

Дэвид Вудворд

ТАЙНЫЕ РЕЙДЕРЫ

Диверсионные операции
ВМС Германии



Дэвид Вудворд

**Тайные рейдеры. Диверсионные
операции ВМС Германии**

«Центрполиграф»

Вудворд Д.

Тайные рейдеры. Диверсионные операции ВМС Германии /
Д. Вудворд — «Центрполиграф»,

Автор рассказывает о знаменитых пиратских рейдах немецких кораблей в XX веке. Эти мощные плавучие арсеналы, замаскированные под безобидные нейтральные сухогрузы, своими действиями умело и планомерно вносили хаос в систему торгового судоходства противника. За первые три самых успешных для них года рейдеры потопили почти втрое больше кораблей, чем весь немецкий надводный флот. Книга основана на подлинных материалах; представлены официальные отчеты, записи бортовых журналов, свидетельства очевидцев.

Содержание

Часть первая	7
Глава 1	7
Глава 2	14
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Дэвид Вудворд Тайные рейдеры. Диверсионные операции ВМС Германии





Карта баз и районов действия тайных рейдеров

Часть первая

Глава 1 ВВЕДЕНИЕ

С 1940-го по 1943 год на море действовали в общей сложности девять немецких вооруженных торговых рейдеров (переоборудованных сухогрузов), потопивших более 130 союзнических или нейтральных торговых судов суммарным тоннажем более 850 000 брутто-регистрационных тонн (брт). Это почти в три раза больше суммарного тоннажа торговых судов, потопленных немецкими надводными военными кораблями, чьи названия так хорошо известны – «Шарнхорст», «Гнейзенау», «Адмирал граф Шпее» и другие. В целом надводные рейдеры потопили не меньше судов, чем мины, установленные немецким военно-морским флотом и военно-воздушными силами и представлявшие такую серьезную опасность для союзников в критический период войны.

Рейдеры бороздили моря всего мира: действовали в Арктике, в Антарктике, в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах. Самым успешным из всех рейдеров всех войн стал «Атлантис», находившийся в море непрерывно в течение двадцати одного месяца и потопивший за это время 22 корабля. «Комет» – крошечный кораблик, едва ли превосходивший по размеру паромы, ходившие через Ла-Манш, – прошел от Нордкапа вдоль берегов Сибири в Тихий океан. «Пингвин» охотился в Антарктике за судами китобойных флотилий союзников, а «Тор» сумел отогнать два превосходивших его по размеру британских вооруженных торговых крейсера¹ и потопить третий.

Два из этих рейдеров были потеряны в бою один на один, причем сражения эти были настолько яростными, что в результате затонули и немецкое судно, и его противник. «Корморан» потопил австралийский крейсер «Сидней» и был потоплен им; аналогично, «Штир» потопил американский сухогруз «Стивен Хопкинс» и сам тоже погиб. В целом из девяти вооруженных торговых рейдеров были потоплены все, кроме двух, но на это военно-морским флотам союзников понадобилось три с половиной года, и это в то время, когда союзники отчаянно нуждались в каждом из своих кораблей для отражения угрозы со стороны подводных лодок и для подготовки к освобождению оккупированных территорий Европы и Азии.

Борьба с германскими рейдерами окончилась двенадцать лет назад, но историю этой борьбы нельзя рассматривать просто как историю, поскольку русские, создавая заново первоклассный надводный военно-морской флот, уделяют в настоящее время максимальное внимание именно быстроходным океанским рейдерам. Силы НАТО должны по-прежнему принимать во внимание проблемы, представляемые подобными рейдерами, несмотря на развитие, которое получили за последние десять лет самолеты, подводные лодки и управляемые ракеты.

Ожидается, что к 1957 году Россия будет иметь порядка тридцати больших крейсеров, сконструированных по аналогии с рейдерами. Этот факт дает представление о том, в каких масштабах может возникнуть эта проблема. Для сравнения можно заметить, что во время Второй мировой войны с немецкой стороны в качестве рейдеров действовали в общей сложности девять вооруженных торговых судов, четыре крупных и три «карманных» линкора, а также два тяжелых крейсера.

¹ Вооруженный торговый крейсер, или вспомогательный крейсер, – крупное вооруженное торговое судно, использовавшееся в военное время для сопровождения караванов, поддержания блокады и борьбы с рейдерами. (*Примеч. пер.*)

Первый этап подготовки к кампаниям Второй мировой войны, направленных против торгового судоходства союзников, начался в 1927 году, когда Веймарская республика находилась на пике своего могущества. Германский ВМФ, в теории на тот момент, был урезан до чисто символической величины. Об этом позаботились статьи о разоружении Версальского договора².

Первым этапом перевооружения стало планирование. В нейтральных портах требовалось организовать некую структуру, которая на случай войны могла бы закупать местные припасы и, грузив их на немецкие торговые суда, выводить эти суда в море через возможную неприятельскую блокаду с целью снабжения продовольствием рейдеров, лишенных возможности заходить в свои воды. В дополнение к этому обязанностью отделений этой организации, которые немцы называли «этапами», должно было стать снабжение рейдеров и немецких военно-морских чинов всевозможными разведданными, касающимися коммерции и судоходства, которые могли бы им в принципе пригодиться. Более того, предполагалось, что агенты «этапов» – в мирное время неоплачиваемые добровольцы – будут осуществлять также мелкие операции войны экономической. В основном имелась в виду манипуляция деятельностью местной биржи через распространение слухов.

Система «этапов» хорошо себя зарекомендовала еще в самом начале Первой мировой войны. Одним из офицеров, отвечавших за ее деятельность в Соединенных Штатах, был капитан фон Папен, позже канцлер рейха и посол Гитлера в Турции.

В 1928 году главнокомандующим германским военно-морским флотом был назначен адмирал Эрих Редер. Он занимал эту должность вплоть до 1943 года, когда ушел в отставку из-за принципиального несогласия с Гитлером в вопросе использования надводных судов для поддержки операций подводных лодок против торгового судоходства союзников. Именно Редер занимался восстановлением немецкого ВМФ и планированием его стратегии во Второй мировой войне. Во время Первой мировой войны он отличился, находясь в штабе адмирала Хиппера, командовавшего линейными крейсерами «Флота открытого моря» во время Ютландского сражения, и на главный пост ВМФ пришел с вполне определенными представлениями о крейсерской войне. В частности, он написал первые два тома официальной германской истории морских войн, в которых рассматривались крейсерские операции в иностранных водах, и это, вероятно, помогло ему окончательно оформить свою позицию. Через три года после того, как началось планирование «этапов», в военно-морском бюджете на их финансирование стали тайно выделяться средства.

В 1934 году, также тайно, были выделены деньги на строительство четырех вспомогательных крейсеров (замаскированных под торговые суда), но эти корабли не были построены, поскольку немецкая армия соглашалась выделить ВМФ для их вооружения всего 24 пушки калибра 5,9 дюйма. Это вызвало в военно-морских кругах горькие шутки на тему «пушки или масло». Говорили, что Герингу досталось масло, армии – пушки, а ВМФ не получил ничего.

Редер пытался добиться постройки этих фальшивых торговых судов, так как считал, что, пока у Германии и ее союзников нет баз, они не смогут использовать в качестве рейдеров обычные военные суда. Рейдеры необходимо будет маскировать под грузовые суда, так как опыт Первой мировой войны показал, что лайнеры, используемые в этом качестве, слишком заметны, особенно с воздуха.

В 1934 году Редеру не удалось добыть пушки для своих четырех судов. В результате в 1939 году у немецкого ВМФ не готовился вступить в строй – не строился и не переоборудо-

² С 1921-го по 1935 г., до времени, когда Гитлер аннулировал статьи о разоружении Версальского договора, Германия могла иметь в общей сложности шесть старых линкоров (два в резерве), шесть легких крейсеров (два в резерве), двадцать четыре эсминца и торпедных катера (восемь в резерве). Не разрешалось держать ни подводных лодок, ни военно-морских или военных самолетов.

вался – ни один вспомогательный крейсер; однако во время сентябрьского кризиса 1938 года успешно прошла генеральная репетиция системы «этапов».

За неимением вооруженных торговых рейдеров в начале Второй мировой войны Редеру все же пришлось положиться на военные суда. В соответствии с этим, непосредственно перед нападением на Польшу, в море были отправлены «карманные» линкоры «Дойчланд» и «Адмирал граф Шпее». По внешнему виду в них сразу можно было опознать немецкие суда, зато дизельные двигатели давали им возможность долго действовать в открытом море без пополнения запасов топлива.

Если немцам явно не хватало надводных рейдеров, то британский и французский ВМФ были совершенно не способны защитить торговые суда союзников от тех рейдеров, которым все же удалось выйти в море. Таковую защиту могла обеспечить только система конвоев на всех основных торговых путях, но достаточного количества крейсеров для сопровождения конвоев просто не существовало в природе.

Единственной возможной альтернативой конвоям было: во-первых, патрулирование узлов коммуникаций, через которые непременно должны проходить судоходные маршруты и которые не было никакой невозможности обойти; во-вторых, организация движения судов по разным, постоянно изменяющимся маршрутам, означавшая, что торговые суда должны тратить дополнительное топливо и время на обход районов, в которых предполагалось присутствие рейдеров. Наконец, были созданы поисковые группы из линкоров, крейсеров и авианосцев, которые могли бы перехватывать рейдеры, когда становился известен район их операций. Всего в первые месяцы войны было сформировано девять таких смешанных британско-французских групп; в них вошли 4 линкора, 14 крейсеров и 5 авианосцев. Всего британские и французские силы на тот момент насчитывали 23 линкора и 8 авианосцев. Таким образом, как мы видим, на борьбу с двумя рейдерами – «карманными» линкорами – в то время уходили значительные силы союзников. Это ясно показывает серьезность ситуации, в которой могли оказаться союзники, если бы Гитлер дал Редеру время для развития первоклассного надводного флота, о котором тот просил.

Редер рассчитывал, что к 1944–1945 годам его силы будут готовы, и планировал операции с их участием исключительно как широкомасштабную крейсерскую войну при поддержке флотилии из более чем ста подводных лодок. Для надводной войны, согласно планам Редера, предполагалось иметь следующие суда:

- 6 линкоров водоизмещением по 56 000 тонн с восемью 16-дюймовыми пушками;
 - 2 линкора по 42 000 тонн с восемью 15-дюймовыми пушками;
 - 2 линкора по 31 000 тонн с девятью 11-дюймовыми пушками;
 - 3 линейных крейсера по 31 000 тонн с шестью 15-дюймовыми пушками;
 - 3 «карманных» линкора по 14 000 тонн с шестью 11-дюймовыми пушками;
 - 2 авианосца по 20 000 тонн, с 40 самолетами на борту;
 - 8 тяжелых крейсеров по 14 000 тонн с восемью 8-дюймовыми пушками;
 - 9 легких крейсеров по 6000–8000 тонн с восемью или девятью 5,9-дюймовыми пушками,
- а также эсминцы и другие легкие суда.

Эти суда предполагалось разделить на три группы. Небольшие линкоры «Бисмарк», «Тирпиц», «Шарнхорст» и «Гнейзенау» должны были оставаться в немецких водах и связывать часть британского флота, в то время как линейные крейсера, «карманные» линкоры, крейсера и авианосцы должны были выходить в море в качестве рейдеров для охоты за торговыми судами. Ожидалось, что британские тяжелые корабли и крейсера будут направлены на охоту за рейдерами и сами превратятся при этом в объект охоты для 56 000-тонных линкоров, работающих двумя группами по три в каждой.

Перейти от этих грандиозных планов к ситуации, когда германский военно-морской штаб (SKL или Seekriegsleitung) контролировал передвижения всего лишь двух «карманных» лин-

коров, было тяжелым отрезвлением, однако Редер, ограничившись лишь посланием протеста, приступил к работе. Необходимо было вести войну имеющимися средствами.

Он нуждался и в кораблях, и в базах. Что касается баз, то Редер рассчитывал на то, что его корабли смогут действовать из русских, итальянских (восточноафриканских) и японских портов, хотя все эти страны на тот момент были нейтральны. Использование этих портов избавило бы его суда от необходимости снова и снова пересекать линию британской блокады, протянувшуюся от Шотландии до Норвегии, каждый раз, когда им нужно было выйти в океан или вернуться в порт. Британскую блокадную линию составляли примерно 25 вооруженных лайнеров; с началом войны их заменили аналогичными военными судами и направили на грузовые линии.

Лишь только началась война, немцы приступили к переоборудованию некоторого количества торговых судов в рейдеры. Действия именно этих судов освещаются в настоящей книге. Как уже говорилось, всего их было девять; еще один не смог пройти через Ла-Манш, а еще два были переоборудованы, но так и не вышли в море. Может показаться удивительным, что из всего торгового флота, насчитывавшего в 1939 году 250 судов вместимостью от 5000 до 10 000 брт, в рейдеры было переоборудовано всего десять судов, однако, как мы увидим, для успешного превращения в рейдеры суда должны были обладать особыми качествами. Однако даже из числа переоборудованных судов далеко не все ими обладали.

Переоборудование первого судна было закончено только в конце марта 1940 года. Чуть позже стало ясно, что вооруженным торговым рейдерам придется, по крайней мере в первое время, заменить большие военные корабли, а не усилить задействованный в Норвежской кампании флот. В ее ходе пострадали «Шарнхорст» и «Гнейзенау», а тяжелый крейсер «Блюхер» – судно серии с «Адмиралом Хиппером» и «Принцем Ойгеном» – был потоплен.

Первая зима войны была отмечена только походами «Адмирала графа Шпее» и «Дойчланда», а также вылазкой «Шарнхорста» и «Гнейзенау», в ходе которой был потоплен переоборудованный из торгового судна крейсер «Равалпинди». К началу второй военной зимы ситуация успела уже совершенно измениться, хотя к этому моменту рейдеры успели потопить всего 11 судов общей вместимостью 59 000 брт. Падение Франции и вступление Италии в войну привели к тому, что силы Британии были напряжены почти до предела. Большая часть линкоров, а с ними и множество других судов, которые прежде действовали против рейдеров в открытом море, были отозваны и направлены в Средиземное море. Что касается защиты судов на морских линиях, то максимальным приоритетом стали пользоваться конвои с войсками. В опасных водах Северной Атлантики эти конвои обеспечивались полной защитой, то есть их на всем протяжении пути сопровождали тяжелые военные корабли, способные заставить любой рейдер держаться подальше. Конечно, это имело значение, но, с другой стороны, конвои, перевозившие продовольствие и военные материалы, оставались практически без охраны. Им приходилось полагаться в основном на силы прикрытия и поисковые группы.

В самый тяжелый период войны морские силы Британии были столь недостаточны, что для Северной Атлантики, флота метрополии и соединения Н (Force H) в Гибралтаре нашлось всего два авианосца и пять крейсеров. Если североатлантические конвои с войсками были более или менее защищены, то для защиты всех остальных конвоев с войсками по всему миру имелись один линкор класса R (устаревший), восемь крейсеров и один вооруженный торговый крейсер. На долю же всех торговых конвоев оставались еще один линкор класса R и горстка вооруженных торговых крейсеров. На практике это означало, что суда вынуждены были идти или вовсе без охраны, или в составе караванов с совершенно неадекватным сопровождением. Мы увидим, что почти каждое из 130 с лишним потопленных торговыми рейдерами судов шло в одиночестве, полагаясь только на собственную удачу. Примером того, что могло произойти во втором случае, может служить событие, имевшее место в ноябре 1940 года, когда в океан вышел «карманый» линкор «Адмирал Шеер». Он первым из германских тяжелых кораблей

начал действовать в Мировом океане после того, как десятью месяцами раньше был уничтожен однотипный линкор «Граф Шпее».

23 октября «Шеер» под командованием капитана Кранке вышел из Кильского канала через шлюз Брюнсбюттеля в Северное море и под прикрытием тумана обогнул север Исландии. После этого он был готов к выполнению одного простого приказа, получаемого капитаном: «Нападать на североатлантические конвои».

Германская военно-морская разведка сообщила «Шееру», что 27 октября из Галифакса домой вышел большой конвой, и «карманный» линкор поспешил на перехват. Во второй половине дня 5 ноября конвой НХ-84 был замечен с линкора. Конвой состоял из 37 судов в сопровождении вооруженного торгового крейсера «Джервис-Бей» под командованием капитана Королевского ВМФ Э.С.Ф. Фиджена.

Уже темнело, когда «Шеер» пошел в атаку. Это было большое, быстрое и бронированное судно с шестью 11-дюймовыми и восемью 5,9-дюймовыми орудиями, оборудованное современными приборами управления огнем. Противостоял же ему медленный, не имевший ни грамма брони «Джервис-Бей» с устаревшими 6-дюймовыми пушками, управлявшимися совершенно примитивным образом.

Заметив врага, капитан Фиджен сразу же проинформировал адмиралтейство о нападении и приказал конвою рассеяться. Он полным ходом устремился навстречу врагу, одновременно устанавливая перед судами конвоя дымовую завесу. Фиджен надеялся задержать «Шеер» и дать возможность своим подопечным раствориться в темноте. Что же до схватки между его судном и рейдером, то капитан прекрасно сознавал, что результат у нее может быть только один.

«Шеер» открыл огонь с расстояния 18 000 ярдов – далеко за пределами досягаемости орудий «Джервис-Бея», сразу же накрыл противника огнем и не прекращал бомбардировки. Не прошло и часа, а британский корабль уже пылал с носа до кормы. Всякое управление огнем прекратилось, хотя действовавшие еще орудия продолжали самостоятельно вести огонь. В 20.00 «Джервис-Бей» затонул, унеся с собой 200 офицеров и матросов вместе с капитаном. Тем временем «Шеер» на максимальной скорости пустился в погоню за рассеявшимися торговыми судами, но уже было темно, и суда трудно было отыскать. Кроме того, у рейдера оставалось мало времени, ведь Кранке знал, что «Джервис-Бей» сообщил о нападении, и очень скоро могли появиться самолеты и крупные военные корабли. Он так торопился, что сумел отыскать и потопить лишь пять из тридцати семи судов каравана. Одним из кораблей, которым удалось добраться до Соединенного Королевства, был танкер «Сан-Деметрио». Снаряды рейдера подожгли танкер, и экипаж покинул его на шлюпках. Позже одна из шлюпок с экипажем танкера под командованием второго помощника вернулась к горящему судну. Моряки потушили огонь и с триумфом привели танкер домой, в Соединенное Королевство.

Для того чтобы потопить 47 000 брт корабельного тоннажа, «карманному» линкору пришлось потратить треть боеприпасов для орудий главного калибра и половину боеприпасов для вспомогательных орудий.

Тем не менее это событие оказалось чуть ли не катастрофой для североатлантических конвоев. Вся система оказалась дезорганизованной на двенадцать суток; и в течение целой недели в Британию не прибыло ни одного каравана судов. Это стало самым длинным перерывом в прохождении конвоев за все время войны. Было потеряно значительное количество судовой грузоподъемности и времени; пять недель поисковые группы напрасно бороздили море в поисках рейдера, однако тот был уже в Индийском океане. Наконец, после встречи с несколькими вооруженными торговыми рейдерами и снабжавшими их горючим танкерами, «Шеер» вернулся в Германию. Поход продолжался 161 день; было потоплено 16 судов общим тоннажем 99 000 брт.

После получения обнадеживающих новостей о нападении «Шеера» на конвой НХ-84 в Атлантику был также направлен тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер». На нем, в отличие от

«Шеера», стояли не дизели, а турбинные двигатели, а это означало, что ему требуется в два с половиной раза больше топлива. Кроме того, турбины «Адмирала Хиппера» нового типа работали плохо. Быстро выяснилось, что этот великолепный с виду огромный корабль ненадежен, если в пределах 600 миль от него нет вспомогательного судна. Однако в канун Рождества в 700 милях к западу от мыса Финистерре с крейсера был замечен конвой, перевозивший войска. «Адмирал Хиппер» последовал за конвоем, а ночью атаковал его торпедами. Все торпеды прошли мимо, а сам крейсер отогнали крейсера сопровождения, «Бервик» и «Бонавенчер». Двумя днями позже «Адмирал Хиппер» вошел в Брест, где и оставался до 1 февраля, когда вновь отправился в Атлантику. В 200 милях к востоку от Азорских островов крейсер обнаружил медленно движущийся караван без сопровождения, направлявшийся во Фритаун, и потопил семь из девятнадцати судов. Это произошло 12 февраля. Двумя днями позже «Адмирал Хиппер» вернулся в Брест, поскольку его капитан был обеспокоен состоянием двигателей, недостатком топлива и боеприпасов.

Именно в феврале 1941 года рейдеры – и военные корабли, и вооруженные торговые суда – действовали наиболее активно. В тот момент в море находились два линкора – «Шарнхорст» и «Гнейзенау», – а также «Шеер», «Хиппер» и шесть из переоборудованных в рейдеры торговых судов.

«Шарнхорст» и «Гнейзенау» в двухмесячном совместном походе расправились с 22 судами общим тоннажем 115 622 брт. В начале похода их чуть не перехватил флот метрополии, затем оба линкора вышли на маршрут конвоев, направившихся в Галифакс. Для пополнения запасов топлива они несколько раз встречались в арктических и субарктических зонах с высланными им навстречу танкерами.

8 февраля рейдеры обнаружили конвой НХ-106, однако линкору «Резолюшн» удалось отогнать их. Адмирал Лютьенс не захотел рисковать своими кораблями. Он опасался, что 15-дюймовые орудия устаревшего британского линкора смогут нанести им серьезный ущерб. Напрасно Хофманн, капитан «Шарнхорста», предлагал атаковать британский линкор, с тем чтобы «Гнейзенау» в это время расправился с незащищенными торговыми судами. Однако Лютьенс, вскоре после этого погибший на «Бисмарке», не мог избавиться от мысли, что даже сравнительно небольшой ущерб может означать выход из строя или потерю одного из его больших кораблей, да еще так далеко от какой бы то ни было дружественной базы.

После этой неудачи Лютьенс направился дальше на запад. Он считал, что ближе к американскому побережью британские конвои рассыпаются, что дает возможность легко атаковать одиночные незащищенные суда. В самом деле, были обнаружены и потоплены пять таких судов, но затем была поднята тревога, и германские линкоры ушли дальше к югу. Там они встретили еще один британский конвой, снова под защитой единственного линкора – «Малайи». И вновь не напали по той же причине, что и при встрече с «Резолюшн».

После дозаправки Лютьенс вновь вернулся на маршрут в Галифакс и вновь легко потопил несколько неохраяемых торговых судов из конвоев, распущенных из-за нехватки кораблей сопровождения.

После очень короткой встречи с британским линкором «Родней», гонявшимся за ними, как и большая часть флота метрополии, два германских корабля вновь вернулись в Брест. Там они намеревались дожидаться, когда готов будет выйти в море «Бисмарк». После этого три корабля должны были вместе действовать против североатлантических конвоев.

Это была кульминация деятельности крупных германских надводных военных кораблей, и Редер был доволен их работой.

«Решительная наступательная война против торговых судов – единственный путь к завоеванию Британии, – заявил он 25 июля 1941 года. – Возможно, постепенно германские надводные силы будут уничтожены, но это не должно помешать им действовать против транспортного судоходства».

Потери, о которых говорил Редер, начались с потоплением «Бисмарка»; вскоре после этого Королевские ВВС заперли в Бресте «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Линкоры не могли покинуть французские воды вплоть до знаменитого прорыва их через Ла-Манш в феврале 1942 года.

Налет Королевских ВВС на Брест вызвал временное затишье в действиях тяжелых военных кораблей, продолжавшееся с момента затопления «Бисмарка» до завершения строительства «Тирпица». Дополнительным препятствием к активному использованию больших судов стало то обстоятельство, что к концу декабря 1941 года в Германии сложилась очень тяжелая ситуация с жидким топливом, поскольку импорт нефти из Румынии практически прекратился. Германские заводы по выпуску синтетического топлива справлялись с производством бензина для люфтваффе и дизельного топлива для подводных лодок, но производство мазута для больших кораблей – совсем другое дело. Редер вынужден был ввести жесткую систему нормирования. В результате «Тирпицу» пришлось всю свою жизнь, за исключением очень редких вылазок, скрывать в норвежских фьордах.

С этого момента надводная война против судоходства союзников велась исключительно вооруженными торговыми рейдерами, а тяжелые германские корабли лишь связывали крупные силы союзников, последние должны были непрерывно наблюдать за ними, до тех пор пока в ноябре 1944 года «Тирпиц» не был потоплен самолетами Королевских ВВС.

Вот что пишет в «Британской официальной истории войны на море» капитан Королевского ВМФ С.В. Роскилл о походе «Шарнхорста» и «Гнейзенау»:

Эти корабли «...на некоторое время полностью сорвали график наших атлантических конвоев с серьезными последствиями для импорта жизненно важных товаров. Их набег вынуждали нас широко рассеивать и без того недостаточные военно-морские ресурсы... Их поход был искусно спланирован, хорошо скоординирован с движением других рейдеров и успешно обеспечивался их судами снабжения, специально направляемыми для этой цели».

По этим комментариям легко себе представить, какой ущерб могли нанести большие корабли, если бы выходили в море.

К тому времени, когда «Шарнхорст» и «Гнейзенау» удалось запереть в порту, в море находилось шесть торговых рейдеров, и еще один успел уже вернуться в Германию после успешного похода.

Первые шесть рейдеров вышли в море между 31 марта и 9 июля 1940 года. Это «Атлантис», «Орион», «Виддер», «Тор», «Пингвин» и «Комет». Эти суда называют «рейдерами первой волны».

Седьмой рейдер, «Корморан», отплывший 3 декабря 1940 года, стал первым судном «второй волны». За «Кормораном» последовали «Штир», «Михель», «Комет» (потопленный в начале своего второго похода), «Тор» (второй поход) и, наконец, «Того» (который так и не прошел дальше Булони).

Кроме того, были подготовлены к отплытию еще два рейдера, но эффективность воздушного и морского наблюдения союзников была уже настолько высока, что после того как «Того» не удалось вырваться, план был оставлен. Это были «Ганза» (бывший британский «Гленгарри») и «Кобург» (бывший голландский «Амерскерк»).

Глава 2 1914–1918 гг.

История операций германских надводных рейдеров во время Первой мировой войны послужила ценным источником информации для Редера и его офицеров во втором раунде их схватки с Британией за господство на море. Из нее и сегодня можно почерпнуть немало ценного. Эскадра Шпее обогнула полмира и нанесла по пути поражение британской эскадре. Кроме эскадры Шпее, особо отличились шесть судов. Первыми – как по времени, так и по значению – являются «Гебен» и «Бреслау», чей поход в Дарданеллы в 1914 году привело к вступлению Турции в войну против союзников. В результате прямые коммуникации между союзниками и Россией были разорваны, и русские не смогли получать оружие и боеприпасы, сражаясь против немцев кулаками, палками и камнями. Из-за необходимости восстановления коммуникаций была предпринята потерпевшая неудачу военная операция в Дарданеллах. За этим последовал еще один год безнадежной борьбы, а затем коллапс, приведший к большевистской революции.

Следующим следует назвать «Кенигсберг». Отряд из примерно восьмидесяти британских военных судов загнал его в верховья находящейся в Немецкой Восточной Африке реки, в результате чего команде пришлось затопить свое судно. Экипаж и пушки были спущены на берег и продолжили кампанию совместно с имевшимися там германскими сухопутными силами. Позднее они действовали в Немецкой и Британской Восточной Африке и Родезии, а также в португальских и бельгийских владениях. Остатки германских морских и сухопутных сил под командованием генерала фон Леттова-Форбека сдались только через две недели после германской революции и подписания перемирия в Европе.

В следующей главе мы увидим, что Рогге – самый успешный капитан немецкого рейдера Второй мировой войны – много думал об этой кампании. В случае если бы его судно оказалось не в состоянии продолжать свою деятельность в качестве рейдера, он намеревался отвести его в какое-нибудь британское владение, высадить там своих людей и как можно дольше самостоятельно продолжать войну.

«Гебен» и «Кенигсберг» и сегодня преподают нам ясный урок. Если один-два больших русских корабля придут в некоторую стратегически важную точку, где и без того существует сильное коммунистическое движение, и доставят туда оружие и техническую помощь, то это может вызвать всевозможные последствия – от мелких конфликтов до полномасштабной военной кампании. Все это может оказаться крайне неприятным, если не крайне опасным, для западных союзников. Если такое событие произойдет, то сами корабли, по всей видимости, быстро будут потоплены. Такая потеря, однако, может считаться оправданной, если в результате удастся дать старт достаточно крупной диверсионной операции.

Следующим, после ухода «Гебена» и «Бреслау», прославился германский военный корабль «Эмден» – сравнительно тихоходный и слабо вооруженный легкий крейсер. Стоило ему появиться в Индийском океане, как морская торговля в регионе почти прекратилась. Тогда, как и во время Второй мировой войны, самые тяжелые потери почти всегда были связаны не с гибелью судов или захватом их рейдером, а с задержками, вызванными прекращением судоходства, с необходимостью организации конвоев и обеспечения эскорта.

Эти потери не были только финансовыми. Жизненно важные товары не прибывали в порты союзников, поскольку суда с ними не могли выйти в море. Задержки и движение обходными путями приводили к тому, что в некоторых случаях для работы, которую в обычных обстоятельствах могли бы выполнить четыре судна, приходилось выделять шесть. Таким образом, два дополнительных судна, по крайней мере временно, можно было практически считать потерянными, поскольку их невозможно было использовать для других целей. Обеспечи-

вать конвои тяжелым боевым сопровождением в Первую мировую войну, особенно в первые ее месяцы, было так же отчаянно трудно, как и во Вторую. Основные силы британского флота должны были находиться в постоянной готовности отреагировать на полномасштабную вылазку германского флота, но британский флот практически никогда не был в состоянии действовать в полном составе. В любое время некоторые суда стояли на переоснащении или ремонте – примерно одно из пяти, и лишь в том случае, когда британцы не терпели серьезных неудач, что тоже было возможно в любой момент и действительно иногда происходило.

В момент начала войны соотношение сил по дредноутам между британским и германским флотами в собственных водах было таково, что британцы мало чем могли жертвовать. Отправка трех линейных крейсеров в Средиземное море для наблюдения за «Гебеном» и одного корабля в Тихий океан для защиты австралийских войсковых конвоев – для начала войны все это было достаточно серьезно. И позже четыре линейных крейсера в таких далеких друг от друга районах, как Тихий океан, Вест-Индия и Южная Атлантика, пытались изловить германскую эскадру рейдеров под командованием графа Шпее. Германские линейные крейсера предпринимали набеги на британские прибрежные города, а бороться с линейными крейсерами в то время могли только другие линейные крейсера.

После того как «Гебен» укрылся в турецких водах, а другие германские надводные военные корабли вне прибрежных вод Германии были потоплены или выведены из строя, немцы, как позже во время Второй мировой войны, переоборудовали в рейдеры торговые суда. Два таких судна – «Мёве» и «Вольф» – в трех долгих походах наглядно продемонстрировали, чего могут достичь суда такого типа.

Еще одно торговое судно, превратившееся после переоборудования в рейдер и добившееся блестящих успехов, – парусник «Зееадлер». Судно было оборудовано вспомогательным двигателем. Под командой знаменитого Люкнера оно, сея разрушения, обогнуло полмира и было остановлено только случайным рифом в южной части Тихого океана.

Роль «Гебена», пожалуй, самая важная из ролей, какие пришлось сыграть в истории одиночных кораблей в морских войнах. Все началось 28 июля 1914 года. Линейный крейсер стоял на рейде Хайфы, и его адмирал Сушон – командующий германским Средиземноморским дивизионом – вместе с большинством офицеров присутствовал на приеме, который давала в их честь местная немецкая колония. Адмирал получил сообщение, в котором говорилось об убийстве эрцгерцога Франца-Фердинанда. Первой в голову Сушона пришла мысль о возможной войне. Второй – о турбинах его корабля. Турбины находились в таком состоянии, что великолепный корабль был почти калекой – он мог развивать скорость всего в семнадцать узлов вместо расчетных двадцати семи.

«Гебен» прервал поход и вернулся на австрийскую военно-морскую базу Пола, где его ожидали инженеры и рабочие, присланные из Германии в ответ на просьбу Сушона. Стояли дни мертвого затишья, последовавшие за первым ошеломляющим шоком убийства. В эти дни долго копившееся в Европе напряжение наконец прорвалось, разрушив сложившийся международный порядок, который уже почти полвека, надеясь на лучшее, идя на компромиссы, чинили и латали. «Гебен» в те дни готовился к войне.

Еще до кризиса Сушон весьма подробно обсуждал вопрос о совместных операциях в случае войны против Франции или Франции и Британии с коллегами-адмиралами, командовавшими ВМФ Австрии и Италии – партнеров Германии по Тройственному союзу. В результате этих встреч Сушон сделал вывод, что помогать ему у итальянцев не хватает желаний, а у австрийцев же возможностей. В случае войны ему придется заботиться о себе самом. Своим первоочередным долгом он считал помешать мобилизации французской армии, значительная часть которой находилась в Северной Африке. Эти войска французам необходимо будет как можно быстрее перевезти во Францию, чтобы они помогли остановить продвижение немцев на Париж.

Даже не закончив ремонта, Сушон покинул Полу и по Адриатике направился в Средиземное море. И вовремя! Уже начали одно за другим звучать заявления об объявлении войны. Одновременно он принял под свою команду, кроме «Гебена», единственное в своем дивизионе германское мореходное судно – легкий крейсер «Бреслау». Этот корабль был частью международных военно-морских сил, стоявших возле порта Дураццо для оказания поддержки королю Албании Вильяму Виду, которого великие державы выбрали недавно на этот пост без согласия как соседей Албании, так и самих албанцев. С развитием Сараевского кризиса международные силы распались. Последними ушли дружественные друг другу экипажи «Бреслау» и британского легкого крейсера «Глостер». Через две недели людям, служившим на обоих судах, вместе игравшим в водное поло, пришлось сражаться друг с другом.

На борту германского судна находились два офицера, которым суждено было подняться к вершинам профессиональной карьеры. Одним из них был сублейтенант Дёниц, позже главнокомандующий германским ВМФ и последний канцлер Третьего рейха, завершающий срок десятилетнего заключения в Международной военной тюрьме Шпандау как военный преступник. Вторым – соперник Дёница в борьбе за пост главнокомандующего германским ВМФ в 1943 году генерал-адмирал Карле, в то время лейтенант.

Международные силы покинули Дураццо почти одновременно с новым королем Албании, успевшим несколько дней поцарствовать на территории в несколько квадратных миль. Однако речь уже не шла о создании на Балканах – в надежде на сохранение тревожного, но все еще мира – маленького государства. Под вопросом было дальнейшее существование всех балканских государств и большинства государств Европы.

Сушон вышел в Средиземное море и направился на запад, туда, где обычно движутся французские конвои. В пути он получил предупреждение: вероятно война с Британией. Как уже говорилось, Британия в данное время держала в Средиземном море три линейных крейсера: «Индомитебл» («Неукротимый»), «Инфлексибл» («Несгибаемый») и «Индефатигебл» («Неутомимый»), в основном с целью разобраться с «Гебеном». Они были чуть старше, чуть тихоходнее и гораздо слабее защищены, чем германский крейсер, тогда, однако, казалось, что в паре они смогут одолеть флагман Сушона.

Французский средиземноморский флот в то время значительно превосходил британцев по количеству кораблей и их орудийной мощи, но здесь совсем не было крупных быстроходных кораблей, без помощи которых невозможно было перехватить и потопить «Гебен».

Сушон рассчитывал начать свою кампанию против французов бомбардировкой Бона и Филиппивля. Утром 4 августа он подошел к Бону, неся большой русский флаг. «Бреслау» же отправился к Филиппивилю.

Оба корабля уже подошли к намеченным целям, когда из Берлина был получен приказ, предписывающий им идти к Дарданеллам. Сушон, однако, был настроен решительно. Сначала – бомбардировка.

Он поднял германский флаг и провел интенсивный обстрел. Французы, узнав, что немцы находятся на границе Западного Средиземноморья, отложили отплытие своих транспортов.

Тем же утром 4 августа, спешно уходя из алжирских вод по направлению к Дарданеллам, «Гебен» повстречал «Индомитебл» и «Индефатигебл». Произошло это примерно за двенадцать часов до того, как Британия объявила войну Германии. И германский адмирал, и старший британский морской офицер капитан Кеннеди напряженно думали, однако мысли их были далеки. Капитан Кеннеди решил, что, поскольку война не началась, его долг салютовать германскому адмиралу. Сушон же считал, что один из спешащих навстречу кораблей – флагман британского главнокомандующего адмирала сэра Беркли Милна. По рангу Милн был старше Сушона, так что салютовать должен был немец, но проблема состояла в том, что после бомбардировки орудия «Гебена» были заряжены боевыми снарядами, и крейсер просто не мог отдать салют вежливости. Мгновение Сушон думал, не просигналить ли британским кораблям и не

объяснить ли ситуацию. Он отбросил эту мысль и тут же заметил, что ни один из крейсеров не несет адмиральского флага. Кеннеди тоже заметил, что на «Гебене» не поднят флаг Сушона. Призрачная проблема обмена салютами испарилась, и два командира оказались в очень странной и очень опасной ситуации.

Кеннеди запросил указаний из Лондона и одновременно пропустил «Гебен» мимо себя, в результате оказавшись между ним и французскими транспортом. Он не знал, что французы отложили отплытие каравана, хотя приказы из Лондона приходили к нему практически постоянно. Сначала он получил приказ атаковать немцев, если они нападут на французские суда, независимо от того, будет ли на этот момент официально начата война между Британией и Германией. Затем этот приказ был отменен. Кеннеди сообщили, что война начнется вот-вот и что он не должен упускать «Гебен» из виду.

Три корабля вместе двинулись на восток. «Гебен» шел первым, британцы – по обе стороны за ним. Двигатели всех трех судов были не в состоянии выдать расчетную мощность, но «Гебен» оказался чуть быстрее не только на бумаге, но и в действительности. Он медленно удалялся от британцев, и к моменту объявления войны между Британией и Германией был уже вне пределов видимости, возле Мессины. В нейтральной Италии «Гебен» намеревался загрузиться углем и встретиться с «Бреслау».

Оба германских корабля загрузились углем в Мессине, в то время как разгорался итало-германский политический кризис, а одновременно с ним неофициальный праздник, организованный жителями города. Итальянцы кружили вокруг корабля в маленьких лодках и продавали все, что могли, включая цветистые рассказы о том, что немцы вот-вот будут уничтожены, – ведь известно, что у границы итальянских территориальных вод их ждет более сильная британская эскадра.

Немцы в отчаянной спешке, в почти тропическую жару загрузили уголь, отплыли и проскользнули мимо эскадры Милна, который не вполне осознал полученный приказ, предписывавший ему пройдя через Мессинский пролив – территориальные воды Италии – и преследовать противника. Вскоре после этого сэр Беркли Милн был отстранен от командования. Немцам удалось увернуться от британских линейных крейсеров, но существовала еще одна британская сила, способная, в принципе, перехватить их. Это была эскадра из четырех бронированных крейсеров – каждый из них меньше, слабее и медленнее «Гебена» – в сопровождении восьми эсминцев, под командованием контр-адмирала Трубриджа, стоявшая у входа в Адриатическое море. Трубридж, зная слабость своих судов, не стал сближаться с немцами, за что позже был отдан под трибунал и оправдан, но переведен на берег. Конечно, сразу после происшедшего стало ясно – как ясно и сегодня, – что, ввиду громадного ущерба, который способен был нанести «Гебен», Трубридж должен был атаковать. Он мог надеяться, что, даже в случае поражения крейсера, эсминцы, возможно, сумеют своими торпедами, по крайней мере, повредить германский линейный крейсер.

Этот неудовлетворительный инцидент имел последствия, которые оказали непосредственное влияние на войну против германских рейдеров на другом конце света. Одним из офицеров, приславших Трубриджу письма с выражением солидарности, был контр-адмирал Крэдок, командовавший тогда британским флотом в Южной Атлантике и охотившийся за эскадрой Шпее. В тот момент считалось, что с Дальнего Востока она направляется через Тихий океан в Атлантику и домой. Крэдок писал Трубриджу, что по отношению адмиралтейства к уходу «Гебена» ясно, что если сам он со своей значительно более слабой эскадрой встретит Шпее, то его долгом будет вступить с ним в сражение, независимо от того, будут ли у него при этом шансы на успех.

Именно это и произошло немногим позже в сражении при порте Коронель у побережья Чили.

Тем временем «Гебен» и «Бреслау», преследуемые одним только «Глостером», уходили по направлению к Дарданеллам. «Глостер» по размерам был не больше «Бреслау», и тяжелые орудия «Гебена» заставляли его держаться на расстоянии. Благодаря этому более быстрым германским судам ночью нетрудно было скрыться от британцев. После короткого боевого столкновения немцы добрались до Дарданелл и устремились к турецким батареям. Пушки кораблей были наведены на батареи, экипажи стояли на боевых местах. Позже Сушон говорил, что намерен был войти в проливы, даже если бы ему пришлось прорываться с боем. На самом деле необходимости в этом не возникло, поскольку германская военная миссия при турецкой армии сумела убедить Анвар-пашу позволить кораблям войти мирно. Все держалось в строжайшем секрете, так что дипломатические круги в Константинополе узнали об этом случайно. В город приехала американская туристка, дочь американского посла, и рассказала, что видела бой между «Глостером» и «Гебеном» с «Бреслау».

Германские суда почти сразу же были проданы, по крайней мере формально, турецкому ВМФ, но при этом на них остались прежние немецкие офицеры и команда. Чтобы суда были больше похожи на турецкие – а для этого мало было поднять красный флаг с белым полумесяцем, – половине команды было приказано носить фески. К несчастью, первый комплект фесок, взятый на борт с какого-то немецкого торгового судна, оказался немодного и, главное, не турецкого фасона. Появившись на головах моряков, эти фески вызвали большой скандал.

Сразу же после прихода германских судов в Константинополь началась подготовка Турции к войне с союзниками. В ней активно участвовали сами суда, их экипажи и немецкие специалисты, пробравшиеся в Константинополь в штатском через нейтральные балканские страны. Сделать нужно было очень много.

В первую очередь нужно было учесть, что турецкий ВМФ только что потерял два своих самых больших судна – два линкора самого большого размера и мощи, построенные в Британии. Часть средств на их постройку была собрана по подписке, и тысячи беднейших людей Турции добровольно или же иным порядком внесли в это предприятие свои деньги. Когда вероятность войны стала очевидной, оба корабля были конфискованы и переданы британскому ВМФ. Как уже указывалось, численное преимущество британского линейного флота над германским не внушало оптимизма. В Лондоне ясно понимали, что речь идет не только о том, что эти суда могут вместо британского управления перейти под управление нейтральной страны. На самом деле уже тогда очень реальна была опасность того, что Турция вступит в войну против британцев.

Соответственно, два больших корабля были конфискованы. «Гебен» и «Бреслау» должны были, насколько возможно, заменить их.

Остальные суда турецкого флота находились в плачевном состоянии. Султан Абдул-Гамид много лет содержал значительный флот, который все свое время проводил на якорной стоянке у Константинополя. Султан боялся, что стоит флоту скрыться с его глаз, и он тут же взбунтуется. Внешне суда всегда содержались в порядке и блистали свежей краской, но десятилетия практически полного бездействия не прошли для флота даром. Корабли прогнили, офицеры и матросы пали духом, так что боеготовность остатков военного флота, еще сохранившихся в Турции к 1914 году, была весьма низкой, несмотря даже на несколько лет работы британской военно-морской миссии. Немцы, пытаясь разобраться с ситуацией, назначили своих офицеров командирами турецких кораблей или советниками к наиболее компетентным турецким офицерам. Подобные меры вкупе с присущими туркам от природы боевыми качествами – когда им не мешали прихоти султана – сделали турецкий флот реальной силой.

Еще до начала войны немцы решили, что в Дарданеллах им необходим сильный флот. Они были убеждены, что присутствие германского флота может помочь Анвару или даже побудить его соединить судьбу своей страны с судьбой центральных держав. В начале августа Германия вместе с австрийским министерством иностранных дел попыталась убедить коман-

дование военно-морских сил Австрии перевести лучшие суда австрийского флота из Адриатического моря в Мраморное, однако австрийский главнокомандующий, адмирал Хаус, отказался. С точки зрения центральных держав, вероятно, лучше было бы, если бы австрийский флот был передислоцирован – конечно считая, что его удалось бы снабжать боеприпасами и углем. Имея в виду, насколько сложно было обеспечивать всем этим «Гебен» и «Бреслау», трудно представить себе, что можно было бы сделать для австрийского флота. Создается впечатление, что немцы готовы были пожертвовать австрийским флотом в обмен на временное, но очень серьезное преимущество.

Но даже без австрийцев к концу октября 1914 года немцы были готовы сделать следующий шаг. Не сказав ни слова ни одному турку – вероятно, за исключением Анвара, – Сушон поднял сигнал, означавший «Делай все возможное ради будущего Турции», и под турецким флагом вывел свои корабли в море. Хотя Турция все еще была нейтральной, он начал бомбардировки Черноморского побережья России. Война между союзниками и Турцией началась.

Последовали кампании в Дарданеллах, Месопотамии, Египте, Палестине и на Кавказе.

До тех пор пока «Гебен» и «Бреслау» могли содержаться в боевом порядке и своевременно снабжаться углем, они вели достаточно оживленные военные действия против русского Черноморского флота. После русской революции они снова смогли перенести свое внимание на западный выход из Мраморного моря. В январе 1918 года они совершили вылазку в Средиземное море и потопили два британских монитора. На обратном пути «Бреслау» подорвался на mine и затонул, а «Гебен» сел в Дарданеллах на мель. Он стал мишенью для торпед с подводных лодок, на него было сброшено больше 100 бомб – огромное по тем временам количество, – но только две из них попали в цель.

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.