный и всесторонний рассказ о

событиях тех лет, опираясь на соответствующие главы книги капитана С.В. Роскилла «Война на море, 1939–1945 гг.», а также собственные знания о тех событиях. Он помогает читателю понять некоторые моменты, остающиеся неясными до настоящего времени: почему был рассеян конвой PQ-17, почему для доставки грузов в СССР был избран арктический маршрут, хотя путь через Персидский залив был намного безопаснее; действительно ли Советскому Союзу нужна была помощь, полученная такой высокой ценой.

Я хотел бы выразить свою глубокую признательность всем, кто оказал мне помощь в сборе и обработке материалов для книги.

Б.Б. Шофилд

Ньюхолм, Лоуер-Шиплейк

Июль 1964 г.

Введение

Берега Гренландии и Норвегии разделяет 900 миль. Море здесь никогда не бывает спокойным. Непрекращающиеся шквалистые северо-восточные ветры, несущие дождь, крупу, град и снег, обращают свою ярость на море и заставляют его вздымать гигантские волны, которые устремляются к берегу и обрушивают свою мощь на острые, выщербленные норвежские утесы. Обогнув мыс Нордкап, шторма заходят в Баренцево море, где заканчивается их разрушительная миссия: высокое давление над шапкой полярных льдов вытесняет их в верхние слои атмосферы.

Теплые воды Гольфстрима, неспешно следуя через Атлантику, проходят вдоль восточного берега Исландии, добираются до побережья Норвегии и здесь разделяются: один поток поворачивает на север мимо острова Медвежий и следует к западу Шпицбергена, другой устремляется вдоль берега к Мурманску и затем в Баренцево море. Эффект смешивания сравнительно теплых вод с более холодными и менее солеными водами полярного региона приводит к частым густым туманам, необычным колебаниям температуры и плотности слоев воды. Последнее очень затрудняет работу операторов гидролокаторов, занятых поиском прячущихся на глубине субмарин. Кроме того, температура воды в этих ши-

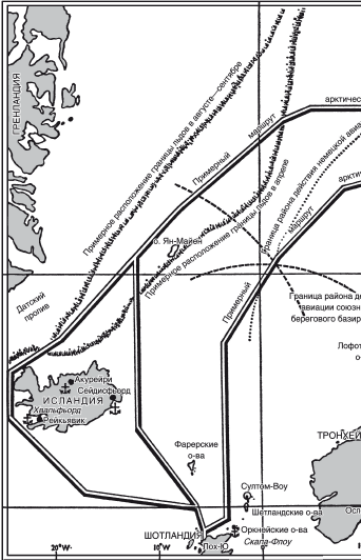
ротах редко превышает 40 градусов¹, поэтому человек, который оказался в ледяной воде, почти не имеет шансов выжить, если только его не спасут через несколько минут.

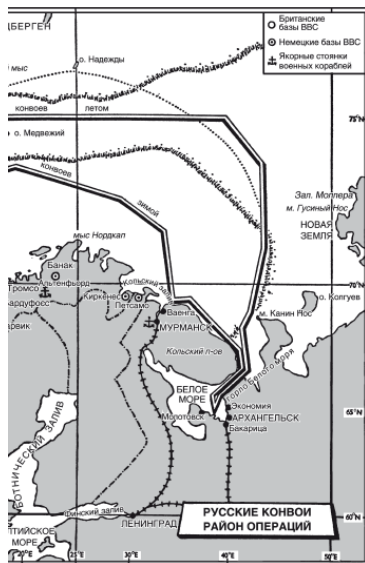
Дрейфующий лед, образующий северную границу этого беспокойного района, перемещается в зависимости от времени года. Зимой его южная кромка иногда не доходит всего 80 миль до мыса Нордкап, а летом даже вокруг Шпицбергена обычно бывает чистая вода, тем более у его западного берега, омываемого Гольфстримом.

Судовождение в этих широтах затруднено намораживанием ледяной корки на металлических частях судов, прокладывающих путь через бушующее море. Если с этим явлением не бороться, вес льда, примерзшего к надводному борту, верхней палубе и надстройке, может так сместить центр тяжести судна (особенно небольшого) вверх, что оно потеряет устойчивость и перевернется. Кроме того, в военное время, когда суда следуют в море без огней, полярная ночь, которая царит на 77-й широте в течение ста пятнадцати дней в году, делает судовождение настоящим кошмаром. Но темнота, хотя создает дополнительные трудности, уберегает идущий конвой от вражеских самолетов, которые его неустанно разыскивают, стремясь уничтожить. Зато полярный день, когда солнце на протяжении двадцати четырех часов не скрывается за горизонтом, позволяет им атаковать почти кругло-

¹ Температура указана по шкале Фаренгейта. По шкале Цельсия составляет примерно +4,5 градуса. (Примеч. пер.)

суточно, не давая ни минуты отдыха мужественным защитникам конвоев.





На этом поле боя, принадлежащем Посейдону, развернулась борьба не на жизнь, а на смерть, которая стала предметом настоящего повествования. Эта книга рассказывает, как стратегическое преимущество немцев, полученное благодаря оккупации Норвегии, не помогло им сорвать доставку в Россию военных грузов. Она является гимном мужеству моряков и летчиков, которые не отступали даже в самых трудных условиях. Вы также узнаете, как действующие во вражеской армии уродливые ограничения помешали немцам воспользоваться имевшимися у них великолепными возможностями. Это история о великой битве, которая длилась три

года и семь месяцев, о жестоком сражении не только между врагами, сцепившимися в смертельной схватке, но и с самыми суровыми природными условиями, которые можно отыскать на этой планете. С этим может справиться только человек, борющийся за правое дело и чувствующий рядом плечо друга.

Глава 1

ЗАСТИГНУТЫ ВРАСПЛОХ

*Бери сегодня и как можно меньше доверяй
завтрашнему дню.
Гораций*

9 апреля 1940 года, используя лозунг о защите миролюбивых жителей от угрозы вторжения англичан, немецкие войска вошли в Норвегию. Месяцем ранее командующий военно-морским флотом Германии гросс-адмирал Редер предупредил Гитлера: «Это противоречит всем принципам ведения войны на море». Правда, затем он добавил: «Несмотря на это, полагаясь на внезапность, мы можем отправить наши войска в Норвегию». Рискованное предприятие удалось, поскольку ответные меры союзников были слабыми и нерешительными. Немецкий флот получил большое стратегическое преимущество, которое оказало существенное влияние на ход войны, хотя в первое время этого не предвидела ни одна из воюющих сторон.

Гросс-адмирал Эрих Редер, сыгравший значительную роль в первой части этой истории, был грамотным стратегом, хорошо понимавшим, как важно завоевать превосходство на море в проведении международной политики. Он принадлежал к числу людей, которые завоевывают уважение

своим умом, целеустремленностью, но не обаянием. Он мог дать хороший совет, но никогда не обладал достаточной гибкостью, чтобы *преподнести* его капризному и непредсказуемому фюреру, который свyksя с мыслью, что господство на море недостижимо из-за преждевременного начала войны. Редер предвидел необходимость создания сильной военно-морской авиации, чтобы компенсировать недостаточное количество надводных кораблей у Германии по сравнению с Великобританией. Это сразу поставило его в оппозицию к командующему военно-воздушными силами рейхсмаршалу Герману Герингу. Гросс-адмирал редко бывал в ставке Гитлера, оставив поле брани сопернику, который никогда не упускал случая бросить тень на военно-морской флот. Антагонизм двух командующих имел далеко идущие последствия.

Страну, жизнь которой резко изменилась на пять долгих лет в то апрельское утро, иногда называют «землей полночного солнца»: почти треть ее территории расположена за полярным кругом, где полярная ночь сменяет полярный день. Она знаменита высокими горами, покрытыми снежными шапками, извилистыми фьордами, а также изрезанным и труднодоступным берегом. Значительная часть ее населения живет у моря тем, что оно дает человеку. А если измерить все бесчисленные изгибы береговой линии, ее длина превысила бы номинальную, составляющую 2100 километров, в шесть раз. От России Норвегию отделяет узкая

полоска Финляндии, где располагался порт Петсамо, имевший очень важное экономическое значение из-за расположенных поблизости никелевых шахт. В 90 милях² к юго-западу от мыса Нордкап, самой северной точки Европы, расположен Альтенфьорд – якорная стоянка большой стратегической важности, которую немцы собирались использовать для своих целей. В 150 милях к югу находится длинный и извилистый Вестфьорд с портом Нарвик, из которого в зимние месяцы немцы вывозили жизненно важную для своей промышленности железную руду. В 350 милях к югу от Нарвика расположен Тронхейм – бывшая столица и третий по величине город Норвегии. Он имеет защищенную со всех сторон гавань, которую немцы превратили в базу для своих подводных лодок, как и более крупный порт Берген, который находится еще южнее. Именно отсюда они выходили, чтобы нападать на союзные конвои, которые везли грузы в Россию, ставшую жертвой гитлеровской агрессии.

Характерной особенностью норвежского побережья является Иннер-Лидс – канал между берегом и близлежащими островами, дающий возможность судам курсировать вдоль побережья между Нарвиком и южными портами, большую часть пути оставаясь в пределах территориальных вод. Кроме стратегического, Норвегия имела также большое экономическое значение для Германии. Из Нарвика и Киркенеса ежегодно вывозилось 4,5 миллиона тонн железной руды.

² Одна миля равна 1,6 км.

Вместе с 6,5 миллиона тонн руды из Швеции, следующих через порты Балтийского моря, это составляло четыре пятых общего количества руды, потребляемой немецкой промышленностью. Если после оккупации Норвегии союзниками Швеция также прекратит вывоз своей руды, позиции Германии окажутся серьезно подорванными, и она не сможет продолжать войну. Уинстон Черчилль это хорошо понимал, поэтому в свою бытность первым лордом адмиралтейства, начиная с сентября 1939 года, настойчиво предлагал коллегам по кабинету согласиться на проект установки мин в норвежских территориальных водах, чтобы не дать немцам использовать Иннер-Лидс. Тогда вражеским кораблям пришлось бы выйти в открытое море, и для их уничтожения можно было бы использовать превосходящие силы королевского ВМФ. Однако, как с грустью отметил Черчилль, «аргументы министерства иностранных дел о нейтралитете оказались более весомыми, чем мои». А пока он старался проводить свою политику при каждом удобном случае и всеми доступными средствами, адмирал Редер начал проявлять серьезную обеспокоенность угрозой британской интервенции в Норвегии. 10 октября 1939 года он указал Гитлеру, что, начав подводную войну, легче удержать норвежские базы и в первую очередь Тронхейм. Еще он предложил достичь этой цели с помощью СССР. Гитлер в то время вынашивал планы захвата стран Бенилюкса и Франции, поэтому не обратил внимания на совет gross-адмирала. Однако последовавшая

две недели спустя акция норвежцев, не пропустивших незаконно захваченное американское судно с немецкой призовой командой на борту через Иннер-Лидс, заставила его вспомнить слова Редера.

В конце ноября 1939 года Советский Союз начал войну против Финляндии. Черчилль полагал, что Англия и Франция, придя на помощь Финляндии, получают стратегическое преимущество (поскольку тогда Германия окажется отрезанной от своих главных источников железной руды). Он понимал, что это может подтолкнуть Гитлера к оккупации Скандинавии, но утверждал: «Если немцы нападут на Норвегию и Швецию, мы больше приобретем, чем потеряем». И был прав.

6 января 1940 года министр иностранных дел предупредил норвежского посла в Лондоне о намерениях союзников положить конец использованию норвежских территориальных вод немецкими военными кораблями и торговыми судами, создав минные поля на некоторых участках вдоль побережья. Вряд ли стоит удивляться, что реакция норвежского и шведского правительств была крайне неблагоприятной. Было ясно, что новость об этом демарше очень скоро дойдет до немцев, которые непременно предпримут ответные меры. Поэтому было важно, чтобы слова не расходились с делом.

3 апреля после длительных переговоров между британским и французским правительствами было решено, что минирование норвежских территориальных вод начнется, как

и было запланировано, 5 апреля. Одновременно будет произведена высадка десанта в Нарвике, Тронхейме, Бергене и Ставангере, главных морских портах к югу от Тромсе. В Лондон и Париж поступали сообщения о повышенной активности немцев, но затянувшийся спор между двумя правительствами об установке плавучих мин на Рейне (это был любимый проект Черчилля, который по решению премьер-министра Чемберлена должен был выполняться одновременно с минированием норвежских территориальных вод) отложил исполнение решения на три дня. Пока лидеры двух держав выясняли отношения, немцы опередили союзников в захвате стратегических позиций, которые впоследствии оказались воистину бесценными для Германии. Но даже тогда, если бы союзники правильно оценили поступившие к ним сведения разведки о перемещении гитлеровских войск, они могли успеть перехватить инициативу и атаковать немецкие транспорты с войсками в море. Тогда немцы не сумели бы захватить ключевые точки на побережье Норвегии и опутать щупальцами всю страну. Британские субмарины хорошо поработали в Скагерраке: потопили 7 сухогрузов и один танкер. Но при этом не обошлось без потерь – 3 лодки погибли. Подлодки не могли своими силами остановить флот завоевателей. 7 апреля адмирал Чарльз Форбс, командующий флотом метрополии³, базировавшимся в Скапа-Флоу, имел в своем

³ Флот метрополии (Home Fleet) – «домашний флот короля Георга. (Примеч. пер.)

распоряжении 2 линкора, 2 линейных крейсера, 7 крейсеров и 28 эсминцев. Единственный авианосец «Яростный» и еще один линкор были готовы к выходу в море, но стояли на Клайде. Если бы эти силы были отправлены или приведены в боевую готовность после получения информации о перемещениях немецких войск, история могла получить совершенно другой конец. Но разведывательные данные поступили к адмиралу с большой задержкой, к тому же адмиралтейство посчитало их сомнительными. Только вечером того же дня он получил четкую информацию о том, что главные силы противника уже в море. В официальной истории «Войны на море» ее автор, капитан Роскилл, пишет: «Таким образом, была проявлена полная несостоятельность в оценке важности полученной информации, не говоря о том, чтобы на ее основе предпринять срочные ответные действия». Запоздалая попытка выбить противника из Тронхейма провалилась. Хотя в конце мая и чуть позже там высадилась 25-тысячная армия союзников, вынудив сдаться 2-тысячный немецкий гарнизон в Нарвике, союзники оказались неспособными закрепить успех. Этому способствовало быстрое наступление гитлеровцев во Франции и странах Бенилюкса. Во время эвакуации войск англичане потеряли авианосец «Яростный» и его эскорт из двух эсминцев. Немцы тоже понесли потери, в особенности в военно-морских силах. Линейный крейсер «Гнейзенау», линкор «Шарнхорст» и «карманный» линкор «Лютцов» и два эсминца получили повреждения. Крейсе-

ры «Блюхер», «Карлсруе» и «Кенигсберг» получили серьезные повреждения, 10 эсминцев затонули, а один был поврежден так сильно, что едва дотянул до берега. Таким образом, эффективная мощь немецкого военно-морского флота, действующего в своих водах, временно снизилась: на плаву остался один «карманный» линкор, один легкий и два тяжелых крейсера и семь эсминцев. Но зато был решен вопрос перевозки столь необходимой железной руды из Нарвика, получены очень удобные гавани и аэродромы, откуда немецкие корабли, подлодки и самолеты могли атаковать морские пути союзников. Превосходство немцев в воздухе оказалось решающим фактором в операции против Норвегии. Этот факт подтвердил правильность оценки Редера и наглядно выявил наши проблемы, за решение которых в следующие три года нам пришлось заплатить очень высокую цену людьми и кораблями. А Черчилль заявил, что «мы получили значительное преимущество благодаря грубой стратегической ошибке, которую заставили совершить нашего смертельного врага». Даже в то время такая оценка казалась не слишком близкой к истине. Позже была доказана ее полная ошибочность.

После падения Франции и отказа Великобритании от мирных предложений Германии Гитлер оказался в некоторой растерянности. Он не слишком хорошо представлял себе, что делать дальше. Как и в случае с Норвегией, он несколько раз в день менял свои решения, поэтому даже его ближайшее окружение могло только гадать, каковы ближай-

шие планы фюрера. «Не могу сказать, – писал Редер, – когда Гитлер начал всерьез обдумывать план нападения на Россию...», но, несомненно, на это ему потребовалось немало времени. 18 декабря 1940 года он приказал командующим трех видов вооруженных сил готовиться к быстрой кампании против Советской России. И напрасно замечательный стратег адмирал Редер настойчиво предлагал сосредоточить свои силы на Средиземноморье для создания значительного преимущества в борьбе с Великобританией. Он был уверен, что ни при каких условиях нельзя нападать на Россию, не одержав убедительной победы над Британией. Его поддерживали барон Вейцзекер, глава МИДа⁴ Германии, и даже Герман Геринг, но все было напрасно, и 22 июня 1941 года началось выполнение плана «Барбаросса».

Начало кампании против России оказало влияние на морскую стратегию Великобритании. Как справедливо указывает капитан Роскилл, центр ответственности флота метрополии переместился из проливов между Шотландией и Гренландией на северо-восток, в водное пространство между Норвегией и южной границей арктических льдов.

Первоочередной задачей флота метрополии, базировавшегося в Скапа-Флоу, до этого времени был перехват любых немецких кораблей, желавших выйти в Атлантический океан на судоходные пути союзников. Достаточно взглянуть на

⁴ Министром иностранных дел Германии в 1938–1945 гг. был И. Риббентроп. (Примеч. ред.)

карту, чтобы понять: после захвата немцами Норвегии задача стала намного сложнее. Расстояние между северо-западным побережьем Шотландии и юго-восточным берегом Исландии – 330 миль, а Датский пролив, разделяющий Исландию и Гренландию, хотя временами сужается льдом, все-таки имеет ширину 180 миль. Побережье Норвегии и Шетландские острова разделяет 160 миль. Хотя одновременно с Норвегией немцы оккупировали Данию, к счастью, они не сделали попытки захватить ее зависимые территории – Исландию и Фарерские острова.

К началу июля 1941 года постройка нового быстроходного линкора «Тирпиц» была практически завершена, он находился в Балтийском море на ходовых испытаниях. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» ремонтировались в Бресте. Крейсер «Принц Эйген» тремя неделями ранее вернулся из утомительного и бесполезного похода в Атлантику. «Карманный» линкор «Лютцов» стоял в Кильском доке, поскольку был торпедирован 13 июня при попытке прорваться из Скагеррака к Тронхейму. Крейсер «Хиппер» и легкие крейсеры «Эмден» и «Лейпциг» в сопровождении эсминцев находились в Балтийском море или на подходе к нему.

2 декабря 1940 года адмирал Чарльз Форбс был назначен на пост командующего в Плимут. Его сменил Джон Товея, ранее бывший заместителем адмирала Эндрю Каннингема на Средиземноморье. После отъезда Товея адмирал Каннингем писал: «Это была большая потеря для всех нас и в осо-

бенности для меня. Его дельные советы, критические замечания, поддержка, жизнерадостный оптимизм и невозмутимость в трудную минуту являлись воистину бесценной помощью». Но то, что потерял Средиземноморский флот, приобрел флот метрополии, и новый командующий с энтузиазмом взялся за решение стоявших перед ним задач.

Хотя теоретически флот метрополии обладал значительной мощностью, но его корабли постоянно отвлекались для выполнения заданий в других регионах. В те месяцы, о которых идет речь, в распоряжении командующего было 2 линкора, 2 авианосца, 4 крейсера и 20 эсминцев. Черчилль предвидел переход британского флота в Арктику, большое значение этого действия для военно-морского флота СССР и Красной армии. Но флоту всегда необходима база, откуда корабли могут выходить в море. Именно этого советская сторона не могла обеспечить.

В качестве первого шага к выполнению решения правительства об оказании помощи СССР адмирал Товой отправил контр-адмирала Виана обследовать порт Мурманск, расположенный в начале Кольского залива на расстоянии 2 тысячи миль от Скапа-Флоу. Кроме того, что это единственный незамерзающий порт на севере России, он к тому же обладал железнодорожной связью с Москвой и южными регионами. Эти важные преимущества были очевидны. У восточного берега залива находится бухта Ваенга, о которой еще будет сказано, а на западном берегу у самого входа в губу лежит

военно-морская база Полярное. Адмирал Виан доложил, что при существующей организации противовоздушной обороны Кольский залив невозможно использовать в качестве базы для наших военно-морских сил, тем более что туда всего несколько минут лета с баз немецких ВВС в Киркенесе и Петсамо. В любом случае, как показали последующие события, в СССР не горели желанием разделить свои скудные береговые мощности с союзниками.

В конце июля адмирал Виан получил задание обследовать на предмет размещения наших баз архипелаг Шпицберген, расположенный в 450 милях к северу от мыса Нордкап. Хотя летом его бухты, особенно расположенные на западном побережье, обычно свободны от льда, зимой это не так. На острове существовал только небольшой поселок, где жили шахтеры; больше не было никаких сооружений. Даже многое повидавшие на своем веку американские «морские пчелы»⁵ вряд ли сумели бы построить настоящую базу на этих гористых, обледенелых островах. Было решено эвакуировать с острова русских и норвежских рабочих, уничтожить оборудование угольных шахт. Затем эти острова периодически использовались для захода кораблей с целью заправки топливом. Как-то раз на них высадились одновременно метеорологические экспедиции немцев и союзников и выполнили необходимые им работы.

⁵ Морские пчелы (Sea Bees, сокр. от Construction Battalion) – солдаты инженерно-десантного батальона.

Довольно скоро советские представители обратились с просьбой атаковать немецкие корабли, курсирующие между Киркенесом и Петсамо. 23 июля для выполнения этого задания из Скапа-Флоу были отправлены следующие силы под командованием контр-адмирала Уэйк-Уокера: авианосцы «Яростный» и «Победный», крейсера «Девоншир» и «Суффолк», а также шесть эсминцев. Однако они достигли весьма скромных результатов. Пока шла операция, в Архангельск пришел минный заградитель «Приключение» с грузом мин – подарок, высоко оцененный советскими моряками. Таким образом, война в Арктике началась с ничем не примечательной операции, явившейся своеобразной увертюрой перед поднятием занавеса и началом великой оперы. Одновременно происходил обмен телеграммами между Черчиллем и Сталиным, в результате которого выяснилось полное непонимание советским лидером основополагающих принципов морской войны. Тем не менее Сталин при каждом удобном случае возвращался к вопросу открытия второго фронта, призванного ослабить давление на русские армии. Хотя значительно легче было осуществить помощь в снабжении военными грузами: танками, самолетами, оружием, боеприпасами, грузовиками и другими запасами, которые можно было погрузить на суда и доставить в русские порты.

Существовало три маршрута, по которым можно было доставить эти грузы: из США через Тихий океан во Владивосток, а оттуда по транссибирской железной дороге в евро-

пейскую часть СССР; через Персидский залив в порты Хор-муц и Басра, дальше наземным транспортом; или из Велико-британии, а позже из Исландии в Мурманск. Последний из перечисленных маршрутов был самым коротким, но наибо-лее опасным, потому что противник мог легко обнаружить большие конвои торговых судов с воздуха; только иногда по-годные условия ухудшались настолько, что самолеты-развед-чики были вынуждены оставаться на базах. Немцы органи-зовали не менее шести аэродромов на севере Норвегии, два из которых, как я уже писал, были очень близко к Мурман-ску. Поэтому в дополнение к атакам в пути суда могли (за-частую так и происходило) подвергаться нападениям после прибытия. Имея базы подводных лодок в Бергене и Трон-хейме, немцы без труда организовывали патрули на возмож-ных маршрутах конвоев. Кроме того, при желании против-ник мог использовать свои тяжелые корабли для перехвата торговых судов, особенно на заключительной части маршру-та, когда суда проходили к востоку от линии, проведенной от южной оконечности Шпицбергена через остров Медвежий к мысу Нордкап, – здесь нам было очень трудно обеспечить их защиту. Конечно, во время войны грузы следовали в СССР по всем трем маршрутам, но в этой книге рассмотрен только один из них – арктический.

Глава 2

ПЕРВЫЕ КОНВОИ

Вдвойне дает тот, кто дает быстро.
Публий Сир

Немецкие войска быстро продвигались в глубь территории Советского Союза, захватывая все новые города, заводы, фабрики. С потерей промышленных мощностей становилось очень трудно компенсировать потери оружия и техники на фронтах. Сталин не давал Черчиллю забыть о «смертельной угрозе», нависшей над человечеством, которой противостоит русский народ, постоянно напоминал об острой нужде в оружии и боеприпасах, без которых не победить захватчиков. В свою очередь, британский премьер, верный слову сделать все, что позволит «время, географическое положение и имеющиеся в наличии ресурсы», разработал инструкции по выполнению своего обещания.

Советским послом в Великобритании в те годы был Майский. Приведенный здесь пример наглядно иллюстрирует его подход к решению проблемы морских конвоев. Описываемый инцидент произошел, когда сопротивление немцев передвижению конвоев было наиболее сильным. Заместитель начальника военно-морского штаба, отвечающий за конвои со стороны адмиралтейства, оказался рядом с советским по-

слов на одном из официальных приемов и решил использовать возможность и лично объяснить, какие трудности необходимо преодолеть, чтобы организовать эффективную доставку грузов в Советский Союз. Майский проявил заинтересованность и вежливо дождался, когда его собеседник завершит свою речь. Адмирал посчитал, что изложил свои доводы убедительно, не преувеличив и не преуменьшив опасность. Убедившись, что англичанин сказал все, что хотел, Майский посмотрел ему прямо в глаза и невозмутимо сказал: «Конечно, адмирал, но как только вы попробуете, то сразу поймете, что это не так трудно».

Фактором, которому было суждено оказать серьезное влияние на судьбу русских конвоев, оказалось различие между британской и немецкой системами командования войсками. Британский премьер Черчилль одновременно *являлся* министром обороны и председателем оборонного комитета кабинета министров. Он постоянно поддерживал связь с командованием армии, авиации и флота, что подтверждается его ежедневными рабочими расписаниями. Никто лучше его не мог оценить необыкновенную важность военно-морской мощи в ведении современной войны, в то время как фюрер, к счастью для своих врагов, не извлек этот урок из истории.

В лице первого морского лорда, адмирала флота Дадли Паунда Черчилль имел грамотного советника, опытного и трудоспособного человека. И хотя в то время ему уже исполнилось 62 года, вопрос о его пригодности к службе да-

же не поднимался. Он, как и Черчилль, обладал изрядным запасом физической и умственной энергии, что, безусловно, способствовало возникновению симпатии между этими людьми. Конечно, у них были разногласия. Но только если премьер был уверен, что при решении конкретного вопроса нужно учесть интересы высшей политики, он позволял себе проигнорировать совет первого морского лорда. Кстати, следует отметить, что всякий раз это приносило плачевные результаты.

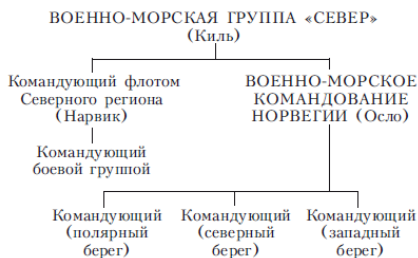
Как мы увидим позже, судьбоносные решения, которые принял адмирал Паунд, вызвали волну критики и возмущения. Однако никто из тех, кому посчастливилось служить под его началом, не сомневался: он делал только то, что искренне считал правильным, верил, что все его действия направлены на благо своей страны и службы, которой он посвятил всю свою жизнь.

Первый морской лорд непосредственно общался с командующими и адмиралами. Что касается «домашнего флота» — флота метрополии, когда флагманский корабль находился в Скапа-Флоу, он всегда был соединен с адмиралтейством прямой телефонной и телетайпной линиями, чтобы командующий имел возможность обсуждать вопросы лично с первым лордом. Такой привилегией не обладал ни один другой командующий. Неплохо было организовано и сотрудничество с авиацией. Адмиралтейство имело тесные связи с командующим береговой авиации, входящей в состав коро-

левских ВВС. Его штаб размещался в Нортвуде. Кроме того, был организован объединенный территориальный штаб в Питриви (недалеко от Розита), где моряки и летчики работали вместе. С ними командующий флотом метрополии общался ежедневно. Если появлялась необходимость в дополнительном самолете, ему следовало обратиться с просьбой в адмиралтейство, откуда она сразу передавалась командующему береговой авиацией, который оперативно решал возникающие вопросы. Основной проблемой первых месяцев войны была нехватка самолетов, только это мешало наладить взаимодействие между двумя службами. Большую роль в укреплении сотрудничества между ними сыграл командующий береговой авиацией. Генерал авиации Чарльз Боухилл начал свою карьеру на море и всю жизнь хорошо понимал проблемы моряков.

Организация управления войсками противника имела много слабых сторон, которые в немалой степени способствовали поражению Германии в двух мировых войнах. Здесь не было комитета начальников штабов, совместного планирования операций, взаимодействия командного состава разведывательных органов; иными словами, в Германии не было средств для сведения в единое целое военную, политическую и экономическую политику страны. Являясь Верховным главнокомандующим вооруженных сил рейха, Гитлер регулярно получал оперативные сводки от командующих армией, авиацией и флотом, но решения принимал еди-

нолично. Совещания, на которых рассматривались вопросы ведения военных действий, затрагивающие интересы всех видов вооруженных сил, собирались крайне редко. Штаб военно-морских сил Германии находился в Берлине. После падения Франции было назначено два командующих – на разных театрах военных действий. Западная группа ВМФ имела штаб в Париже, а группа «Север» – в Киле: она отвечала за все операции на севере, в Норвегии и в Арктике. В регионах ей подчинялись следующие подразделения:



Военно-морское командование Норвегии отвечало за все вопросы, касающиеся Норвегии как базы военно-морских операций. В его функции не входило оперативное управление стоящими на базах кораблями, а только строительство и эксплуатация береговых мощностей, оборонительных сооружений, минные заграждения и траление мин. Ему подчинялись три командующих, за каждым из которых была закреплена определенная территория: полярная, северная и западная. Оперативное управление шло по цепочке от шта-

ба в Берлине через группу «Север», командующего флотом северо-восточного региона к командиру боевой группы. Такая громоздкая организация оставалась в силе до марта 1943 года, когда была ликвидирована должность командующего флотом этого региона, а его функции по управлению флотом перешли к группе «Север». В мае 1944 года была упразднена группа «Север», и оперативное управление флотом стало осуществляться военно-морским командованием Норвегии. Командующий флотом региона отвечал не только за оперативное руководство кораблями своей группы, но также работал с подводными лодками, находящимися в его регионе, и осуществлял взаимодействие с авиацией. Военно-воздушное командование в Норвегии, которому суждено было сыграть важнейшую роль в судьбе арктических конвоев, называлось «Люфтваффе V». В него входили три подразделения: северо-восточное, северо-западное и лофотенское, со штабами, соответственно, в Киркенесе, Тронхейме или Ставангере и Бардусфоссе. Таким образом, за исключением Киркенеса, где также был штаб одного из флотских командующих, военно-морские и военно-воздушные штабы территориально располагались довольно далеко друг от друга. Группа морских ВВС, куда входило небольшое количество гидросамолетов «He-115», подчинялась военно-воздушному командованию, как и все самолеты, действующие совместно с морскими. Любая информация поступала в соответствующее ведомство ВВС, а там уже решали, какую ее часть мож-

но и нужно передать морякам. Вот как были организованы противоборствующие стороны в преддверии грядущих сражений.

На первом этапе войны Красная армия потеряла много самолетов, поэтому были очень нужны истребители для защиты с воздуха Мурманска, который немцы вознамерились непременно захватить. Самый быстрый и эффективный способ доставки самолетов морем – погрузить их на авианосец, который под охраной эскорта приблизится на расстояние дальности вылета к аэродрому, затем самолеты взлетят и доберутся до места назначения своим ходом. Именно так поступили на Средиземноморье, когда требовалось срочно доставить самолеты для обороны Мальты. Тогда для перевозки задействовали авианосец-ветеран «Аргус», построенный как грузовое судно, но переоборудованный для использования в военных целях в конце Первой мировой войны. И в состав первого конвоя на север России, который должен был организовать командующий флотом метрополии, включили «Аргус», везущий 24 «харрикейна» 151-го авиационного полка королевских ВВС. Еще 15 самолетов были разобраны, упакованы и погружены на одно из шести включенных в конвой торговых судов, загруженных необходимым для СССР сырьем: резиной, оловом, шерстью. Конвой вышел из Исландии 21 августа в сопровождении 6 эсминцев. В его составе следовал авианосец «Победный» и два крейсера. Командиром эскорта был контр-адмирал Уэйк-Уокер. В

назначенное время 24 самолета взлетели с палубы «Аргуса» в воздух и благополучно приземлились на аэродроме Ваенги в 17 милях от Мурманска. Из-за повышенной активности немцев в воздухе над Кольским заливом судно с остальными самолетами было вынуждено отклониться от маршрута и уйти в Архангельск. Там их оперативно собрали, и уже 12 сентября они присоединились к авиаполку Ваенги.

В начале августа на военно-морскую базу Северного флота в Полярном было послано две субмарины – «Тигрис» и «Трезубец». Они довольно успешно действовали в северных водах против немецких торговых судов, показав отличный пример советским морякам. В то время немецкие противолодочные силы на севере были слишком слабыми и не обеспечивали защиту маршрута, от которого зависело снабжение немецких войск на Крайнем Севере. К сентябрю объем перевозок настолько уменьшился, что Редер был вынужден доложить Гитлеру, что «в настоящее время транспортные суда с войсками не могут проходить на восток от мыса Нордкап. Грузовые пароходы, следующие этим маршрутом, подвергаются огромному риску». Он также предложил активизировать усилия по взятию Мурманска, без чего нельзя обеспечить безопасное снабжение войск в северных районах. Но Гитлер обещал только перерезать железную дорогу.

Порт и железнодорожная станция Мурманск, которым в следующие четыре года предстояло стать свидетелями многих драматических событий, расположены у входа в Коль-

ский залив в 200 милях к востоку от мыса Нордкап. Незамерзающий порт был идеальным конечным пунктом для арктических конвоев. Именно здесь разгружали прибывшие с конвоями грузы. Однако технические средства для этого оставляли желать лучшего. В порту не было ни одного крана грузоподъемностью больше 11 тонн, то есть выгрузить на берег танк было попросту нечем. Для этих целей специально присылали плавучий кран. Кстати, этот кран служил полезным рычагом для оказания давления на портовые власти, когда с ними было особенно трудно договориться. Свидетели отмечали общий недостаток организации, а также абсолютное нежелание работать в команде, что не могло не раздражать иностранных моряков, которые оказывали помощь в разгрузке. В городе преобладали деревянные дома, поэтому воздушные налеты были для него особенно страшны. Бетонные постройки, пережившие бомбежки, стояли мрачными серыми глыбами среди руин. Хотя не приходилось сомневаться, что Мурманск знал лучшие дни и раньше был неплохим, даже процветающим городом с уютными тенистыми аллеями, красивыми набережными и привлекательными жилыми кварталами.

В нескольких милях от Мурманска на восточной стороне Кольского залива расположилась бухта Ваенга, где стоял танкер, снабжавший топливом британские корабли. Эта якорная стоянка не выдерживала никакой критики: здесь было слишком глубоко и грунт совсем не держал якорь. В то вре-

мя русские отказывались позволить кораблям союзников (за исключением субмарин) пользоваться своей базой в Полярном, поэтому корабли, сопровождавшие конвои, были вынуждены становиться на якорь здесь. У входа в бухту располагался небольшой пирс, у которого могли пришвартоваться два эсминца. На берегу стояло несколько домов, где жили уцелевшие моряки с торпедированных судов. Торговые суда, ожидающие разгрузки, дрейфовали между Мурманском и Ваенгой, причем вражеские бомбардировщики наведывались сюда довольно часто.

Русская военно-морская база в Полярном, на которую давно положил глаз адмирал Редер, располагалась в узком глубоком заливе, обеспечивающем идеальное убежище для судов, пришвартованных у деревянных причалов. Но только спустя два года после начала движения конвоев сюда допустили британские корабли сопровождения.

До 1944 года советские представители не позволяли организовать в Ваенге небольшой вспомогательный военный госпиталь, чтобы оказывать первую помощь раненым и больным морякам. Они считали, что обеспечивают такие же условия (если не лучшие), хотя это было далеко не так.

Территория между Мурманском и границей с Финляндией была непригодной для военных операций: там не было дорог, но Красная армия оказывала упорнейшее сопротивление многочисленным попыткам немцев занять город, которым удалось только перерезать железную дорогу. Но рус-

ские проявили извечную смекалку и залатали образовавшуюся прореху в коммуникациях, соорудив дополнительную ветку между Архангельском и Москвой, восстановив статус Мурманска как порта, через который осуществлялось снабжение армий на севере. А к началу следующего года они так укрепили оборонительные сооружения вокруг Мурманска, что вплоть до самого конца войны городу больше ничего серьезно не угрожало.

При возможности часть судов каждого конвоя шла в Архангельск, расположенный в 400 милях от Мурманска, где погрузочно-разгрузочные мощности были значительно более совершенными. Русские прилагали титанические усилия, чтобы сохранить оба порта, а также причалы в Молотовске, Бакарице и Экономии открытыми круглый год. Для этого они использовали ледоколы, но в данном случае все зависело не от человеческой воли, а от погоды и состояния льдов в горле Белого моря – узком проливе между Баренцевым и Белым морем. Поэтому в первую зиму движения конвоев ожиданиям советских людей не суждено было сбыться. На берегу условия жизни в Архангельске были, пожалуй, несколько лучше, чем в Мурманске, но во всех северных областях сохранялась напряженная обстановка с обеспечением продовольствия. Жители этих районов жили довольно далеко от районов боевых действий, поэтому их продовольственный паек, размер которого напрямую зависел от личного вклада в помощь фронту, был крайне скуден.

Итак, адмиралтейство намеревалось отправлять конвои на север СССР с циклом 40 суток, а их охрана была поручена командующему флотом метрополии. Как мы уже сказали, стратегические преимущества были на стороне противника. По всей длине маршрута конвой мог подвергаться атакам вражеских подводных лодок, значительная его часть находилась в зоне действия авиации противника, самый опасный участок начинался к востоку от мыса Нордкап. Британские базы береговой авиации располагались в Исландии и на Шетландских островах, поэтому в этих районах конвоям была обеспечена защита с воздуха. Северный маршрут был опасен и в навигационном отношении: большую часть года здесь свирепствует непогода, небо постоянно затянуто облаками и невозможно определить местоположение судна по небесным светилам, радиомаяков в этом районе тоже не было.

Что касается опасности атаки со стороны немецкого флота открытого моря, положение было следующим. «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Эйген» стояли во французском порту Брест. Угрозу представлял лишь новый линкор «Тирпиц», корабль той же серии, что и «Бисмарк». Адмиралтейство располагало информацией, что линкор уже принят и готов к действиям. Это был во всех отношениях отличный корабль, современный, надежный, прекрасно оборудованный и очень привлекательный внешне. Несмотря на то что в период между двумя мировыми войнами судостроение в Германии было ограничено Версальским договором,

немецкие инженеры и конструкторы сохранили свои навыки, и созданный ими проект «карманных» линкоров – наглядный тому пример. На «Тирпице» было установлено восемь 15-дюймовых орудий, которые стреляли снарядами весом 1960 фунтов. Для сравнения можно сказать, что на «Короле Георге V» были 14-дюймовые орудия и 1590-фунтовые снаряды, но его бортовой залп был на 200 фунтов тяжелее. Скорость «Тирпица» была на 3 узла больше, чем у «Короля Георга V», который обладал большим преимуществом по сравнению со своим новым противником. Британский линкор был оборудован современной радарной системой поиска и наведения, которая значительно превосходила все аналогичные приборы, имеющиеся у немцев.

Черчилль нередко размышлял над проблемами артиллерийского вооружения военных кораблей, анализировал уроки Первой мировой войны и искренне сожалел, что на новых британских линкорах не установлено девять 16-дюймовых орудий. А получив записку первого морского лорда, который утверждал, что, «поскольку «Тирпиц» уже существует, для нас жизненно необходимо иметь два корабля класса «Король Георг V», которые могли бы работать в паре», он ответил: «Тот факт, что адмиралтейство считает нужным иметь три «Короля Георга V» для сдерживания одного «Тирпица», вызывает серьезные сомнения в качестве проектов наших новейших кораблей». Говоря о трех кораблях, Черчилль, разумеется, имел в виду, что один будет находиться в ремонте, на

переоборудовании и т. д. А причина появления у лордов адмиралтейства желания установить соотношение два к одному заключалась в серьезных проблемах, которые «Тирпиц» был способен создать, если только ему удастся вырваться в Атлантику. Он мог не только парализовать судоходство, но также отвлечь на себя и без того ограниченные силы королевского ВМФ. В адмиралтействе была информация, что из двух «карманных» линкоров, которые с 11-дюймовыми орудиями могли нанести серьезный ущерб конвою торговых судов, только «Шеер» был готов к выходу в море. Необходимо было помнить о тяжелом крейсере «Хиппер», вооруженном восемью 8-дюймовыми орудиями, и 4 легких крейсерах с 6-дюймовками. Считалось, что все они в Балтийском море, но их без особых сложностей можно было перевести в один из северных норвежских портов. В создавшейся ситуации большая ответственность ложилась на береговую авиацию, которая должна была вести постоянное наблюдение за проливом Скагеррак и норвежскими прибрежными водами. Однако запросы к береговой авиации многократно превышали ее возможности, к тому же ненастная погода и плохая видимость значительно снижали эффективность разведывательных полетов. В то же время адмирал Товей, кроме флагманского корабля «Король Георг V», имел в своем распоряжении корабль того же класса «Принц Уэльский». Но спустя два месяца он его потерял, когда не прислушался к совету адмирала Паунда и отправил «Принца» на Дальний Восток.

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.