



Дэвид Вудворд «Тирпиц». Боевые действия линкора в 1942-1944 годах

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608865

«Тирпиц». Боевые действия линкора в 1942–1944 годах:

Центрполиграф; М.; 2005

ISBN 5-9524-1636-5

Аннотация

Гигантский линкор «Тирпиц» был гордостью германского флота и самым большим военным кораблем в Западном полушарии. Одним своим существованием он оказывал серьезное влияние на ход войны. Контроль за действиями корабля требовал привлечения значительных сил воздушного и морского флотов. Эта книга рассказывает об отчаянных попытках союзников потопить гигантский линкор «Тирпиц», представлявший смертельную угрозу для военно-морского флота союзников в Атлантике.

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| Предисловие | 4 |
| Глава 1 | 10 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 32 |

Дэвид Вудворд «Тирпиц». Боевые действия линкора в 1942–1944 годах

Предисловие

Рассказ о роли «Тирпица» («Tirpitz») в войне на море не может не отличаться некоторой расплывчатостью. Боевыми достижениями этот линкор¹ был в значительной степени обязан одному лишь своему существованию, в то время как другие надводные корабли, подводные лодки и авиация наносили реальные удары по союзникам в местах, находящихся порой в тысячах миль от его местоположения.

В какой-то мере его роль схожа с ролью германского флота открытого моря. В Первой мировой войне этот флот поддерживал боевые действия подводных лодок и авиации, наносивших удары по линиям снабжения союзников, и сковывал действия их сил – в основном британских, чья совокупная военно-морская мощь превосходила мощь германского флота.

Борьба против «Тирпица» началась сразу после того, как он вступил в строй в январе 1942 г., и продолжалась вплоть

¹ Линкор – линейный корабль. (Здесь и далее примеч. ред.)

до его гибели почти три года спустя. Сначала она велась в рамках операций против других больших немецких надводных кораблей, но в конце остался только «Тирпиц», несмотря на то что с географической точки зрения условия войны складывались в пользу немецкого флота. Наличие у него баз в Атлантике, как в Норвегии, так и во Франции, означало, что позиции блокады Германии в 1914–1918 гг. – в проливе Па-де-Кале и рубеж Берганд – Шетландские острова – были бесполезны.

Таким образом, Атлантический океан был открыт для немецких кораблей, а ведь это был океан, через который в британские порты шли поставки вооружения и техники из США и по которому Великобритания доставляла войска и материальные средства на Ближний и Дальний Восток, а также осуществляла поставки в Советский Союз.

С самого начала военных действий союзников главный удар по коммуникациям в Атлантике наносили германские подлодки, тем не менее, немецкие надводные корабли тоже играли определенную роль. В то время, когда положение на фронте зависело даже от одного-единственного конвоя союзников, удачное и искусное применение надводных кораблей могло изменить весь ход войны.

В этих условиях было крайне необходимо сдерживать действия больших немецких рейдеров²; ведь, по крайней мере в

² Рейдер – надводный корабль или вооруженное судно, ведущее самостоятельные боевые действия на морских коммуникациях противника с целью наруше-

начале войны, они могли совершать плавания, которые были не под силу подводным лодкам. Один рейдер класса «Граф Шпее» мог отвлечь от главного театра военных действий в Атлантике до десятка крупных кораблей союзников.

На коммуникациях союзников действовали не только немецкие военные корабли, построенные специально для рейдов на коммерческих линиях, но и переоборудованные для этих целей грузовые суда (вспомогательные крейсера). Они атаковали одиночные торговые суда или обеспечивали снабжение других кораблей.

Эти действия достигли своего апогея весной 1941 г., еще до того, как «Тирпиц» вошел в строй, но в то время мы еще не знали, что эпоха господства надводных кораблей ушла в прошлое; из десяти крупных кораблей Германии «Бисмарк», «Тирпиц», «Шарнхорст», «Гнейзенау», «Граф Шпее», «Шерер», «Лютцов» (бывший «Дойчланд»), «Принц Евгений», «Хиппер» и «Блюхер» были потоплены только «Бисмарк», «Граф Шпее» и «Блюхер», и мы не могли даже предположить, что оставшиеся корабли будут из-за нехватки топлива и все возрастающего господства союзников в воздухе пребывать в бездействии.

В результате этого к концу войны большие корабли противника уже не могли нанести союзникам такой урон, какой они наносили раньше. В связи с этим может возникнуть вопрос – почему особое внимание уделяется именно «Тирпи-

цу», а не другим немецким линкорам?

Тому есть две причины. Во-первых, необходимо принять во внимание тот факт, что его размеры и вооружение, а также мужество и мастерство, которые были проявлены при его уничтожении, оказали ощутимое влияние на ход войны на море. Во-вторых, причина изучать историю этого корабля заключается в том, что условия его участия (или неучастия) в боевых действиях 1942–1944 гг. больше соответствуют условиям, которые могут сложиться в возможной будущей войне, чем те, что были в войне 1939–1945 гг.

Следует отметить, что большим подспорьем для союзников стали растущие трудности противника в обеспечении своего флота топливом и возросшая дальность и ударная мощь их бомбардировочной авиации; однако не надо забывать, что, какими бы значительными ни были эти преимущества, они вряд ли много дали бы без подавляющего превосходства союзников в кораблях, самолетах и сухопутном вооружении.

Весьма сомнительно, что это исключительное превосходство сохранится за нами в следующей войне. Демократические страны не вступят в войну при наличии у них превосходства сил, поскольку в этом случае им не угрожает нападение.

Соответственно, если возникнет необходимость потопить или повредить любой корабль в такой же ситуации, в которой

оказался «Тирпиц» в 1942–1944 гг., это будет очень трудной задачей, и поэтому опыт борьбы с «Тирпицем» может оказаться очень полезным.





Глава 1

ГЕРМАНСКИЕ ВМС

«Тирпиц», по завершении строительства, стал самым большим линкором в мире. В течение трех лет он отсиживался в отдаленных фьордах Северной Норвегии в районе Нордкапа. Корабль крайне редко выходил в Атлантику, но одним своим присутствием оказывал огромное влияние на ход войны.

Для того чтобы предотвратить его прорыв в Атлантику или нападение на конвои, следовавшие в Северную Россию, британский флот метрополии вынужден был все время находиться в боевой готовности. А чтобы держать этот флот в постоянной боевой готовности, приходилось приносить в жертву британские интересы в других частях света.

Многие корабли, вместо того чтобы воевать в других местах, следили за «Тирпицем», в то время как без их прикрытия гибли линкоры на Дальнем Востоке, тонули грузовые суда в Атлантике, рассеивались, уничтожались или задерживались конвои в Россию.

«Тирпиц» надо было потопить во что бы то ни стало, и мы делали все, что могли, — бомбили, торпедировали, минировали, устанавливали глубинные фугасы, используя авианосцы, бомбардировщики, мини-подлодки, боевых пловцов

и даже 55-футовое норвежское рыбацкое суденышко.

Этот линкор необходимо было постоянно держать под наблюдением с близкого расстояния – этим занимались подводные лодки, самолеты и группы бойцов норвежского Сопротивления.

Эта книга рассказывает о корабле и его судьбе. В ее основу легли материалы британских, норвежских и немецких официальных источников, а также воспоминания людей, союзников и врагов, которые участвовали в боевых операциях.

«Тирпиц» был спущен на воду в Вильгельмсхафене на верфи «Блом и Фосс» 1 апреля 1939 г. в присутствии Гитлера, который произнес в честь этого события речь, после которой атмосфера в Европе еще более накалилась, что и привело в конце концов к взрыву.

По немецкой традиции название корабля держалось в секрете до того самого момента, когда разукрашенная бутылка шампанского разбилась о его борт и рабочие опустили по обе стороны его носа щиты с надписью, сделанной тяжеловесным готическим шрифтом, – «Tirpitz».

Церемонию спуска на воду открыла дочь Тирпица фрау фон Хассель, жена немецкого посла в Риме, который позже был казнен за участие в заговоре 20 июля 1944 г.

Рядом с Гитлером и фрау фон Хассель на праздничной трибуне, над которой возвышался нос корабля, стоял гросс-адмирал Эрих Редер, который занимался строительством второго германского флота, подобно тому как гросс-адми-

рал Тирпиц строил первый³. Должно быть, Редер доволен выбором имени для этого линкора, поскольку, когда несколько недель назад на воду спускали корабль-двойник «Тирпица» – «Бисмарк», он разразился полной сарказма речью по поводу наименования боевых кораблей. Бисмарк был непопулярен в германском флоте, необходимость которого никак не хотел признавать, и только давление сверху заставило Редера согласиться с этим названием. Аналогичным образом кайзер Вильгельм II еще при жизни Тирпица приказал назвать один из своих крейсеров «Фюрст Бисмарк», чтобы умиротворить старого канцлера.

Для Редера и второго германского флота спуск на воду корабля «Тирпиц» явился вехой на пути создания ВМС, достаточно крупных, чтобы представлять реальную угрозу для Великобритании на воде и под водой. Еще пять или шесть лет мира, считал Редер, и эта цель будет достигнута. Это случилось бы в 1945 г., как раз через 10 лет после того, как Гитлер нарушил условия разоружения, предусмотренные Версальским договором, и как раз через четверть века после того, как первый германский флот совершил массовое самоубийство у Скапа-Флоу.

Изучение событий, происшедших за 20 лет, между 1919-м и 1939 гг., и за всю жизнь Тирпица и Редера, помогает по-

³ Первый германский флот – здесь: флот кайзеровской Германии в годы Первой мировой войны. Второй германский флот – Кригсмарине (флот фашистской Германии).

нять, почему Германия вела боевые действия именно так, а не иначе. Объясняют эти события и действия корабля «Тирпиц».

По условиям Версальского договора от ВМС Германии осталось лишь восемь линкоров додредноутной эры, уже успевших устареть к 1919 г., восемь легких крейсеров такого же возраста, 22 эсминца и два торпедных катера. Подводные лодки и морская авиация попали под запрет.

Вдобавок предписывалось, что водоизмещение любого корабля, строящегося взамен пришедшего в негодность, должно быть меньше, чем у корабля того же типа, строящегося в любой другой стране. Максимальное водоизмещение для линкоров было установлено в 10 000 тонн, крейсеров – 6000 тонн, эсминцев – 800 тонн и торпедных катеров – 200 тонн.

Но самым печальным было состояние духа немецких моряков, которые не могли забыть могущественный надводный флот – второй по силе в мире, – который был уничтожен без решающей битвы. Его гибель по приказу свыше, последовавшая во время кризиса в войне, высекла искру, которая в течение нескольких дней разожгла огонь революции в измотанном войной полуголодном Втором рейхе.

Имперский флот закончил свои дни в сознании того, что не оправдал надежд нации и не выполнил свой долг, став причиной того, что война закончилась для немцев величайшим унижением, хотя это и позволило спасти жизни сотен

тысяч немцев и союзников, которые оказались бы напрасной жертвой в безнадежной для Германии борьбе в первые месяцы 1919 г.

Положение было ужасным и даже могло показаться безнадежным; разгромленная страна в огне революции и опозоренный флот – без кораблей и экипажей. Все, что осталось, – это горстка офицеров, которые с исключительным упорством, против воли своего народа, своего правительства и в нарушение условий договора, навязанного странами-победительницами, взялись за возрождение военно-морских сил.

Флот Редера должен был стать вторым германским флотом; начало ему было положено при крайне удручающих обстоятельствах, в отличие от условий строительства первого флота менее чем четверть века назад, когда Тирпиц, государственный секретарь по делам ВМС, занялся преобразованием горстки кораблей, способных в 1897 г. вести лишь оборону побережья, во флот, на который не посмел бы напасть самый мощный флот в мире (конечно же британский).

Германская дипломатия тех лет, действовавшая с дубинкой в руках и прекрасными словами на устах, всячески старалась убедить весь мир, что этот флот предназначен для предотвращения нападения Великобритании, а вовсе не для войны с ней.

Тирпиц утверждал, что не видит причин для беспокойства со стороны Великобритании по поводу его флота, точно так

же как Гитлер позже заявлял, что не видит причин для беспокойства с ее же стороны по поводу вторжения немецких войск в Польшу или нарушения англо-германского морского соглашения, хотя, как мы позже убедимся, Редер создавал флот специально «для решения британской проблемы», и он должен был достичь нужной мощи, пока Великобритания все это наблюдала.

Тирпиц родился в 1849 г.; как и большинство морских офицеров, он был выходцем из среднего класса; частица «фон» была пожалована ему позже. Его назначили госсекретарем после командной должности в Китае, но, еще будучи инспектором по торпедным катерам, он выделился своими недюжинными организационными способностями. Торпедные катера представляли собой хрупкие суденышки; их вооружение и сами они были в ту пору новинкой. Никто не знал, на что они были способны, но во Франции и Германии надеялись, а в Великобритании боялись, что их появление станет концом великого британского броненосного флота. Тирпиц взял эти катера под свою опеку и бесконечными учениями довел их боевую подготовку до высочайшего уровня. Они передали его по наследству эсминцам флота открытого моря⁴, а те поддерживали его до самого конца Первой мировой войны. И только после Ютландского боя эсминцам

⁴ Флот открытого моря (Hochseeflotte) – название главных сил ВМФ Германии в годы Первой мировой войны.

британского Гранд-Флита⁵ удалось – если вообще удалось – достичь такого же уровня.

Когда Тирпиц начал свою кампанию по созданию большого флота, в его распоряжении находились финансы, на его стороне было общественное мнение и поддержка Германской военно-морской лиги, насчитывающей около миллиона членов, а также горячая поддержка императора.

Тирпиц создал первоклассные корабли, подготовил хорошо обученные экипажи, а также умелых офицеров младшего и среднего звена, но не позаботился о подготовке кадров для высшего военно-морского командования. Он намеренно отделил свои структуры снабжения и управления от собственно военно-морского командования, которое номинально осуществлялось кайзером, чтобы в своей работе получить полную свободу, и это явилось его серьезнейшей ошибкой. Когда началась война, в высшем звене не оказалось никого, кто мог бы руководить военно-морскими операциями и кто был бы способен командовать флотом. Только через 18 месяцев войны главнокомандующим стал командир эскадры флота открытого моря в начале войны Рейнхольд Шеер, который проявил себя как великий адмирал, но только в конце войны он получил должность и власть, необходимую для эффективного ведения военно-морских операций.

Тирпиц, который до войны надеялся стать рейхсканцле-

⁵ Гранд-Флит (Grand Fleet) – название главных сил английского флота в водах метрополии во время Первой мировой войны.

ром, с началом ее оказался не у дел и принялся обивать пороги верховного штаба в Кобленце или докучать своим присутствием офицерам первого эшелона в Люксембурге, пытаясь заставить их выслушать его. Но верховному штабу, поглощенному делами армии, до флота не было никакого дела. во-первых, они могут выиграть войну и без него, а во-вторых, их возмущал тот факт, что до войны военно-морские силы загребали себе народные деньги, которые, по мнению генералов, лучше было бы потратить на укрепление сухопутных войск.

Тирпиц, похоже, и сам не знал, чего хочет, но понимал, что прозябание на базах ничего хорошего флоту не сулит, и через несколько месяцев после начала войны убедился, что единственная надежда на победу на море – использование подводных лодок против торговых судов, от которых зависело существование союзников; но, чтобы добиться успеха, подлодкам следовало топить корабли без предупреждения, а это было строжайше запрещено международным правом. Бетманн-Холльвег, который был тогда канцлером, согласился, по всей видимости с великой неохотой, нарушить нейтралитет Бельгии, что заставило вступить в войну Великобританию. Но он не был готов согласиться на нарушение немецкими подлодками международного морского права, поскольку это наверняка повлекло за собой вступление в войну Соединенных Штатов. Армейские генералы не сомневались в своем успехе зимой 1914/15 г., и дела флота их совсем не вол-

новали, так что Тирпиц оказался тогда в оппозиции и к армии, и к политикам.

А тем временем война на море началась совсем не так, как ожидали немецкие морские офицеры. Предполагалось, что флот открытого моря или его часть ударит по британским экспедиционным силам во время их переправы через пролив Ла-Манш, но армия заявила, что ей все равно, потопят британцев или нет, поскольку она с легкостью разобьет их на полях сражений. Кроме того, считалось, что Великобритания вступила в войну чисто символически и будет стремиться заключить мир, если ее союзники будут разгромлены на суше, – положение сравнимое с уверенностью Гитлера в том, что Великобритания запросит мира в 1939 г., после разгрома Польши, и в 1940 г., после разгрома Франции, и в 1941–1942 гг., когда Россия, казалось, была на грани краха.

Так что не было смысла жертвовать флотом, особенно если учесть, что многие считали, будто само его существование могло бы повлиять на решения мирной конференции, которая ожидалась к Рождеству 1914 г. Поэтому военные корабли стояли на приколе, а моряки были разочарованы и озадачены не только своим собственным бездействием, но и тем, что британцы воевали совсем не так, как ожидалось.

В Германии полагали, что в начале войны британский флот выдвинется в Гельголандскую бухту для блокады немецкого флота и станет удобной мишенью для немецких торпедных катеров, а сама бухта будет усеяна минами. Бри-

танцы так, конечно, не поступили, но одна вылазка англичан в бухту стоила немцам трех легких крейсеров и одного эсминца. Англичане потерь не понесли. Блокадные рубежи протянулись от Шотландии до Норвегии, вдалеке от немецких портов, так что от мин и подлодок британский флот потерял всего один линкор. До 1911 г. на рубежах планировались действия, которых как раз и ожидали в Германии, но после Агадирского кризиса в адмиралтейство пришли Черчилль и Луи Баттенбергский в качестве, соответственно, первого лорда и первого морского лорда. Они ликвидировали крайнюю неразбериху в вопросах планирования и организации действий ВМС, царившую в адмиралтействе.

Луи Баттенбергский, немец на британской службе, был безраздельно предан принявшей его стране, однако с началом войны его сместили с должности из-за ложных слухов, история возникновения которых так и осталась ненаписанной. Его стратегия дальней блокады была единственно возможной в то время, учитывая полнейшее отсутствие у британского флота опыта защиты от мин и торпед, но она означала отказ от проникновения британского флота (кроме субмарин) в Балтийское море, что могло бы оказать большую помощь русской армии.

Когда немцы поняли, что британский флот находится далеко на базах в Северной Шотландии и Ирландии, они предприняли серию рейдов к городам восточного побережья Англии, осуществленную крейсерами. Ущерб, нанесенный эти-

ми набегами, был весьма незначительным, но всегда существовала вероятность того, что небольшая часть британского флота будет застигнута врасплох и потоплена немецкими крейсерами, субмаринами или минами. Это чуть было не случилось 17 декабря 1914 г., когда у немцев появилась возможность уничтожить британскую эскадру, а у британцев – потопить три немецких крейсера. Обе возможности были упущены из-за плохой погоды, невезения и неумения, хотя командовавший немецкими крейсерами Хиппер был не слабее Шеера. В следующем рейде немцы попали в ловушку, потеряли самый слабый свой корабль «Блюхер» и чуть было не лишились еще одного корабля, спасенного от уничтожения мичманом, который, когда загорелись две кормовые орудийные башни, угрожая взрывом боеприпасов, голыми руками открыл раскаленную докрасна водяную пожарную заслонку. Когда корабль вернулся в Вильгельмсхафен, две эти сгоревшие башни открыли и все увидели орудийные расчеты, занимавшие свои штатные места. Как только в башни попал воздух, их тела рассыпались в прах. Они были заживо кремированы бушующим пламенем.

После этой операции, названной битвой у Доггербанки, флот открытого моря вновь стал вести себя осторожно, поскольку было признано, что если бы командир британской эскадры правильно понял приказ британского командующего Битти и если бы качество постройки немецких кораблей не было таким высоким (за что отвечал Тирпиц), то герман-

ская эскадра линейных крейсеров была бы уничтожена.

Кайзер запретил рисковать основным флотом без своего согласия. То же самое предпринял Гитлер в следующей войне и с такими же печальными последствиями.

В то же время умение англичан вести перехват поражало воображение, а ведь тогда не было еще ни радаров, ни воздушной разведки. Фактически, причиной такого успеха была редкая удача: в первые дни войны на Балтике русские загнали на мель легкий немецкий крейсер «Магдебург» и забрали с него книгу кодов, копию которой передали Великобритании.

В последовавшее затишье Тирпицу удалось продолжить кампанию за неограниченную подводную войну. Однако к тому времени флот открытого моря упустил шанс победить в надводной битве; в последние месяцы 1914 г. разница в мощи германского и британского флота была настолько мала, что, решись Германия, не растерявшая еще своей мощи, дать морское сражение, она увидела бы, что британцы имеют всего на два-три корабля больше. Опыт Ютландского сражения, когда в течение первых двух часов были потоплены три крупных британских корабля и ни одного равного им немецкого, наглядно показывает, что могло произойти.

Тем временем немецкие тяжелые и легкие крейсера, которые в начале войны находились за пределами своих территориальных вод, пытались нанести как можно больший урон британскому судоходству, и ядром этих сил была бывшая

Дальневосточная эскадра под командованием графа Шпее, включавшая в себя броненосные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Это соединение пересекло Тихий океан, сея повсюду панику и страх. Союзники охотились за ним от вод Японии до Австралии и около берегов Чили, одновременно пытаясь защитить от них свои конвои с войсками и торговые линии.

За исключением того, что конвои, опасаясь встречи с немецкими крейсерами, не выходили в море и нарушилось судоходство союзников, Шпее мало чего добился, покуда не достиг берегов Чили. Здесь у мыса Коронель он наткнулся на уступавшую ему в силе английскую эскадру под командованием контр-адмирала сэра Кристофера Крэдока, которому пришлось выбирать между атакой и отходом под прикрытие тихоходного линкора, устаревшего, но способного отбиться от всей немецкой эскадры, задержись она здесь на какое-то время. Крэдок решил атаковать противника, и два самых крупных его корабля были потоплены вместе с экипажами, тогда как немцы потерь не понесли. Британского адмирала впоследствии порицали за то, что он не ушел под защиту своего линкора, но в этом случае у него не было бы ни единого шанса догнать более быстроходного противника. Перед ним стояла вечная дилемма; можно быть почти уверенным, что на решение Крэдока атаковать оказала влияние история о том, как после ухода крейсеров «Гебен» и «Бреслау» в Черное море через Дарданеллы в первые месяцы войны другой

британский адмирал подвергся резкой критике за то, что не атаковал противника, хотя тот значительно превосходил его в силе.

Крэдок ни за что не напал бы на немецкие крейсера, имея он хоть какую-нибудь альтернативу. Из уроков Первой мировой войны следовало, что нет такого понятия, как «полезное поражение», то есть боевое действие, в котором менее крупный корабль, значительно уступающий противнику в огневой мощи, мог нанести большой урон более крупному кораблю, чтобы оправдать свое принятие боя вместо бегства. Так, не только Шпее разбил Крэдока, но и британский вице-адмирал Стэрди разгромил Шпее вблизи Фолклендских островов всего лишь через месяц после битвы у мыса Коронель, а немецкие рейдеры, рассеянные по Тихому и Индийскому океанам и в Южной Атлантике, были перехвачены и потоплены, будучи не в состоянии нанести противнику ощутимый ущерб.

Во Второй мировой войне все было как раз наоборот: снова и снова более мелкие корабли, даже ценой собственной гибели, могли, по крайней мере, вывести из строя своего более крупного противника. Этот факт очень сильно повлиял на ведение немцами надводных рейдовых операций во время этой войны. Даже крупные немецкие корабли старались избегать атак со стороны малых кораблей противника, ибо их командиры понимали, что, хотя противник и будет потоплен, существует риск получить тяжелые повреждения вдале-

ке от своих баз.

И даже если они добирались до своих баз, всегда существовала перспектива долгого нахождения в ремонте, в то время как Королевские ВВС и британские корабли состязались между собой в способности уничтожить стоящий в доке корабль противника.

Когда немцы задумались об этом, им пришлось учесть результаты сражения 14000-тонного немецкого крейсера «Адмирал Хиппер» с английским эсминцем «Глоуворт», в котором погибающий английский корабль, в десять раз меньший по размеру, протаранил противника и на несколько недель вывел немецкий крейсер из строя в самом начале норвежской кампании. Похожая ситуация сложилась, когда два английских эсминца, «Ардент» и «Акаста», сражались с «Шарнхорстом» в конце этой же кампании, и, прежде чем их потопили, они торпедировали и вывели «Шарнхорст» из строя на шесть месяцев.

И это еще не все; немецкий рейдер «Корморан», переоборудованный из торгового корабля, прежде чем затонуть, смог поджечь австралийский крейсер «Сидней». Австралиец ушел объятый пламенем и больше уже в сражениях не участвовал. Американское торговое судно с единственным орудием на борту потопило немецкий рейдер, а индийский тральщик и голландский гражданский танкер, имея на двоих две маленькие пушки, сражались против двух японских вспомогательных крейсеров, вооруженных 5,5-дюймовыми орудия-

ми, и один из них пустили на дно.

Трудно найти слова, чтобы описать героизм и мужество моряков, проявленные ими в этих сражениях, но, анализируя самым хладнокровным образом их ход, всегда следует помнить, что это одно из главных условий победы. Вступая в бой с более слабым противником, необходимо было помнить, что он станет сражаться до конца, поскольку его гибель – ничто по сравнению с гибелью более крупного корабля. Кроме того, в обеих мировых войнах более слабая сторона меньше зависела от баз снабжения и ремонта.

От очевидцев мы знаем, что эта проблема заботила Шпее, когда он вел свою эскадру к гибели на Фолклендах. Он вынашивал идею нападения на Порт-Стенли, столицу островов, и захвата в плен губернатора в качестве возмездия за пленение англичанами губернатора Самоа. Командир «Гнейзенау» ужаснулся, узнав об этих планах, и попытался отговорить адмирала от нападения на Порт-Стенли, продиктованного лишь вопросом престижа. В конце концов, у Шпее имелось полно других дел: необходимо было нарушить судоходство на реке Ла-Плата; в Африке было несколько очагов войны, и немецкие корабли могли бы оказать своим войскам большую помощь, и, наконец, он мог с триумфом вернуться домой в Германию, обойдя половину земного шара, уничтожив по пути английскую эскадру и сорвав переброску войск и снаряжения. Кстати, Шпее выманил в Атлантику три английских линейных крейсера – а ведь это были единствен-

ные корабли, способные потопить немецкие линейные крейсера, уже начавшие свои рейды вдоль британского побережья. Но он пошел на Фолкленды, полагая, что гавань пуста, и обнаружил, что за день до этого туда прибыли два английских крейсера. Британцы долго гнались за Шпее, и уже на закате в пустынных приантарктических водах барахтались уцелевшие после боя немецкие моряки, которых атаковали альбатросы. В бою были потоплены четыре из пяти немецких кораблей, а оставшийся на плаву загнан в укрытие у берегов Чили и три месяца спустя был захвачен у Хуан-Фернандеса – острова Робинзона Крузо.

А в Германии Тирпиц с болью в сердце следил за этими событиями. И хотя ему удалось убедить кайзера и других, что Германии был нужен не флот рейдеров, а флот линейных кораблей, он высоко оценил действия рейдеров и прекрасно понимал, какое преимущество получил бы флот открытого моря, если бы начал боевые действия, в то время когда британский большой флот был ослаблен посылкой кораблей для охоты за Шпее.

Тирпиц полагал, что если бы Шпее держал свои корабли порознь и подальше от английских баз, то сумел бы достичь гораздо большего, и все мечтал повторить этот опыт и послать соединение рейдеров флота открытого моря в дальнейшее плавание. Из книги «Мировой кризис» мы знаем, как опасались этого Черчилль и его коллеги в этой и следующей войне, но идеям Тирпица и опасениям Черчилля не суждено бы-

ло сбыться, вероятно, из-за трудностей снабжения такого соединения углем – поскольку было это до всеобщего перехода больших военных кораблей на дизельное топливо.

Миновал 1915 г., на протяжении которого Германии везло на суше и не везло на море. Несмотря на протесты Тирпица, неограниченная подводная война была начата в феврале, когда для ее эффективного ведения не хватало подводных лодок, и, хотя потери англичан были велики, немцы, вероятно, потеряли гораздо больше в результате реакции американского общественного мнения на потопление лайнера «Лузитания» и другие подобные факты, сейчас менее известные. Из-за протестов Америки приказ о ведении неограниченной войны был изменен в марте 1916 г. на совещании, на которое Тирпиц даже не пригласили, после чего он ушел в отставку. Тирпиц сам поставил себя в положение, которое в полной мере выявило несостоятельность его политики и позиции. Он призывал к неограниченной подводной войне, но не обеспечил подлодки всем необходимым для ее ведения. Поэтому ему и пришлось рекомендовать отложить осуществление плана, к которому он сам же и призывал.

Его отвергли, а затем, позже, с ним даже не посоветовались, когда германское правительство изменило свое мнение и приостановило эту кампанию.

После выхода в отставку Тирпиц попал в рейхстаг и, как ярый националист, стал одним из тех, кто убеждал Гинденбурга выдвинуть свою кандидатуру на пост президента в

1925 г. Умер Тирпиц в 1930 г. Это был человек, сочетавший в себе самые разнообразные способности – он был первоклассным организатором, сумевшим до 1914 г. утвердиться при дворе кайзера; добившись этого, он счел, что способен принимать политические решения на международном уровне, хотя, по мнению последующих поколений, совершил ошибку, написав мемуары, в которых утверждал, что был всегда и во всем прав.

Изменения стратегии подводной войны в 1916 г. означали, что теперь подлодки смогут вести боевые действия в составе флота открытого моря; это совпало с назначением Шеера командующим этим флотом и с решением о том, что крупные корабли должны вести более активные боевые действия.

План Шеера заключался в том, чтобы расположить подлодки перед английскими базами и кораблями флота открытого моря совершать рейды, надеясь выманить большой флот туда, где в засадах притаились субмарины.

Один из таких рейдов был запланирован на конец мая; как обычно, англичане узнали об этом, хотя и не представляли себе его масштаба. Шеер покинул Вильгельмсхафен и направился к Назе в Норвегии. Корабли Джеллико и Битти покинули свои шотландские базы и направились на юго-восток. Впереди эскадр Джеллико и Шеера шли линейные крейсера под командованием Битти и Хиппера.

Левая оконечность колонны легких крейсеров эскадры

Битти, движущаяся на юг, обнаружила арьергард из легких крейсеров эскадры Хиппера, и битва у полуострова Ютланд началась.

Однако, несмотря на потери англичан, с наступлением ночи 31 мая британские корабли – как Битти, так и Джеллико – находились между немцами и их базами. Соотношение сил немцев и англичан составляло примерно пять к восьми, и Шеер этой ночью сделал три попытки прорваться через британские порядки и благополучно вернуться в свои порты. В конце концов ему удалось прорваться через линию британских эсминцев, следующих за линейным флотом. Сражение началось, но из-за ошибок в тактике ночного боя и ненадежной связи сведения об этом дошли до Джеллико слишком поздно, и немцы уже оказались в безопасности.

Британские моряки были удручены – плохая защита судов, низкое качество боеприпасов, ненадежная связь и отсутствие навыков ночного боя стоили им победы, – но и для немцев это означало, что, хотя они достигли Вильгельмсхафена с относительно небольшими потерями, война для них была фактически закончена.

Шеер был слишком хорошим моряком и слишком честным человеком, чтобы не признать, что своим спасением обязан удаче, он также понимал, что никогда не следует рассчитывать на удачу. Поэтому по возвращении в порт он написал рапорт, в котором утверждал, что у Германии нет шансов на победу, если не будет одобрена неограниченная под-

водная война. Еще один рейд флота открытого моря, который чуть было не вылился в крупное сражение, был принят 18–19 августа, но Шеер не строил никаких иллюзий относительно его исхода и продолжал настаивать на неограниченной подводной войне. Она началась, и Америка вступила в войну. Поначалу немцы считали, что американское участие не примет больших масштабов, поскольку американские войска не смогут попасть в Европу по морю, блокированному немецкими субмаринами; а Германия за шесть месяцев задушит Великобританию.

Но вместо этого Германия оказалась лицом к лицу с американской армией во Франции, и, несмотря на падение России, союзники оказались сильнее, чем когда бы то ни было, и на суше и на море.

После тяжелых поражений германской армии немцы запросили мира; но президент Вильсон заявил, что об условиях мира не может быть и речи до тех пор, пока ведется неограниченная подводная война. Подводные лодки были отозваны и вернулись на свои базы.

К этому времени флотом командовал Хиппер, а Шеер был чем-то вроде начальника Военно-морского штаба. Подлодки вновь были готовы взаимодействовать с флотом, и ВМС запланировали выполнить то, что пытались сделать еще в начале 1916 г., – расположить подлодки на траверзе британских морских баз, в то время как основная часть германского флота проведет рейд в надежде, что англичане выдвинут-

ся на юг, попадут на минные поля и подставят себя под удар субмарин.

Этот план, самый амбициозный из всех, предусматривал проведение рейда легких крейсеров и эсминцев в проливе Па-де-Кале, в то время как флот открытого моря займет позиции у северного побережья Голландии для их защиты. Если бы эта операция осуществилась, ущерб мог бы быть большим, но никак не повлиял на исход войны.

Но план так и не был реализован.

На следующее утро в Вильгельмсхафене команды двух линкоров отказались поднять якоря; верные присяге корабли окружили один из них и навели орудия на его носовую часть, где заперлись мятежники. Когда была передана угроза открыть огонь, командир и другие офицеры корабля поднялись на ходовой мостик. Если бы огонь был открыт, капитан разделил бы участь своего мятежного экипажа. Последовало напряженное ожидание, но в последний момент стюарду капитана удалось убедить бунтовщиков сдаться. Их арестовали и отправили на берег. Теоретически боевой поход мог бы продолжаться. Но Хиппер понял, что с командами, среди членов которых тлела искра мятежа, победы не достичь, и флот был рассредоточен. По чьему-то глупому распоряжению одна эскадра была отослана в Киль, где докеры, охваченные революционными настроениями, приняли ее с распростертыми объятиями.

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.