

ТЕОДОР КРАНКЕ
ЙОХАН БРЕННЕКЕ

КАРМАННЫЙ ЛИНКОР

«Адмирал Шеер» в Атлантике



**Йохан Бреннеке
Теодор Кранке
Карманный линкор.
«Адмирал Шеер» в Атлантике**

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609625

Карманный линкор. "Адмирал Шеер" в Атлантике: Центрполиграф;

Москва; 2004

ISBN 5-9524-1445-1

Аннотация

Адмирал Теодор Кранке и офицер Йохан Бреннеке объективно и подробно повествуют об истории знаменитого немецкого крейсера, действовавшего во всех климатических поясах от Арктики до Антарктики. За сто шестьдесят один день похода карманный линкор прошел 46 000 миль, захватил и отослал на родину 2 танкера, вывел из строя 19 судов. Эту операцию считают наиболее успешной из действий карманных линкоров в годы войны.

Содержание

Часть первая	4
Глава 1	4
Глава 2	27
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Т. Кранке, Й. Бреннеке Карманный линкор. «Адмирал Шеер» в Атлантике

Часть первая ОДИН В СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ

Глава 1 «АДМИРАЛ ШЕЕР» ВЫХОДИТ В МОРЕ

– Чертов карманный линкор!

Такие слова услышали немецкие морские зенитчики, вытаскивая раненого британского летчика из обломков его бомбардировщика.

– Что вы сказали? – спросил один из них, знавший английский язык.

Полулежа на земле в окружении немцев, которые по возможности старались устроить его поудобнее, летчик невре-

димой рукой откинул волосы с глаз и ничего не ответил. Он понял, что и так сказал лишнее, и сжатые в тонкую линию губы на его искаженном лице достаточно ясно говорили о том, что больше он не произнесет ни слова.

Он и не произнес. Да только он уже успел сказать достаточно. Военно-морское командование группы «Север» в Вильгельмсхафене теперь доподлинно узнало то, о чем раньше лишь догадывалось: Королевские ВВС Великобритании направили свои усилия против тяжелого крейсера «Адмирал Шеер», судно одного типа с «Графом Шпее» и «Лютцовом», мощных боевых кораблей малочисленных немецких военно-морских сил, вызывавших определенные опасения в адмиралтействе¹ и тем паче среди капитанов британского торгового флота, в чьи обязанности входило обеспечение Британских островов во время войны.

«Граф Шпее» погиб, затопленный собственным экипажем в гавани Монтевидео в ходе боя с британскими крейсерами «Аякс», «Ахилл» и «Эксетер» 13 декабря. «Лютцов», переименованный в «Дойчланд», сумел благополучно вернуться после задания домой, несмотря на все попытки британских моряков помешать ему.

Было известно, что так называемый карманный линкор «Адмирал Шеер» проходит в Вильгельмсхафене полное переоборудование, и британское адмиралтейство сильно по-

¹ *Адмиралтейство* — военно-морское министерство Великобритании до 1964 г.

дозревало, что по окончании ремонта корабль отправится в Северную Атлантику. А потом оно отдало распоряжение об интенсивных бомбардировках военно-морских верфей Вильгельмсхафена, надеясь нанести повреждения «Адмиралу Шееру», прежде чем он будет оснащен и уйдет в плавание. Налеты на Вильгельмсхафен упорно продолжались, потери британцев постоянно росли, но они смирись бы с потерями, если бы им удалось уничтожить или хотя бы серьезно повредить «Адмирал Шеер», «чертов карманный линкор», как выразился раненый летчик. На самом же деле бомбардировщики ни разу не попали в цель, хотя «Шеер» с февраля по июль 1940 года находился в доке, где проходил серьезную модернизацию, и после этого еще довольно долго стоял у северного мола, пока шла доводка орудий.

Дальность действия «Шеера» составляла около 19 тысяч миль, и британское адмиралтейство имело все основания подозревать, что в стратегические планы немецкого военно-морского оперативного командования входило использование его в качестве рейдера в Атлантическом океане. Но в адмиралтействе не знали кое-каких подробностей, которых не смогла сообщить ему воздушная разведка, а именно, что карманный линкор приобрел новый силуэт, совершенно непохожий на силуэт типичного крейсера. Характерная боевая мачта, легко различимая с большого расстояния, претерпела такие изменения, что стала больше похожа на мачты линейных крейсеров типа «Шарнхорста» и «Гнейзенау» или

тяжелых крейсеров типа «Хиппера» и «Принца Ойгена».

Командир «Адмирала Шеера» капитан Теодор Кранке поднял свой флаг 1 ноября 1939 года, вскоре после начала войны. В первые месяцы, пока корабль находился под его началом, почти ничего не происходило и корабль не участвовал в морских сражениях. Экипаж не имел возможности как следует узнать нового капитана, хотя было известно, что перед тем, как взять корабль под командование, он был начальником военно-морской академии, и это вызывало у экипажа мрачные опасения, что капитан окажется теоретиком и книжником, а не настоящим боевым моряком. При прошлом капитане Гансе-Генрихе Вурмбахе зенитчики «Шеера» сбили британский бомбардировщик – первый сбитый морскими или сухопутными зенитчиками с начала военных действий. Орудия других кораблей тоже стреляли по атакующим бомбардировщикам, но «Шеер» первым добился успеха. Под командованием Вурмбаха «Шееру» явно везло. Повезет ли ему так же при новом капитане? Его привычку к крепким бразильским сигарам корабельные знатоки человеческих душ считали добрым знаком.

Когда «Шеер» поставили в сухой док, капитану корабля приказали явиться в Берлин, где Верховное командование поручило ему оперативную подготовку к морской кампании против Норвегии. Команда не имела ни малейшего представления ни о том, что заставило капитана поехать в Берлин, ни о том, почему он так надолго задержался в сто-

лице. Но как бы то ни было, у экипажа хватало своих неотложных дел. Половина команды состояла из новобранцев – рядовых матросов, поступивших на корабль на смену более старшим и опытным морякам, которых распределили по разным учебным центрам. Подобная реорганизационная мера стала необходимой в связи с быстрым умножением личного состава, в особенности подводного флота. Однако присутствие на борту такого количества неопытных новичков казалось командиру корабля весьма рискованным и наполняло его опасениями, учитывая известные ему секретные инструкции, которые должны были позже вступить в силу на «Шеере».

После окончания Норвежской кампании и оккупации страны капитан Кранке оставался в Норвегии начальником штаба при адмирале Беме и в июне 1940 года вернулся в Вильгельмсхафен, чтобы снова принять под командование «Адмирал Шеер». Тем временем корабль претерпел конструктивные изменения, закончил переоснащение и был готов выйти из дока. Именно тогда и начались еженощные налеты британских бомбардировщиков.

Затем корабль совершил несколько обычных пробных плаваний в Балтийском море, и после этого началась интенсивная работа по подготовке новобранцев, недавно поступивших на корабль. Поскольку многим из них еще никогда не приходилось чувствовать под ногами корабельную палубу, это была непростая задача. Однако теперь, когда «Ше-

ер» покинул сухой док, его следовало как можно быстрее подготовить к боевым действиям, и потому подготовка продолжалась дни напролет, а зачастую и ночи. Каждый день в Балтике между Свинемюнде и Данцигской бухтой шли учебные пуски торпед и стрельба из пушек и зенитных орудий в условиях, приближенных к реальным, с имитацией неисправностей в управлении и других системах, прямых попаданий и так далее. Команду необходимо было подготовить ко всем возможным нештатным ситуациям, как вероятным, так и невероятным. Помимо этого нужно было освоить новое оборудование, испытать радиопередающий и радиолокационный аппараты. В бывшей мичманской столовой устроили вторую радиорубку, и работа тамошних радистов состояла исключительно в том, чтобы следить за иностранным радиовещанием и постоянно отслеживать широкий диапазон волн. Кроме того, предстояло испытать в действии окружаемый чрезвычайной секретностью радиолокатор.

Еще в 1912 году Имперскому военно-морскому флоту предлагалось взять на вооружение подобное устройство, но ввиду недостаточного развития радиотехники тех лет его не приняли всерьез, и только в тридцатые годы Германия снова начала эксперименты в этом направлении, сначала на сантиметровых волнах. Работа в коротковолновом диапазоне принесла только разочарование, но затем на дециметровых волнах удалось добиться гораздо более эффективных и многообещающих результатов. В конце концов немецкие специ-

алисты разработали радиолокационный прибор, известный как аппарат D.T., который действовал в диапазоне 80–150 сантиметров и был принят на вооружение в люфтваффе и войсках противовоздушной обороны. Этот первый аппарат окружали такой завесой секретности, что только лица, непосредственно участвовавшие в работе с ним, имели право входить в радиолокационную рубку и притом давали подписку о неразглашении тайны.

Но и во вражеском лагере шла работа над радарам. Начав с метровых волн, британцы в конце концов сосредоточили внимание на ультракоротких волнах в диапазоне 9 сантиметров. Этот диапазон коротких волн обеспечивал более быстрый и точный прием, а также более четкое изображение на экране радиолокатора. Кроме того, коротковолновый прибор был легче и удобнее в обращении, таким образом, им можно было оснастить небольшие суда и даже самолеты, тогда как вес и размеры прибора, принятого на немецком флоте, не позволяли использовать его на кораблях меньше эсминца.

На втором этапе войны вражеский радиолокационный аппарат превосходил немецкие разработки, имел больший диапазон действия и обеспечивал более четкое и точное изображение. Однако первые аппараты были установлены на британских кораблях не раньше 1941 года, да и то на борту лишь нескольких крейсеров, так что в начале войны на море немецкий флот обладал большими преимуществами в том,

что касалось радиолокационного обнаружения.

Все новые и новые моряки поднимались по сходням «Шера» и бросали на палубу свои матросские вещмешки. Вопросы о том, где они все разместятся, да и вообще как их собирается использовать начальство, оставались пока тайной. Штатный личный состав корабля в мирное время составлял 1100 человек, но сейчас там находилось уже 1300, включая резервистов из торгового флота, которые ломали себе голову над тем, кому они понадобятся на борту тяжелого крейсера.

Первый же вопрос, который задает моряк, оказавшись на новом корабле, всегда звучит так: «Что у вас тут за капитан?» Тот, кто пробыл на корабле не один день, уже мог ответить на него: «Нормальный капитан». А тот, кто прослужил еще дольше, мог даже обосновать свое мнение: «Никто, кроме него, не проводил нас через Холнисский пролив во внутренний Фленсбургский фьорд, а он провел. Стоял на мостике и невозмутимо дымил бразильской сигарой, как будто мы шли по рельсам». Лед осторожности, с которой встречают матросы всякое новое начальство, растаял. Кранке завоевал симпатию своих подчиненных.

Каждому вновь прибывшему вручали инструкцию с тем расчетом, что она заставит его немного потренироваться, поскольку он должен был по очереди явиться почти в двадцать разных мест, где ему назначали место по боевому расписанию, место на случай пожарной тревоги, химической тревоги и так далее, а также предоставляли спальное место, под-

весную койку, спасательный пояс и дополнительное обмундирование, в которое входил тропический комплект. От любых вопросов по последнему пункту отмахивались стандартным ответом: «Не задавайте вопросов; тропический комплект входит в стандартное обмундирование».

В октябре «Шеер» пришвартовался в Готенхафене, и там его команде было чем заняться, чтобы не терять время на пустые раздумья. На борт грузили снаряды всевозможных калибров, запчасти, ящики с инструментами и материалами в таких количествах, что можно было подумать, будто «Шеер» собирается строить где-то судоверфь. Подъезжал грузовик за грузовиком, доставляя провиант. Ящики и мешки складывали грудями на палубах, так что вскоре между ними почти не осталось свободного места. Притом там было столько капусты, что в души матросов закралось подозрение, не вегетарианец ли их новый капитан.

Разумеется, в воздухе носилось множество слухов, но ни один из них не подтверждался. Кроме самого капитана, никто ничего не знал. Планы военно-морского оперативного командования относительно «Шеера» окутывала столь непроницаемая завеса секретности, что ни одному богатому на домыслы сплетнику на борту и в голову не пришло, что их корабль пошлют охотиться за коммерческими судами, тем более принимая во внимание, какая участь постигла «Графа Шпее». Ну да, конечно, «Шеер», может быть, отправится в Гренландское море, совершит один рейд с последующим от-

ходом, не больше. Но боевые приказы за подписью гросс-адмирала Редера, отпечатанные на трех страницах, уже лежали в капитанской каюте, и капитан Кранке уже знал, что в них.

Пыхтящий, грохочущий портовый паровоз подвозил к месту швартовки «Шеера» состав за составом, и разгрузка товарных вагонов продолжалась днем и ночью. Среди разнообразных припасов, присланных Департаментом военно-морского снабжения, были всевозможные сыры разных размеров и форм. Среди них оказалось несколько круглых, весивших больше центнера. Этот самый сыр помог кое-кому разобраться, что к чему на «Шеере».

Занимавшаяся погрузкой сыров на корабль рабочая бригада состояла из новичков, которых на время предоставили самим себе; поблизости не было видно ни младших, ни старших офицеров.

– Интересно, как можно сносить эти громадины по таким сходням, – проворчал один матрос по имени Фитье Мартинс. – Давайте лучше их скатим.

Какое-то время все шло хорошо, как вдруг один тяжелый сыр с ужасающим грохотом упал на чей-то стоявший внизу рундук, погнул металлическую стенку и сбил замок.

– Будет тебе три наряда вне очереди, если его не поправить, – заметил один из механиков топки, которые случайно проходили мимо. – Погоди, надо попробовать.

Через несколько минут они вернулись с инструментами и, к великому облегчению Фитье Мартинса, сумели починить

рундук и вернуть ему аккуратный вид. В ответ на его благодарность они пожали плечами:

– Да мелочи. Дашь закурить, и ладно.

Мартинс с признательностью достал пачку сигарет, но два услужливых матроса отказались от пачки и взяли себе по сигарете. Однако на этом их помощь еще не закончилась.

– Послушай-ка, – сказал один механик. – Ты ведь здесь новенький? Ну вот и запомни, что ты служишь не на каком-нибудь корыте, а на «Адмирале Шеере», так что выполняй, что тебе сказано, как следует.

Мартинс изумленно уставился на него.

– Вот так так! – воскликнул он. – По-моему, кое-кто добивается повышения.

– Да нет, просто когда мы пойдем на задание, я хочу вернуться назад целым и невредимым. Если тут все будут так же халтурить, как ты со своими сырами, то мы вообще не вернемся домой. На «Шеере» все выполняют свою работу как следует. Как только ты это уразумеешь, тебе сразу станет легче. Будь здоров. И без обид.

Таким образом на корабле укреплялся дух товарищества, и вскоре уже не требовалось надсмотрщика над новичком, свои же товарищи указывали ему на ошибки.

Время от времени «Шеер» примерно на день выходил в море, чтобы попрактиковаться в стрельбе и освоить оборудование. После чего он снова возвращался к прежнему месту швартовки и погрузка продолжалась.

17 октября рабочая смена «Шеера» получила приказ погрузить картофель на корабль снабжения «Нордмарк», пришвартованный у того же причала чуть поодаль. Матросы заворчали – как будто на «Шеере» нечем заняться.

Тем же вечером капитан «Нордмарка» Грау поднялся на борт «Шеера», чтобы навестить своего коллегу капитана Кранке. Это не привлекло внимания; капитаны других судов часто бывали на «Шеере».

– Auf Wiedersehen, – сказали друг другу оба капитана при прощании.

И в этом тоже не было ничего необычного – просто оба они знали, что то «свидание», до которого они прощались, будет неслучайным и состоится, если ему суждено состояться, посреди Атлантического океана, когда «Адмирал Шеер» встретится с кораблем снабжения «Нордмарк».

На следующий день «Нордмарк» отошел от причала, но на его место встал «Дитмаршен», и оба корабля были так похожи, что на «Шеере» даже не заметили разницы. У матросов по-прежнему хватало дел, чтобы не тратить время на пустое любопытство.

Три дня на корабле не было капитана. Только первый помощник знал, что он в Берлине в S.K.L., или военно-морском оперативном командовании, а затем он отправится в Вильгельмсхафен в командование группой ВМС «Норд». В отсутствие капитана вопросами забросали его ординарца, но тот мало что мог сообщить.

– Не имею ни малейшего понятия. Но вот что я вам скажу: пару дней назад я зашел к нему в каюту, как раз когда тут были два капитана, и услышал, как один говорит: «Вы ищете неприятностей, Кранке. Вы, наверное, с ума сошли». Спрашивается, почему это Кранке сошел с ума и каких таких неприятностей он ищет?

Этот вопрос тоже остался без ответа. На самом деле ординарец услышал, как один из двух капитанов, старых друзей Кранке, заглянувших попрощаться со своим товарищем, прямодушно отозвался о задаче, которую предстояло выполнить «Шееру».

– У тебя почти нет шансов, – продолжил он, когда ординарец снова вышел из каюты. – Один против десяти, не больше. У британцев было время усовершенствовать оборону, а после истории с «Графом Шпее» они будут смотреть в оба.

22 октября матросы, как обычно, вернулись из увольнительных. На следующее утро в половине девятого поступил приказ готовиться к отплытию.

– Все на борту, Грубер? – спросил капитан первого помощника.

– Все, капитан, – последовал ответ. – На берегу в увольнительной никого.

«Achtung, – раздался голос по громкой связи. – Проверка тревожного сигнала».

Раздался душераздирающий звук. Разноцветные сигнальные флажки, будто одеревеневшие, стали торчком на утрен-

нем ветру. Их быстро спустили, заменив на другие. Рядом носами разрезали волны два приземистых буксира. По сравнению с громадным, низко посаженным корпусом «Шеера» они казались скорлупками. Но мощи у них хватило, чтобы без особого труда отвести «Шеер» от причала.

– Отдать носовые и кормовые концы!

Тяжелые стальные цепи, крепившие «Шеер» к причалу, с плеском рухнули в грязно-серую воду, и на фор-марсе затрепетал «Антон» – белый флажок с диагональным красным крестом – в знак того, что корабль выходит в море.

Буксиры отошли от корабля, и «Шеер» прошел мимо мола на своем ходу.

– Итак, господа, – сказал Кранке офицерам, собравшимся на мостике, – началось.

«Мы идем в поход!» Новость понеслась по кораблю, застучала в двери, промчалась по сходным трапам, проникла сквозь переборки. Только что кок жаловался на нехватку яиц, но теперь он забыл об этом, бросил половник, который держал в руках, и выбежал на палубу. Матросы финансовой части потеряли интерес к столбикам цифр и прильнули к иллюминаторам, чтобы в последний раз бросить взгляд на берег, понимая, что наконец они выходят в плавание. Каждый, кого не занимала неотложная работа, поспешил на палубу.

И тогда по кораблю пробежала дрожь. Ее ощутили все. Дизели заурчали, поворачивая ходовые винты. Над трубой поднялось пляшущее облачко горячих испарений, словно ог-

ненный выдох дракона. Машины работали, винты делали быстрые обороты. На этот раз «Шеер» не просто выходил в море, чтобы вернуться через пару дней на свою стоянку. Это был настоящий поход. Корабль уходит на несколько недель, может быть, месяцев, и все это понимали. А может быть, навсегда?..

Отныне на борту будут господствовать другие законы. Вместе с последним швартовым, который с плеском упал в воду, вдруг порвались все нити, связывавшие моряков с их женами, подругами, родителями и друзьями, оставшимися на берегу.

Причал позади все уменьшался и уменьшался, и стоявшие там люди вскоре стали неразличимы. Все они махали вслед кораблю, но только потому, что так принято провожать корабль, а не потому, что хоть один из них знал о том, что «Шеер» отправился в поход. Там не было никого, кто специально пришел бы пожелать ему счастливого пути, и прощальные взмахи были столь же равнодушны и пусты, как тот унылый октябрьский день с дождевыми облаками.

Готенхафен скрылся за кормой, «Шеер» обогнул Хелу, и перед ним, словно привет из прошлого, возник парусный корабль. Это был четырехмачтовик «Падуя», учебное судно немецкого торгового флота, и он направлялся по тому же курсу, что и «Шеер». Для моряков «Шеера» это было последнее радостное приветствие из дома, которое поднимало настроение и вселяло уверенность.

13.30. Суша скрылась из вида, хотя ветер, овевавший корабль, доносил с берега насыщенный запах осенней земли.

– Свистать всех наверх! – отдал приказ первый помощник. – Команде собраться на корме.

За исключением тех, кто не мог оставить свой пост, члены экипажа собрались на корме корабля. Машины замедлили ход и остановились, «Шеер» неподвижно встал там, где не приходилось опасаться врага, даже подводных лодок.

Тогда капитан Кранке обратился к своему экипажу, кратко рассказав о боевой задаче, которую предстояло выполнить кораблю, напомнив о превосходящих силах противника и предупредив о том, что теперь им придется иметь дело с умелым, опытным и храбрым врагом, который будет сражаться до последнего.

– Если нам придется вступить в бой, – закончил он свою речь, – пусть каждый человек на борту этого корабля выполнит свой долг в духе великого мореплавателя, чье имя носит корабль.

Всю ночь «Шеер» прокладывал путь по волнам Балтийского моря. Ни один маяк не помогал штурману в его задаче. Все они погасли сразу же после начала войны. Корабль миновал Фемарн по дороге к Большому Бельту и Северному морю через Каттегат и Скагеррак. Но в Бельте, напротив Кьельснора, машины «Шеера» пришлось остановить, и корабль лег в дрейф. Цепь маркерного буя, который сообщал о местонахождении останков кораблекрушения и еще не по-

пал на морские карты, запуталась в гребном винте. В течение некоторого времени корабль маневрировал взад-вперед, пытаясь освободить цепь, но безуспешно, так что в конце концов за борт пришлось отправиться водолазу, облаченному в обычный громоздкий костюм.

Он медленно карабкался вниз по легкой металлической лестнице, спущенной для него, и затем исчез под водой. Стоял конец октября, и вода была очень холодная. К полудню цепь была распутана и гребной винт освобожден. «Шеер» смог продолжать путь, но на борту хватало суеверных матросов, которые посчитали происшествие дурным предзнаменованием.

К 9 часам вечера «Шеер» был в Каттегате, когда пришла радиограмма из командования ВМС «Норд». Она сообщала о том, что перед минным заграждением Скагеррака замечен патруль вражеских подводных лодок, и по согласованию с командующим флотом в Вильгельмсхафене предлагала «Шееру» изменить план и идти в Северное море через Кильский канал. Капитан Кранке приказал бросить якорь и в ту ночь оставаться на месте, а на следующее утро повернуть в сторону Киля.

Как только стало известно о том, что крейсер пойдет через канал Кайзера Вильгельма, начальников всех служб от артиллерии до снабжения внезапно осенила мысль о том, что в Киле они смогут добрать все недостающие вещи, которые не успели получить из-за внезапного отплытия «Шеера», и

тогда они разом явились к первому помощнику со своими запросами.

– На берег никто не сойдет, Грубер, – твердо сказал Кранке своему заместителю. – До тех пор пока мы не вернемся из похода, никаких контактов с берегом не будет. Всем на корабле известно, что нам предстоит, и дать кому-то сойти на берег – это значит напрашиваться на неприятности. Проследите за тем, чтобы, пока мы не пройдем шлюзы, на землю не отправилось ни единое письмо и вообще не было никакой связи с берегом.

– Слушаюсь, господин капитан.

Этот вполне понятный приказ был выполнен. Ни единая душа не ступила на землю, а когда местные лоцманы поднялись на «Шеер», им сказали, что корабль направляется в Вильгельмсхафен. 26 октября «Шеер» в полном одиночестве встал в Брунсбюттеле и на следующий день ранним утром вошел в пролив. С того момента, когда он наконец появился на Эльбе, эсминцы и истребители обеспечивали его защиту от подводных лодок и нападений с воздуха. К сожалению, погода стояла прекрасная: яркое солнце, отличная видимость – слишком отличная – и практически никого в море. Во всяком случае, врага тоже не было видно. С наступлением сумерек у маяка Нордерней к «Шееру» приблизилась флотилия вражеских торпедных катеров, и тогда он на всех парах пошел прямо на север. Незадолго до рассвета он укрылся в пустынном фьорде в окрестностях Ставангера, чтобы пере-

ждать там до наступления сумерек, и снова находился под защитой истребителей.

Ближе к вечеру поступило сообщение о приближении вражеских самолетов к берегу, но через некоторое время они повернули на запад, и «Шеер» покинул фьорд. До самого Стадтландета он опять шел в сопровождении небольших кораблей, которые затем повернули назад. После этого «Адмирал Шеер» остался в одиночестве, и капитан распорядился взять курс на северо-запад. Следующим пунктом должен был стать Датский пролив, отделяющий Исландию от Гренландии, относительно узкий отрезок воды, который открывал вход в Атлантический океан и находился под постоянной охраной противника, как раз для того, чтобы не дать немецким военно-морским подразделениям прорваться в Атлантику.

К несчастью для «Шеера», погода оставалась прекрасной, а капитан предпочел бы туман с дождем, ему не помешала бы даже порядочная буря. Метеоролог не мог обеспечить необходимую погоду; самое большее, на что он был способен, это лишь точно истолковать намерения «небесной канцелярии». Метеоролог произвел расчеты, запустил шары-зонды и проанализировал сводки немецких метеорологических кораблей, несших службу в море, замаскированных под датские, норвежские или голландские суда, а также секретных метеостанций, установленных в Гренландии и на Шпицбергене, покрыв свои карты и графики путаницей разноцветных

линий. И всех его усилий хватило лишь на то, чтобы пообещать более подходящую погоду во второй половине завтрашнего дня.

Лейтенант Старзински, вахтенный офицер, рассказывал матросам о том, что он шесть раз ходил по Датскому проливу и никогда еще не видел, чтобы море было так спокойно. Но хотя ветер дул едва-едва, довольно большие волны качали корабль, и эта качка вместе с непрерывной пульсацией машин уже нашла первых жертв среди молодых матросов. Два матроса из вахты Старзински сначала побледнели, потом позеленели. Они оглядывались вокруг, будто прося помощи, но товарищи ничем не могли им помочь. У одного из них так ослабели колени, что он хотел было сесть, но Старзински по долгому опыту знал, что в таких случаях быть жестким значило быть добрым.

– Возьмите себя в руки! Не прекращайте работы и не думайте об этом. Больше вам никак не справиться.

Он говорил резко, но верно, ведь тошнота зависит от воли не меньше, чем от чего-либо другого, и лучшее лекарство от нее – упорная сосредоточенность на работе.

Теперь капитану было не до сна. Если кто-то хотел его видеть, то отправлялся искать его либо на мостик, либо в штурманскую рубку. На пути через Датский пролив в любой момент можно было ожидать встречи с вражеской воздушной разведкой или даже морскими силами противника. Командир «Шеера», его экипаж и те немногие военно-морские ба-

зы, которым было известно о его задании, изо всех сил старались скрыть его отплытие от врага, но в Готенхафене жили и работали поляки. Кроме того, «Шеер», возможно, видели с кораблей в Бельте и сообщили о его передвижениях по радио. К тому же в Норвегии действовало движение Сопротивления. Фьорд у Ставангера казался пустынным и лежал в стороне от морских путей, но, несмотря на это, там могло быть множество следящих глаз...

– Самолет в двухстах двадцати пяти градусах по левому борту. Летит очень низко и далеко.

Каждый, у кого нашелся морской бинокль и кто мог отлучиться от работы, направил взгляд в указанном направлении. Когда поступило донесение, капитан как раз вздремнул, сидя в штурманской рубке на жестком кожаном диване. Он тут же вскочил на ноги и побежал к ближайшей оптической трубе.

Самолет оказался в пределах досягаемости артиллерии, и стволы зенитных орудий пришли в движение. «Цель взята», – доложили зенитчики. Но точка вдалье продолжала уменьшаться. Теперь ее можно было разглядеть только в самый сильный бинокль.

– Это, наверно, один из наших самолетов-разведчиков, – сказал капитан, и в ту же минуту Старзински доложил, что его самый дальний пост наблюдения придерживается того же мнения.

С такого расстояния нельзя было рассмотреть детали, но

капитан знал, что Верховное военно-морское командование обратилось в люфтваффе с просьбой отрядить несколько воздушных патрулей, чтобы облегчить «Шееру» прорыв в Атлантику. Но смог ли летчик люфтваффе распознать очертания «Шеера», это другой вопрос. Абсолютная секретность, в которой проводилось мероприятие от начала до конца, не позволила даже намекнуть летчикам о местонахождении «Шеера», не говоря уж о том, чтобы дать им понятие об измененном силуэте корабля.

– Если он нас видел, – а раз мы его видели, то, скорее всего, и он видел нас, – я надеюсь, он не будет нам докучать, – сказал капитан, но тут с радиограммой явился радист. – Я так и думал, – сказал Кранке, прочитав сообщение. – Кто бы это ни был, он может катиться к черту.

Радиограмма говорила, что самолет действительно принадлежал немецким военно-воздушным силам и летчик заметил корабль, приняв его за вражеское судно, и сообщил по радио его точные координаты. Конечно, сообщение было зашифровано, но шифр, используемый в люфтваффе, был гораздо проще военно-морского кода, поскольку самолет не мог взять на борт большой и тяжелый шифровальный аппарат. Поэтому были все основания опасаться, что противник тоже услышал это сообщение, разоблачившее «Шеер», и, возможно, расшифровал его.

«Самолет возвращается», – поступило новое донесение. Он все так же держался на почтительном расстоянии, хотя

и несколько ближе с левого борта, чем раньше, и наблюдатели на борту «Шеера» ясно сумели разглядеть в нем «Дорнье-18». Желая убедиться, что летчик не замышляет ничего дурного, Кранке приказал дать опознавательный сигнал. До мостика донесся резкий звук выстрела, в воздухе зашипели цветные огни и медленно опустились на поверхность воды. В ответ самолет с шипением выпустил ракету того же цвета, который был назначен на тот день. Дважды после этого «D-18» производил выстрел и дважды отвечал «Шеер», а затем самолет набрался смелости, чтобы приблизиться к бронированному колоссу. Когда самолет пролетел мимо «Шеера» по правому борту, матросы почти разглядели лица летчиков, которые махнули руками стоявшим на палубе.

– Да, трус не будет летать здесь в одиночку, – сказал Кранке. – А если б у них отказали двигатели...

Глава 2

НЕТ ХУДА БЕЗ ДОБРА

Солнце садилось над морем, похожим на кипящую смолу, и еще до того, как оно опустилось за горизонт, его поглотили свинцово-серые облака. Сгустилась тьма, и начали сбываться предсказания «лягушки в кувшине» – так называли корабельного метеоролога. Погода переменялась к худшему – или к лучшему, это с какой стороны посмотреть. На следующий день Кранке до полудня продолжал идти северо-западным курсом, а затем, положившись на данные метеоролога, приказал повернуть корабль прямо на запад в сторону Гренландии, собираясь сделать попытку пройти через пролив под покровом ночи.

Точно по расписанию небо начало заволакиваться тучами. С северо-запада налетал ветер, хлестал дождь, смешанный с градом, а потом из низких серых облаков повалил снег. К вечеру поднялся сильный ветер, и «Шеер» стал раскачиваться на волнах, которые на глазах становились все выше. Над Исландией уже собрался циклон. «Шеер» испытывал сильную бортовую качку, и матросы-новички в страхе уже начали сомневаться, что кто-то способен выжить после подобных страданий. Но более опытные товарищи нашли для них слова поддержки и утешения:

– Это только начало, ребята. Когда сначала дождь, потом

ветер, это цветочки. Если наш метеоролог не ошибся, что вряд ли, сегодня к ночи у нас будет настоящий полярный ураган.

— Мы, конечно, не пойдем ни в «ревущие сороковые»,² — сказал другой, — ни вокруг мыса Горн, но с вас хватит и этого. Узнаете, почем фунт лиха.

Говоривший был матросом призовой команды, и ему доводилось огибать мыс Горн на паруснике.

— Откуда ты знаешь, что мы туда не пойдем? — сказал третий.

— Спятил ты, что ли? — сказал четвертый. — Как это мы пойдем в Индийский океан в таком виде? Ну уж нет! Нормальное английское море.

«Шеер» уверенно шел сквозь бурное море на скорости 20 узлов. Громадные волны разбивались о его палубу и окатывали с носа до кормы. На верхних палубах было пусто. Обслуживающий персонал находился только у тяжелых пушек и верхних зенитных орудий. Никто не осмеливался подняться на верхнюю палубу, предварительно не обвязавшись веревкой. Вдруг боцман Хеллгерт заметил, что у зенитного орудия по правому борту остались ничем не защищенные снаряды. Он велел матросу обвязаться веревкой и исправить оплошность, но тот ничего не сумел сделать в одиночку. Тогда Хеллгерт воспользовался, как ему показалось, кратко-

² Сороковые широты (между 40° и 50° южной широты), знаменитые своими штормами.

временным затишьем между шквалами и рванулся вперед, чтобы помочь матросу, но в тот же миг на палубу обрушилась большая волна.

Немного позже расчет 10,5-сантиметровой зенитной пушки, расположенной на корме, услышал чьи-то стоны. Матросы пошли разузнать, в чем дело, и увидели какую-то грудую подножия кормовой орудийной башни. Тогда пара смельчаков, не побоявшихся выйти на палубу, обвязались веревками и нашли раненого моряка в бессознательном состоянии. Это был тот матрос, которого боцман Хеллгерт послал к снарядам. Его осторожно снесли в корабельный лазарет, где врач установил, что оба бедра у него сломаны. Когда к матросу вернулось сознание, он первым делом спросил о боцмане Хеллгерте, который вышел на палубу, чтобы ему помочь. Первый помощник, поспешивший спуститься в лазарет, немедленно приказал искать боцмана. Тем временем раненый продолжал рассказывать:

– Боцман вышел на палубу, чтобы мне помочь, и, хотя было жутко холодно, снял китель, чтобы он не мешал ему двигаться. Мы успели отвязать только один ящик, как вдруг на нас обрушилась здоровенная волна. Меня швырнуло на что-то, и я почувствовал ужасную боль в ногах, а больше я ничего не помню.

Оказалось, что нигде нет не только боцмана Хеллгерта, но и матроса Римке. Когда об их отсутствии доложили на мостик, капитан тут же приказал развернуть корабль на 180°,

несмотря на сильное волнение, и в течение получаса море освещали прожекторами. Вода была холодна как лед, дул ураганный ветер, в таких ужасных волнах удержаться на поверхности было невозможно. Наконец «Шеер» прекратил поиски и вернулся на прежний курс. Это была первая потеря, которую понес корабль, и все чувствовали себя подавленно.

Шторм бушевал все яростнее, волны вздымались все выше, и капитану пришлось отказаться от первоначального намерения обойти Северный мыс Исландии в полночь, потому что корабль просто не мог идти на скорости 20 узлов. Однако видимость становилась все хуже и обещала остаться плохой даже после рассвета, и Кранке надеялся, что туман ляжет защитной завесой вокруг корабля.

К полуночи шторм превратился в ураган, и ветер сменился с северного на северо-восточный. Это полностью устраивало Кранке: чем больше свирепело море, тем лучше было для него. «Шеер» кидало на волнах, но капитан не имел возможности поступить так, как поступил бы в мирное время: поставить корабль носом по ветру и выйти из шторма. Он был вынужден использовать каждую минуту ненастья, чтобы проскользнуть по Датскому проливу незамеченным.

На палубе рисковали находиться только те, кто крепко привязался веревкой. Весь корабль покрылся ледяной коркой, и на ют запретили выходить даже обвязавшись. Нескончаемые ряды крутых валов один за другим разбивались о судно, полностью накрывая корму и откатываясь назад. Пе-

ред самым рассветом «Шеер» вошел в пролив.

Летом и осенью Датский пролив свободен ото льда и имеет в ширину больше 320 километров, но когда налетает северный ветер, а тем более северо-восточный ураган, он не настолько широк, чтобы громадные волны, врываясь широким фронтом из Гренландского моря, могли беспрепятственно пройти через него. В итоге пролив превращается в туннель бушующих волн, где в узком коридоре накатываются друг на друга колоссальные массы вздымающейся воды. Поскольку волны не могут схлынуть ни на восток, ни на запад, ибо с одной стороны путь им преграждает Гренландия, а с другой Исландия, они поднимаются до небес, и валы высотой 15 метров – там самое обычное дело. К тому же волны, не находя другого выхода, откатываются назад в пролив, и он превращается в кипящий, бурлящий котел, где тяжелые валы катятся во всех направлениях сразу.

В таких вот условиях «Шеер» пытался прорваться в Северную Атлантику. Несмотря на массу корабля, волны били и швыряли его то в одну, то в другую сторону. Корабль тяжело врезался в воду и кренился, вздымался и падал, с трудом прокладывая путь среди громадных волн, и всем находившимся на борту приходилось несладко. Порой корабельные приборы показывали крен до 37° , и не одного из опытных моряков, бывших капитанов гражданского флота, обуревали сомнения. В отличие от торгового судна коэффициент крена у «Шеера» как у боевого корабля был гораздо выше. Маши-

ны располагались ниже ватерлинии, над ними шли цейхгаузы и погреба боеприпасов, но бронированные башни больших 28-сантиметровых пушек, прочая корабельная артиллерия и две тяжелые мачты со всей оснасткой находились намного выше ватерлинии. Как удачно, думали бывалые моряки торгового флота, что «Шеер» нагрузился до планширов.

В жилых помещениях царил хаос, как после тяжелого боя. По каютам взад-вперед прокатывалась вода. Рундуки перевернулись. Несколько матросов, освобожденных от вахты из-за плохого самочувствия, из последних сил пытались цепляться за первое, что попадало под руку, и уже перестали понимать, на каком они свете. Вода бурлила и булькала, распахнутые рундуки и всевозможные предметы вроде одежды и осколков битой посуды угрожающе носились от стены к стене. Матросы, изнемогая от морской болезни, ни на что не обращали внимания.

В умывальнях раковины сорвались с креплений, а в галюнах несколько унитазов ездило во все стороны по мокрому полу. Вода заливалась сквозь палубные вентиляционные отверстия, с которых буря содрала крышки. В кладовых мешки с мукой превратились в мешки с цементом, бобы рассыпались по всему полу, вода залила все каюты и все проходы.

После ужина, сопряженного с риском и потребовавшего акробатической ловкости, когда за столами практически не осталось места для людей, так как все было затянуто сеткой,

удерживающей посуду, лейтенант Брейтхаупт пошел к себе в каюту, чтобы вздремнуть перед тем, как наступит его очередь идти на полувахту. Он-то считал, что уложил свои вещи самым аккуратным образом, но вид у каюты был как после большого погрома. Сначала он всячески старался разложить все по местам, но как только ему удавалось схватить одну вещь, другая за его спиной уже убегала от него. Тщетно гоняясь за своим добром, он вдобавок насажал себе синяков и в конце концов на все махнул рукой.

Может быть, подумал лейтенант, эту кутерьму легче переносить в лежачем положении? Но на опыте он вскоре убедился, что спать в такой обстановке совершенно невозможно. Его то переворачивало вверх тормашками, так что кровь прилиwała к мозгу, то бросало вниз, и он оказывался практически стоящим на ногах. И лишь поручни не давали ему упасть с койки, когда корабль бросало в обратную сторону. В довершение всех этих неудобств оглушительно бухали машины, преодолевая сильное волнение.

Каюта Брейтхаупта напоминала заколдованную комнату. Казалось, что одежда, развешанная на радиаторе для просушки, живет собственной жизнью. Когда корабль заваливался на бок в одну сторону, она выпрямлялась, как флаги на ветру, а когда его кидало в другую сторону, одежда ударялась о переборку. А какой стоял шум! Уши закладывало от непрерывного грохота и рокота, стука и треска, лязга и дребезжания, щелканья и хруста, громыхания и звяканья, баха-

нья и хлопанья, гула и рева, а вода шипела и свистела, булькала и журчала, плескала и хлюпала. Казалось, надежды нет. Брейтхаупт бросил попытки уснуть и встал с койки.

По крайней мере в этом хаосе воды, ветра и брызг с низко нависающими тучами, до которых можно достать рукой, свирепыми шквалами с градом и снегом едва ли стоило опасаться появления вражеского судна. Если Датский пролив и патрулировали британские корабли, то в такую погоду они, конечно, постарались бы укрыться где-нибудь или повернули носом по ветру и меньше всего стали бы думать о встрече с немецким карманным линкором. А что касается воздушной разведки, то о ней не могло быть и речи; ни британские ВВС, ни люфтваффе не поднялись бы в воздух в такое ненастье – а если бы и поднялись, то ничего бы не разглядели. Поэтому капитан обошелся минимальным количеством людей на дежурстве. Остальные могли отдохнуть или поспать, если сумеют. 4, 5 или 6 ноября отдохнуть будет некогда.

Только те, в чьем ведении находилось управление кораблем, оставались на вахте, и разбушевавшаяся стихия ни на минуту не давала им расслабиться. Сам капитан привык к бурям во время долгой службы на эсминцах, но однажды и он не удержался на ногах, когда тяжелый вал обрушился на корабль и сильно накренил его. Капитана бросило в угол мостика, вдогонку за ним полетел рулевой, тоже не устоявший на ногах, а молодой матрос, сумев не потерять головы, рванулся вперед и взял управление на себя, пока рулевой не до-

полз до своего места у кнопочного рулевого аппарата.

Из-за того, что вокруг падало все и вся, в лазарете у матроса со сломанными бедрами начала прибывать компания из раненых. Несколько человек из аварийной бригады, пытавшихся задраить вентиляционное отверстие на носу, с такой силой швырнуло вниз, что им тоже потребовалась врачебная помощь. Даже закаленный в шторма капитан сломал руку, а первого помощника чуть не смыло за борт. В последний момент его оттащили матросы.

Действительно можно было подумать, что, как заметил командир подводной лодки Шондер, люди делятся на три группы: живых, мертвых и моряков.

В полночь в наилучшем расположении духа на мостик явился метеоролог Дефант.

– Ну что, господа, – бодрым тоном осведомился он, – вы мной довольны?

– Хорошенького помаленьку, – проворчал штурман фрегаттен-капитан Хюбнер. – По-моему, вы перестарались.

Сквозь завывание ветра Дефанту послышалось в его словах скрытое уныние.

– Что случилось? – спросил он.

– Мы потеряли пару добрых моряков, в том числе боцмана Хеллгерта, – сообщили ему. – Их смыло волной.

До самого рассвета буря усиливалась, и, посоветовавшись с офицерами на мостике, вахтенный рулевой записал в судовом журнале, что сила ветра составляла 11–12 баллов.

Огромные волны все так же глухо ударялись о корабль, и в воздухе постоянно стоял монотонный гул. Но даже самая долгая ночь когда-нибудь кончается, и мало-помалу начало светлеть, но только очень медленно и как бы неохотно. Тьма неторопливо уступала место холодному, серому рассвету, и буря начала стихать. Теперь ветер дул прямо в корму, и корабль шел устойчивее. В его недрах дела постепенно налаживались. Матросы, вернувшись с ночной вахты, энергично принялись за дело, не дожидаясь распоряжений, и, хотя устали до полусмерти, навели порядок в кают-компаниях. Вода схлынула, освободив каюты и коридоры.

С раннего утра работа закипела в полную силу. Погода улучшалась, барометр снова начал подниматься. Шторм еще не отбушевал, но уже потерял ярость урагана, и сила ветра лишь в редких шквалах достигала 10 баллов. Волнение чуть-чуть улеглось, расстояние между гребнями волн составляло несколько сотен метров, и в пене виднелись прожилки, делаая ее похожей на мрамор. Тяжелые валы больше не обрушивались на корабль, и вздымающиеся волны накатывались так равномерно, что их приближение можно было рассчитать, однако передвигаться по палубе пока еще было опасно, так как весь корабль покрывала блестящая корка льда.

Но капитан должен был знать, как сильно шторм повредил корабль, и потому отважные моряки, обвязавшись во-круг пояса веревками, уже карабкались по палубам, выясняя последствия бури. Повсюду они находили хаос и разруше-

ние. Сильно пострадали два катера. Один, висевший на вогнутых шлюпбалках по правому борту, был полностью разбит. Катер, изготовленный из прочных деревянных досок, рассчитанных на то, чтобы выдерживать большую нагрузку, так сильно бился о корабль, что теперь годился разве что на дрова. Катер по левому борту тоже получил сильные повреждения, но его еще можно было починить, и корабельный плотник, вероятно, справился бы с этой задачей.

На мостике возобновилось обычное дежурство. Штурман следил за красной линией на шкале эхолота и сравнивал величины, которые показывал тот, с глубиной гренландских вод, означенных на его картах. А в полдень для всех был готов горячий обед.

Видимость по-прежнему не превышала 270 метров, глазами «Шееру» служил радар, который неустанно обшаривал горизонт во всех направлениях. Через несколько часов после того, как корабль прошел самую узкую часть пролива, примерно в 5500–6500 метрах по левому борту был обнаружен объект, несомненно корабль, и капитан отдал приказ взять на несколько градусов западнее, чтобы увеличить расстояние между «Шеером» и незнакомцем. Это случилось в три часа пополудни. По всей вероятности, это был вспомогательный британский крейсер, патрулировавший пролив, но в условиях плохой видимости едва ли он мог что-нибудь предпринять. Поскольку, как было известно, в те годы радиолокационные аппараты не состояли на вооружении у против-

ника, на «Шеере» могли не опасаться, что их обнаружат.

По мере приближения вечера погода продолжала улучшаться, и на следующее утро полярный ураган сменился порывистым ветром со шквалами до 6–7 баллов. Стало теплее, так как «Шеер» оставил позади ледяные горы Исландии.

«Шееру» удалось пройти через Датский пролив. Внезапный прорыв, столь важный для тех целей, которые перед ним стояли, увенчался успехом. Буря, к счастью для «Шеера», продолжалась достаточно долго, чтобы дать ему проскользнуть мимо вражеских глаз незамеченным. В тех местах, куда он проник, он уже мог не опасаться британских патрулей и тем более воздушной разведки. Лишь позже, после вступления в войну США, когда в Атлантике полным ходом шли военные действия с участием подводных лодок, противник включил так называемую «черную яму» на североатлантических морских путях в перечень районов, где регулярно велась воздушная разведка.

Воскресенье, 3 ноября. В полдень «Шеер» находился где-то около 50° северной широты, затем капитан снова взял курс на север. Теперь корабль широкими взмахами прорезал воды Атлантики, словно ища иголку в стоге сена. Еще все заметили, что Кранке часто совещается с капитаном Будде, начальником службы «В», или, иными словами, службы радиоперехвата, отслеживавшей вражескую активность на радиоволнах. При этом также присутствовали Паль, эксперт-дешифровщик, и лейтенант Войчеховски-Эмден, начальник

связи. Войчеховски был сыном капитана рейдера «Эмден», прославившегося во время Первой мировой войны, и в знак его заслуг ему разрешили прибавить к своей фамилии название корабля.

Служба радиоперехвата в Германии давно уже выяснила примерное время отхода так называемых конвоев НХ, то есть конвоев, которые собирались в Галифаксе и затем отправлялись на Британские острова, обеспечивая постоянные поставки товаров и продовольствия. Но попытки разузнать, каким курсом они следуют, терпели неудачу, к тому же установленный курс наверняка менялся через нерегулярные промежутки времени. Было известно лишь то, что противолодочные патрули встречаются где-то после 20° западной долготы. Под какой защитой шли конвои, пересекая Атлантику, выяснить не удалось. Согласно имевшейся информации, собранной службой радиоперехвата, через тот район, где собирался действовать «Шеер», направлялись два конвоя – НХ-83 и НХ-84. Более подробных сведений не было. Очевидно, британцы получили распоряжение соблюдать строжайшее радиомолчание. Однако зона, где «Шеер» вел поиски, находилась между 52° и 54° северной широты и между 32° и 35° западной долготы, и Кранке был уверен, что обязательно встретится с тем или другим конвоем.

Усердие службы радиоперехвата не прошло незамеченным для команды, к тому же капитан приказал впередсмот-

рящим проявлять особую бдительность. Очевидно, что-то назревало. Кранке благополучно провел корабль через Датский пролив наперекор ревущему урагану, и теперь экипаж был уверен в нем больше чем когда-либо. Сначала матросы и унтер-офицеры считали, что все обойдется; потом надеялись, что все обойдется; а теперь точно знали, что все обойдется. Это мнение разделяли все матросы и офицеры корабля, которые теперь могли обратить внимание на другие проблемы.

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.