

Людвиг Кеннеди

В ПОГОНЕ ЗА «БИСМАРКОМ»

Перевод с английского Игоря Бунича

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ПОБЕДА

ГЛАВА 1

В мае 1941 года, когда большая часть Европы была уже захвачена Гитлером, Англия, отделенная от поработанной Европы лишь спасительной узкой полоской воды, одна противостояла нацистской Германии.

К западу, через просторы Атлантического океана, на том его берегу и на востоке — за Вислой два могучих гиганта ждали своего часа. Их время неумолимо приближалось, но пока они были лишь зрителями, считавшими себя нейтральными, хотя их нейтралитет был весьма странным...

По ночам города тонули в крошечной тьме: Ковентри, Гамбург, Девонпорт, Генуя, Брест — везде строго соблюдалось светозатемнение, а улицы, освещаемые блеклым светом маскировочных ламп, напоминали длинные тоннели. Люди были похожи на кроликов, снующих туда и сюда в постоянном ожидании опасности, испуганно глядящих в небо. Это было всегда, даже когда бомбардировщики не появлялись. Когда же они появлялись, то это уже была другая история...

Но некоторые города Европы все еще были ярко освещены. В сиянии ярких огней, гордясь чистотой и порядком, лежал Стокгольм, за строгим фасадом которого, так же как и в других нейтральных столицах вроде Мадрида, Берна и Лиссабона, гудел улей шпионажа и интриг. И немцы, и англичане имели здесь свои посольства, шпионя друг за другом, вербуя шведов в свои разведки, вынюхивая новости о всевозможных планах противника и радируя эти новости в Лондон и Берлин.

Одним из таких людей был капитан 1-го ранга королевского флота Великобритании Генри Динхэм. Самым

большим увлечением у него были парусные регаты и гонки. Он занимал должность английского военно-морского атташе в Копенгагене, когда немцы всего за сутки оккупировали Данию. Динхэму пришлось перебраться в Швецию, где он получил то же назначение. Почему? Он и сам не мог понять, поскольку шведского языка он не знал и в Швеции до этого никогда не был.

Он добрался до Стокгольма в июне 1940 года через Нарвик и Норд Кап, в то время как вермахт почти наступал ему на пятки. Незнание языка и отсутствие нужных связей поначалу крайне затрудняли его работу. Но он был упорен, хорошо разбирался в людях и умел правильно себя вести, так что год спустя Динхэм имел уже несколько очень ценных информаторов, в том числе и в вооруженных силах Швеции. Динхэм жил в небольшой комфортабельно обставленной квартире в аристократическом районе Стокгольма, встречаясь со своими агентами где придется: и в посольстве, и в лесной чаще. Он знал, что за его квартирой ведется круглосуточное наблюдение из находящегося напротив здания, что его телефон прослушивается, а в стены его кабинета вмонтированы микрофоны.

В этот майский вечер капитан 1-го ранга Динхэм находился в своей квартире, когда раздался телефонный звонок. Звонили из посольства, сообщая, что туда прибыл полковник Рошер Лунд, желающий срочно видеть его по чрезвычайно важному делу.

Полковник Рошер Лунд был военным атташе норвежского правительства в изгнании, которое располагалось в Лондоне. Будучи коллегой и личным другом Динхэма, он был также и его наиболее надежным и осведомленным информатором. Полковник был знаком со многими шведскими офицерами, с которыми еще до войны вел совместную работу по перехвату и дешифровке радиосообщений. Одним из тех, кого Лунд хорошо знал, был майор Торнберг, который, будучи по крови наполовину норвежцем, занимал должность начальника штаба

у шефа шведской секретной службы полковника Петерсена. Торнберг, ненавидя немцев за то, что они сделали с Норвегией, считал, что не принесет никакого ущерба своей стране, передавая информацию Лунду, если эта информация понадобится Англии для ведения войны. Дважды в неделю, по вечерам, Лунд приносил Динхэму в посольство секретные документы шведской разведки. Динхэм выбирал из этих документов то, что ему представлялось важным, и Лунд возвращал документы Торнбергу еще до начала следующего рабочего дня.

Динхэм сел на велосипед и поехал в посольство, которое находилось в пяти минутах езды по набережной. Никогда прежде Лунд столь внезапно не приходил в посольство, требуя специальной встречи, так что можно было предположить, что случилось нечто не совсем обычное.

Пройдя с Лундом в свой кабинет, Динхэм прочел доставленное сообщение, которое было кратким и на первый взгляд совершенно обычным. Это было донесение шведской разведки о том, что во второй половине сегодняшнего дня у южного побережья Швеции были замечены два крупных боевых корабля немцев, идущих с эскортом эсминцев и прикрытых с воздуха истребителями. Источник информации указан не был, и даже Лунд его не знал. (В действительности источником был шведский крейсер «Готланд», но из-за деликатности всего вопроса он не был указан даже в секретном донесении.) Хотя Динхэм немного сомневался в надежности полученной информации (из-за отсутствия источника), он после ухода Лунда быстро составил радиограмму в адмиралтейство, пометив ее грифом чрезвычайной срочности. В течение часа радиограмма была зашифрована и полетела через Северное море в Лондон:

«Каттегат сегодня 20 мая. В 15.00 два больших боевых корабля, эскортируемые тремя эсминцами, пятью сторожевиками, 10—12 самолетами»

тами, прошли Марstrand курсом северо-запад.
20.58/20».

Скоро покров секретности был сдернут. «Бисмарк» и «Принц Ойген» вышли в море! Операция «Рейнские учения» началась.

Главкомандующим флотом гитлеровской Германии был 65-летний гросс-адмирал Эрих Редер. Адмирал родился в небольшом городке под Гамбургом в семье учителя иностранных языков, унаследовав от своих родителей высокую интеллигентность, глубокую религиозность и простоту в обращении с людьми. Редер поступил на флот в 1894 году. В 1911 году служил штурманом на знаменитой яхте кайзера «Гогенцоллерн», а в течение следующих пяти лет занимал должность начальника штаба у легендарного командующего эскадрой линейных крейсеров адмирала Хиппера. В мае 1916 года Редеру довелось участвовать в знаменитом Ютландском бою, когда первый и последний раз за всю войну встретились Гранд-Флит адмирала Джелико и Флот открытого моря адмирала Шеера. В результате этой встречи к утру следующего дня 24 боевых корабля оказались на дне, а 6000 английских и 2500 немецких моряков — на том свете.

Уинстон Черчилль как-то заметил, что адмирал Джон Джелико был единственным человеком среди командующих обеих сторон, который может проиграть войну в течение нескольких часов до полудня. Об этом высказывании Черчилля знали и Шеер, и Хиппер, и Редер. Англия в высшей степени зависела от морской торговли, и ее флот был единственным средством, способным предотвратить удушение страны голодом со стороны флота противника. Линкорам Шеера это сделать не удалось. Не удалось это и немецким подводным лодкам, хотя они и были близки к цели, начав в 1917 году неограниченную подводную войну. Но вовремя введенная система конвоев сорвала их усилия. Последующее поражение

Германии и трагедия Флота открытого моря в Скапа-Флоу хорошо запомнились Редеру. Он хорошо помнил и постоянные обвинения Флота открытого моря в низкой активности, даже в трусости, ничего не сделавшего для освобождения своей страны от смертельной удавки английской морской блокады.

Редер стал командующим флотом в 1928 году, и когда через пять лет к власти пришел Гитлер, уже было создано ядро нового немецкого флота. Началось с возрождения подводных лодок, запрещенных Германией статьями Версальского договора. Лодки секретно строились на заводах Финляндии и Испании. Затем началось строительство тяжелых крейсеров (или, как их называли, «карманных линкоров») с мощным вооружением и большой автономностью плавания. Они получили названия: «Дойчланд», «Адмирал граф Шпее» и «Адмирал Шеер». Затем были построены несколько крейсеров и серия эсминцев, а позднее пришло время быстроходных линкоров (или линейных крейсеров) «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Набирая темп военно-морского строительства, Германия заложила два гиганта: линкор «Бисмарк» и однотипный с ним «Тирпиц». (Все эти корабли были спроектированы под один силуэт и, хотя это получилось случайно, в будущем дало очень высокие дивиденды.)

В течение нескольких лет Гитлер убеждал Редера что тому нечего опасаться войны с Англией. Он, Гитлер, подобной войны не допустит никогда. Даже в 1938 году, когда кошмар новой войны выглядел уже вполне реально, Гитлер твердо пообещал адмиралу еще по меньшей мере семь лет мира. Поэтому Редер подготовил так называемый план Зет, предусматривающий постройку 250 подводных лодок, еще шести линкоров — более мощных, чем «Бисмарк» и «Тирпиц», целую эскадру крейсеров для их прикрытия и множество других кораблей и судов. По замыслу Редера, вся эта стая, подобно голодным тиграм, должна была ринуться в Атлантику и растерзать английскую морскую торговлю.

Но менее чем через год началась война. Редер, встретивший ее совершенно неподготовленным, наконец понял то, что было понятно уже очень многим во всем мире: все обещания Гитлера равным счетом ничего не стоят.

«На суше я герой,— как-то заметил Гитлер,— но на море я трус». Вид военных кораблей оказывал на Гитлера большое впечатление. Он мог с полным знанием рассуждать об их боевых характеристиках, но имел очень смутное представление о морской мощи и ее влиянии на события. Все эти вопросы он оставил Редеру, и из всех видов вооруженных сил флот Третьего рейха оказался менее всего подверженным нацистским идеям и их последствиям. Редер пытался распространить на всех своих подчиненных собственные высокие понятия о морали и воинской чести. Адмирал сохранил на флоте обычное отдание чести вместо партийного салюта. Он запретил своим офицерам заниматься делами нацистской партии и уволил со службы большую часть из тех (включая военно-морского адъютанта Гитлера), кто не подчинился этому требованию. Невзирая на сильное сопротивление партийных кругов, Редер сохранил на флоте институт капелланов и даже, по мере роста флота, увеличил их количество, всячески поощряя религиозные настроения личного состава. Он отказался уволить со службы офицеров-евреев, таких, как Бакенкелер, Грассман и Рогге, а когда в 1938 году произошла печально знаменитая «Хрустальная ночь» с поджогом синагог и погромом еврейских магазинов, адмирал присоединился к гневным протестам своих офицеров, среди которых были Лютьенс и Дениц, и в письменном виде направил эти протесты Гитлеру.

Когда же началась война, Редер без промедления, оперируя теми силами, которые он имел, начал проводить в жизнь запланированную им агрессивную стратегию. В океане на торговых путях ненавистных англичан были заранее развернуты карманные линкоры «Граф

Шпее» и «Дойчланд», а также несколько подводных лодок. В ноябре в рейд вышли линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау». У берегов Исландии они обнаружили и отправили на дно английский вспомогательный крейсер «Равалпинди», что вызвало некоторую тревогу в британском и французском адмиралтействах — еще никогда с начала войны крупные боевые корабли немцев не забиралась так далеко на север. Весной 1940 года адмирал Редер бросил большую часть немецкого флота на поддержку вторжения в Норвегию. Достигнутый успех вполне оправдал потери, которые были очень тяжелыми (у Нарвика погибла почти половина всех эсминцев немецкого флота). Линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» под командованием адмирала Лютьенса, прикрывая высадку в Норвегию с моря, в вихре снегового заряда на короткое время были обнаружены английским линейным крейсером «Ринаун»: «Гнейзенау» получил три попадания 15-дюймовыми снарядами, несколько человек экипажа были убиты и ранены.

Летнее вторжение во Францию предоставило Германии целую сеть современных военно-морских баз на побережье Атлантического океана, превратившемся в передовую линию фронта. Быстро были развернуты базы подводных лодок в Лоране, Бресте, Ла-Рошели и Сент-Назере. Действующие в океане немецкие рейдеры получили приказ приводить свои призы во французские порты.

Первым так поступил карманный линкор «Адмирал Шеер», оставивший Германию в октябре и совершивший пятимесячный рейд по Атлантике и Индийскому океану. В декабре тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», прорвавшись через Датские проливы между Исландией и Гренландией, после короткой перестрелки с охранением союзного войскового конвоя прибыл в Брест, став первым немецким надводным кораблем, поступившим таким образом. И, наконец, в январе 1941 года адмирал Лютьенс снова повел в рейд «Шарнхорст» и «Гнейзенау», намереваясь также прорваться северным путем в Атлантику.

При проходе Феро-Исландским барьером отряд был обнаружен английским крейсером «Ниада» и был вынужден полным ходом вернуться в арктические воды. Пополнив запас горючего с ожидавшего танкера, немцы неделю спустя, воспользовавшись густым туманом и темнотой полярной ночи, проскочили через проливы незамеченными. «Впервые в нашей истории,— передал Лютьенс сигналом по своим кораблям,— сегодня немецкие линкоры прорвались в открытое море через английскую блокаду. Теперь у нас один путь — к успеху!»

В течение двухмесячного рейда линкоры Лютьенса до своего возвращения во Францию отправили на дно 116 тысяч тонн союзного тоннажа. Они могли бы утопить и больше, если бы некоторые союзные конвои не эскортировались английскими линкорами. Один раз они вовремя заметили «Малайю», в другой раз — «Родней». Вступать в бой с английскими линкорами Лютьенсу было категорически запрещено.

Битва за Атлантику, набирая темп, приближалась к своему апогею. В марте 1941 года потери союзников в Атлантике составили более 350 тысяч тонн. В апреле на всех театрах эта цифра подскочила до 700 тысяч тонн. Адмиралу Редеру становилось ясно, что война на море развивается в его пользу: такого темпа потерь Англия выдержать не в состоянии. Настало время сыграть «ва-банк» — бросить в бой все силы, которые были в его распоряжении. Редер приказал Лютьенсу возвратиться максимально быстро в Брест. «Бисмарк» был уже почти готов к вводу в строй, и главкому был нужен Лютьенс, чтобы ознакомить его с новым грандиозным планом, согласно которому мощнейшее оперативное соединение в составе «Бисмарка», «Шарнхорста» и «Гнейзенау» вместе с тяжелым крейсером «Принц Ойген» должно было выйти в рейд на просторы Атлантики. Командовать этим соединением снова должен был Лютьенс.

* * *

Линкор «Бисмарк» строился на заводе «Блом и Фосс» в Гамбурге. В день св. Валентина 1939 года — годовщину знаменитой победы Нельсона у Сент-Винчен-та — корабль был спущен на воду. Церемонии спуска на воду нового линкора были приданы все черты общена-ционального торжества. На специальной трибуне, постро-енной для этого случая и увитой гирляндами цветов, присутствовали: Гитлер, Редер, Кейтель, Геринг, Геббельс, Гесс, Риббентроп, Гиммлер, Борман и фон Ширах.

Выступая на церемонии, Гитлер в своей эмоциональ-ной речи выразил надежду, что дух великого канцлера будет всегда вдохновлять экипаж нового линкора. Гре-мел оркестр, вились на ветру нацистские флаги, Гитлер и Редер искрились улыбками, не скрывая распирающей их радости и гордости. Огромная толпа криками и ова-цией приветствовала внучку Бисмарка Доротею фон Ле-венфельд, которая бутылкой Рейнского вина крестила новый линкор именем своего великого деда.

Линкор имел длину в шестую часть мили, ширину — 40 метров. Он был спроектирован, чтобы нести восемь 15-дюймовых орудий и шесть самолетов. Борта и башни главного калибра «Бисмарка» были защищены 13-дюй-мовой броней, отлитой из особо прочной вотановской стали. Официально заявленное водоизмещение нового корабля в 35 000 тонн, чтобы соответствовать нормам Лондонского соглашения, в действительности составляло 42 тысячи тонн стандартного и более 50 тонн полного водоизмещения. Германия еще никогда не строила таких боевых кораблей. «Бисмарк» символизировал не только возрождение немецкого флота, но и возрождение всей германской нации.

В течение следующих восемнадцати месяцев, когда мирное время сменилось давно ожидаемым военным, корабль стоял у достроечной стенки, напоминая гигант-ский стальной муравейник, кишасий заводскими рабо-чими. В ярких вспышках электросварки и грохоте кле-пальных молотков вырастали надстройки линкора, могу-

чие краны погружали в чрево линкора его 12 котлов, устанавливали на него башни главного калибра весом в тысячу тонн каждая. «Антон» и «Бруно» устанавливались на носу, «Цезарь» и «Дора» — на корме.

К лету 1940 года, когда вермахт раздвинул границы новой Германской империи от Пиренеев до Норт Капа и от Атлантики до Одера, корабль постепенно начал принимать свой окончательный вид.

На борт начали прибывать основные офицеры. В частности, одним из первых прибыл старший артиллерист капитан 2-го ранга Адальберт Шнайдер. Затем — капитан 3-го ранга Герхард Юнак — командир дивизиона борьбы за живучесть. Вслед за ними прибыли: старший инженер-механик Вальтер Леманн, штурман Вольф Нойендорф и, наконец, старший помощник командира капитан 2-го ранга Ганс Оель.

Младшим артиллерийским офицером линкора был назначен лейтенант барон Буркард фон Мюлленхейм-Рехберг — потомок древней эльзасской аристократической фамилии. Его отец погиб в сухопутных боях первой мировой войны, а брат, Венделин — отважный пилот, погиб в самом начале нынешней. Перед войной молодой аристократ успел послужить помощником немецкого военно-морского атташе в Лондоне. С началом войны ему пришлось оставить шикарную квартиру на Гросвенерсквер и массу английских друзей. Он уже дважды побывал в бою: сначала на «Шарнхорсте», когда тот утопил «Равалпинди», а затем под Нарвиком на эсминце «Эрих Гизе», где барон короткое время служил старпомом.

Последним, как водится, прибыл командир: сорокапятилетний капитан 1-го ранга Эрнст Линдеман — умный, холодно-сдержанный блондин с гладкими, зачесанными назад волосами, привыкший к безусловному лидерству с первого курса военно-морского училища. Командир слыл крупным специалистом в морской артиллерии, был заядлым курильщиком и любителем кофе и, что самое главное, объектом для подражания у

младших офицеров, относящихся к Линдеману с большой симпатией как к человеку и командиру. Вместе с командиром на борт прибыл и его вестовой — бывший официант из наиболее любимого Линдеманом гамбургского ресторана.

24 августа корабль был официально передан флоту: на палубе гремел оркестр, а на гафеле был поднят военно-морской флаг нацистской Германии. Но несмотря на официальный ввод в строй, «Бисмарк» еще не был готов к службе и в течение нескольких следующих месяцев продолжал доделывать тысячи всевозможных работ, именуемых «мелкими», и доукомплектовываться личным составом по десяткам специальностей, необходимых на боевом корабле: комендоры, сигнальщики, радисты, шифровальщики, машинисты, боцманы, баталеры, коки, палубные матросы, кочегары, санитары, писари, вестовые — прибывали почти ежедневно. Все они, согласно правилам немецкого флота, были либо кадровыми моряками, либо добровольцами, прошедшими строжайший и тщательный отбор на годность к военно-морской службе, что удавалось примерно одному желающему из двадцати. Принятые на флот добровольцы подписывали первоначальный договор на четыре года с тем, чтобы, если все пойдет хорошо, продлить его затем до 12 лет. Средний возраст добровольцев составлял 21 год. Некоторые уже успели побывать в боях, но для подавляющего большинства «Бисмарк» стал первым кораблем.

Днем матросы работали на борту линкора, а после окончания работ уходили для принятия пищи и сна на пароходы «Океания» и «Генерал Артигас», переоборудованные для этой цели в плавказармы. Позднее, по мере готовности «Бисмарка» к выходу в море, матросы перешли в выделенные им кубрики, где, как и в английском флоте, были гамаки для сна и рундуки для хранения обмундирования и разрешенного количества личных вещей. Кубрики служили и местом приема пищи, куда в бачках и термосах еда доставлялась с матросского кам-

буза. В отличие от английского флота, где матросам выдавался ром, немецкие моряки получали пиво и сигареты за счет казны.

По мере приближения даты выхода в море «Бисмарк» лихорадочно продолжал принимать грузы, необходимые для боя и поддержания жизни более 2000 человек, для которых он стал домом. Мука, мясо, бинты, туалетная бумага, пишущие машинки, одеяла, мешки с картошкой, картонки с сигаретами и многое другое заполняли баталерки и погреба огромного корабля.

15 сентября 1940 года «Бисмарк», отключившись от берегового энергоснабжения и отдав швартовы, связывающие его с достроечной стенкой завода, покинул свою колыбель в Гамбурге, медленно и величественно проскользнув через ленивые воды Эльбы на встречу с солеными волнами открытого моря.

Те, кто наблюдал его достаточно долгое плавание от Гамбурга до устья реки и через канал кайзера Вильгельма: домохозяйки в Алтоне, моряки и портовые рабочие в Брюнсбюттеле, крестьяне на полях Шлезвиг-Гольштейна и солдаты близлежащих гарнизонов — все они, затаив дыхание от восхищения, следили за скользящей по реке громадой нового линкора.

Гигантский, но вместе с тем элегантный «Бисмарк» являл собою уникальную комбинацию грациозности и мощи. Стремительная обтекаемость его корпуса, легкая грация надстроек, симметричность расположения башен главного калибра, изящный наклон дымовой трубы, та величественная легкость, с которой корабль шел по реке, — все было достойно нового линкора, наиболее красивого и мощного боевого корабля из когда-либо построенных. Никто не мог смотреть на него без чувства гордости и восхищения.

В закрытых водах Кильской бухты корабль начал проводить цикл приемо-сдаточных испытаний, списывал девиацию, размагнитил корпус, проверил работу машины

на всех режимах и продемонстрировал 30-узловую скорость на мерной миле. Некоторые испытания прошли не так гладко, как хотелось, и в первую неделю декабря линкор вернулся в Гамбург для устранения обнаруженных дефектов.

Там к «Бисмарку» присоединилось еще одно детище завода «Блом и Восс» — только что построенная подводная лодка «U-556», которая достраивалась, пришвартовавшись к корме линкора, напоминая хоряка, дремлющего на хвосте тигра.

Командиром лодки был Герберт Вольфарт, известный среди подводников под прозвищем «Парсифаль», карикатурист и весельчак, но вместе с тем доблестный и опытный командир, которого даже Дениц называл «блестящим». Несмотря на молодость, Вольфарт командовал уже третьей подводной лодкой. Он и его подводники часто видели и слышали, как на стенке — прямо над ними — практикуется оркестр «Бисмарка». По мере приближения дня официального ввода новой подлодки в строй у подводников появился искуc, чтобы оркестр линкора сопровождал церемонию подъема военно-морского флага на их лодке. Это было бы прекрасно. Но как об этом попросить, не рискуя получить резкий и обидный отказ?

В то время в Германии (как, впрочем, и в Англии) города с огромным энтузиазмом брали «шефство» над кораблями и полками или «усыновляли» их. Над самой «U-556» взял шефство район Бергишланд.

Зная это, Вольфарт и его офицеры составили «Рыцарскую клятву». Этот документ, написанный на бумаге с порванными краями, чтобы подчеркнуть его древность, объявлял об «усыновлении» подводной лодкой «U-556» могучего «Бисмарка» и содержал обещание защищать «Бисмарк» от всех опасностей, которые могут подстеречь его на всех океанах, морях, озерах, прудах и лужах всего мира «ныне и присно и во веки веков». Документ был украшен двумя рисунками. На одном из них рыцарь

Парсифаль рубил своим мечом нацеленные на линкор торпеды, а на другом «U-556» вела «Бисмарк» на буксире. Вольфарт запечатал документ оттиском своего большого пальца и вручил его Линдеману. Линдеман рассмеялся, приказал вставить документ в рамку и повесить его в кают-компания рядом с портретами Гитлера и Бисмарка. А на церемонии ввода в строй «U-556» полным составом гремел медью оркестр «Бисмарка».

К марту «Бисмарк» был снова готов к выходу в море и вернулся в Киль для продолжения испытаний, которые на этот раз оказались вполне успешными. Затем, заполнив цистерны мазутом, а боевые погреба — снарядами, линкор перешел в Данцигскую бухту, где, базируясь на Гдыню (или Готенгафен, как переименовали город немцы), должен был провести целый цикл учений вдали от любопытных глаз английских бомбардировщиков.

Учения шли по усиленной программе боевой подготовки.

Ревели орудия главного калибра, глуша своим громом новобранцев.

С катапульт выпускались гидросамолеты «Арадо», чтобы следить за падением снарядов и корректировать огонь. Пилоты гидросамолетов практиковались в проведении разведочно-поисковых полетов, в посадках у борта и в подъеме на корабль. Проводились учения в буксировке и в следовании под буксиром, в заправке топливом с танкеров на ходу, в борьбе с пожарами, в борьбе за живучесть, в устранении различных повреждений, включая выход из строя всей электросистемы.

Вскоре к «Бисмарку» присоединился новый тяжелый крейсер «Принц Ойген», 14 000 тонн водоизмещения, названный в честь освободителя Вены принца Савойского. Крейсер был только что построен на верфи «Германия» в Киле и силуэтом настолько напоминал «Бисмарк», что на некотором удалении их уже было сложно отличить друг от друга. Крейсер был вооружен восемью восьмидюймовыми орудиями и имел скорость 32 узла.

Командовал им однокурсник Линдемана по училищу капитан 1-го ранга Гельмут Бринкман из Любека.

В один из этих дней «Бисмарк» проводил учения по борьбе за живучесть. Была дана вводная, что затоплено отделение рулевых машин, находящееся глубоко в корме у самых рулей. Матрос Герберт Блюм из дивизиона борьбы за живучесть в шутку предложил своему лейтенанту не выполнять приказы с мостика. Что они будут делать, если помещение рулевых машин окажется затопленным, а он сам и его товарищи — убитыми? Лейтенант засмеялся и сказал: «Получить сюда попадание один шанс на сто тысяч. Так что никто на мостике в вашу смерть не поверит». Тогда Блюм не обратил особого внимания на это замечание офицера, но в будущем ему представилась возможность это замечание вспомнить.

В другой раз «Бисмарк» готовился вести огонь по буксируемым щитам из орудий вспомогательного калибра, когда в его видимости внезапно всплыл Вольфарт на своей «U-556» и попросил разрешения первым выпустить по щиту несколько снарядов. Разрешение было дано, и, к великому удивлению Линдемана, цель была накрыта первым же снарядом.

«Надеюсь, что вы будете столь же успешны в Атлантике,— просигналил на лодку Линдеман,— и заслужите Рыцарский крест». Благородный Парсифаль ответил: «Надеюсь, что мы оба заслужим Рыцарские кресты, действуя совместно».

Позднее, когда по пути в свой первый боевой поход «U-556» проходила мимо «Бисмарка», Вольфарт вспомнил о своей «Рыцарской клятве» и просигналил на линкор: «Когда наступит ваш черед, не волнуйтесь. Я вас в обиду не дам». Это было пророчество, которое чуть было не исполнилось.

* * *

2 апреля 1941 года, через две недели после прибытия в Брест «Шарнхорста» и «Гнейзенау», главный морской штаб выпустил серию подготовительных приказов. По разработанному плану предполагалось в конце месяца, в период новолуния, организовать рандеву в Атлантике «Бисмарка», «Принца Ойгена» и «Гнейзенау» с тем, чтобы они объединенными силами нанесли новый удар по союзному судоходству. («Шарнхорст» не мог присоединиться к ним из-за ремонта котлов.)

В отличие от приказов, которые имел ранее Лютьенс, запрещающих вступать в бой с эскортирующими конвой линейными кораблями англичан, нынешние приказы, напротив, предусматривали нейтрализацию «Бисмарком» английских линкоров (и даже их уничтожение по возможности), в то время как «Гнейзенау» и «Принц Ойген» должны были топить торговые суда. Других действий против боевых кораблей противника следовало избегать, поскольку главной целью операции являлось уничтожение торгового судоходства.

Если бы такая эскадра (даже без «Шарнхорста») вышла в море, это могло бы иметь для Англии самые катастрофические последствия, которые сказались бы на всем дальнейшем ходе войны. Но счастье было не на стороне немцев.

Через два дня, во время налета английских бомбардировщиков на Брест, одна бомба упала в воду у пирса № 8, где стоял «Гнейзенау», и не взорвалась. Линкор был отведен от причала и поставлен на рейде, где 6 апреля, в 09.00, подвергся атаке самолета-торпедоносца британского Берегового командования.

Пилот самолета старший лейтенант Кеннет Кемпбелл из Канады с небывалой доблестью проскочил на малой высоте над молотом, пытаясь прорваться через шквал зенитного огня. Торпедоносец почти сразу вспыхнул и стал разваливаться на куски, но, прежде чем упасть в воду, успел сбросить торпеду, которая, попав в кормовую часть «Гнейзенау», перебила один из гребных валов,

затопила два машинных отделения и вывела корабль из строя на шесть месяцев.

Таким образом, намечаемое планом мощное соединение из трех линкоров и тяжелого крейсера теперь уменьшилось до «Бисмарка» и «Принца Ойгена». Перед Редером сразу встал вопрос о возможности отсрочки планируемой операции до ввода в строй «Тирпица», который недавно также прибыл в Готенгафен для завершения испытаний и цикла боевой подготовки.

Вопрос был непростым. Приближалось лето с короткими северными ночами, уменьшающими шансы прорыва в Атлантику незамеченными. Ежемесячно увеличивалась дальность действия и эффективность разведывательных полетов авиации противника над океаном. В любой момент в войну против Германии могли вступить Соединенные Штаты, ожидавшие, как всегда, лишь удобного повода. И, наконец, именно в тот день, когда «Гнейзенау» был торпедирован, вермахт начал вторжение в Грецию, явно нацеливаясь на Крит и на все Восточное Средиземноморье. Это означало, что сейчас пойдет поток грузов и подкреплений английскому Средиземноморскому флоту адмирала Куннингхэма. Нужно было приложить все усилия, чтобы хотя бы часть этих подкреплений до Куннингхэма не дошла.

Поэтому Редер быстро принял решение не откладывать операцию, послав в рейд два оставшихся корабля, а двумя днями позднее, 8 апреля, адмирал Лютьенс вылетел в Париж на совещание со своим старым другом адмиралом Карлом Деницем, командующим подводными силами немецкого флота, чтобы обсудить вопросы взаимодействия «Бисмарка» и подводных лодок.

Но 24 апреля случилась новая беда. Магнитная мина, взорвавшись примерно в 30 метрах от «Принца Ойгена», повредила соединительную муфту валопровода. Ремонт должен был занять две недели, и теперь ближайшее новолуние приходилось на конец мая. Снова встал вопрос об отсрочке операции до ввода в строй «Тирпи-

ца». Редер был против, но считал, что должен выслушать доводы командующего эскадрой. И вызвал адмирала Лютьенса в Берлин.

Гюнтеру Лютьенсу шел тогда 52-й год. Это был высокий худощавый мужчина с коротко постриженными, как и у большинства немецких морских офицеров, волосами и суровой наружностью, под которой, как некоторые уверяли, скрывалось хорошее, хотя и несколько суховатое, чувство юмора.

Адмирал родился в Висбадене в семье торговца. В 1908 году поступил в военно-морское училище в Киле, закончив его двадцатым из 160 с репутацией «способного» по всем изучаемым предметам. В Первую мировую войну Лютьенс служил на миноносцах, действующих у побережья Фландрии и в Канале. В тридцатых годах он командовал крейсером «Карлсруе» и совершил поход в Южную Америку, в то время как Дениц, командуя крейсером «Эмден», ушел в учебное плавание на Дальний Восток. По пути домой оба крейсера встретились в испанском порту Виго и вместе вернулись в Германию. Позднее Лютьенс возглавлял «Отдел личного состава», а после производства в адмиралы командовал миноносными силами флота. В период Норвежской кампании Лютьенс замещал на «Гнейзенау» адмирала Маршалля и был награжден Рыцарским крестом.

Адмирал Лютьенс был человеком, полностью принадлежавшим службе, смелым, решительным, стойким, аскетическим и молчаливым, как цестрецианский монах. Он не был нацистом. Даже при встрече с Гитлером он не приветствовал фюрера партийным салютом, предпочитая взять под козырек. Он даже кортик носил старого кайзеровского флота, не признавая новый со свастикой. Друг Лютьенса, адмирал Конрад Патциг, сменивший его в отделе личного состава, вспоминал о нем как «об одном из способнейших офицеров флота», обладающим логикой и мудростью, без тени двуличности. Возглавляя отдел личного состава, Лютьенс неуклонно проповедовал

правило, что морской офицер как бы «обручен» с флотом и не должен жениться, прежде чем не достигнет известного положения на службе и соответствующего жалованья. Он сам показал пример этому, женившись только в 40 лет и став очень счастливым в браке, имея двух детей и ожидая третьего.

Редер поинтересовался мнением Лютьенса о возможности отсрочки операции. Лютьенс ответил, что он склонен подождать окончания ремонта «Шарнхорста» или ввода в строй «Тирпица». Но Редер уже фактически принял противоположное решение и высказал Лютьенсу все причины, говорящие за то, что операцию не следует откладывать. По словам Редера, Лютьенс, «возможно, был не полностью согласен с моими доводами», но принял их. Как сказал позднее Патциг — а что ему еще оставалось делать?

Патциг вообще удивлялся, зачем этой, чисто тактической операцией, носящей явные признаки авантюры, должен лично руководить командующий эскадрой и его опытный штаб. «Но мы не могли себе позволить роскошь потерять еще одного командующего эскадрой», — шутил Патциг, намекая на Бема и Маршалля, которых Редер не так давно уволил со службы за «пререкания». Лютьенс соглашался с Патцигом, что в этой операции вполне могли бы обойтись без его участия и, если так предложит руководство, то он возражать не будет, но сам, конечно, об этом даже не заикнется. В его поведении уже имел место какой-то мрачный фатализм. «Я понимаю, — сознался Лютьенс своему другу, — что в этой, постоянно неравной борьбе между мною и английским флотом, я рано или поздно сложу свою голову. Но я к этому давно готов и сделаю это с честью».

В начале мая Лютьенс вылетел в Готенгафен, куда еще раньше прибыли офицеры его штаба. Должность начальника штаба у Лютьенса занимал капитан 1-го ранга Гаральд Нетцбанд, бывший ранее командиром

«Гнейзенау». Низкорослый толстяк, всегда добродушный, он был отважным и опытным офицером. Он произвел большое впечатление на адмирала своими действиями в период Норвежской кампании. Начальником оперативного отдела штаба был капитан 2-го ранга Пауль Ашер, служивший ранее артиллерийским офицером на карманном линкоре «Граф Шпее». После боя в южной Атлантике, когда «Граф Шпее» был взорван в Монтевидео, а его экипаж интернирован в Аргентине, Ашер сбежал в Германию и получил возможность снова использовать свой богатый опыт, накопленный в океанском боевом походе.

Флагманским артиллеристом был капитан 1-го ранга Эмиль Мелмс, флагманским связистом — капитан 2-го ранга Ницше, увлеченный литературой и искусством. Капитан 2-го ранга Танненман занимал пост флагманского инженер-механика. Ранее он служил на «Блюхере» и чудом спасся, когда этот крейсер был потоплен в фьорде вблизи Осло. Флагманским врачом был доктор Риге, а доктор Ланге занимал должность аудитора соединения.

Операция получила кодовое наименование «Рейнбунг» (Рейнские учения), и ее начало было назначено на 18 мая.

5 мая на специальном поезде в Готенгафен прибыл Гитлер со своей свитой, чтобы проинспектировать «Бисмарк» и «Тирпиц». Впервые за восемь лет в подобной поездке его не сопровождал Редер. Гросс-адмирал не указывает причин этого странного факта в своих мемуарах, намекая, что произошло нечто такое, о чем лучше умолчать. Но во многих других случаях Редер открыто жалуется на то пагубное влияние, которое Гитлер всегда оказывал на его планы, постоянно изменяя решение военно-морского командования. Зная, что Гитлер без особого энтузиазма относится ко всем операциям, в которых предполагается использование крупных надводных

кораблей, опасаясь, что их потопление больно ударит по престижу Германии, Редер (по крайней мере так он пишет в мемуарах) не указал ему точной даты начала операции. Главком боялся, что Гитлер, вытянув из него эти сведения и поняв, что до выхода в море остается менее двух недель, запаникует, как обычно, и прикажет операцию отменить. Лютьенсу было дано указание: если Гитлер спросит его об этом, также отвечать, что ему ничего не известно.

Вместо Редера Гитлера сопровождал начальник штаба ОКВ фельдмаршал Кейтель, позднее повешенный в Нюрнберге. В свите фюрера также находились: его военно-морской адъютант капитан 1-го ранга фон Путткамер и Вальтер Хевель, прикомандированный к ставке Гитлера от Министерства иностранных дел.

В Готенгафене («Очень странное Божье убежище, набитое линкорами», — заметил Хевель) фюрер и его свита на борту яхты «Хела» направились на внешний рейд, где стоял на якоре «Бисмарк» — могучий и величественный. Возможно, даже у Гитлера перехватило дыхание, когда он увидел новый линкор. Экипаж был построен на палубе, а адмирал Лютьенс и капитан 1-го ранга Линдемман встретили фюрера у трапа. Гитлер прошел вдоль строя, каждый офицер представлялся ему. Затем фюрер приветствовал экипаж и обошел некоторые помещения корабля. В центральном посту управления артогнем Гитлер задержался почти на полчаса, слушая объяснения младшего лейтенанта Кардиналя о том, как в автомат управления орудиями главного калибра вводятся данные о скорости, курсе, силе и направлении ветра, а тот выдает угол разворота и подъема орудий. Это был тот вид чисто технической беседы, который Гитлер очень любил. Во всяком случае больше, чем скучные и абстрактные рассуждения Редера о морской мощи. Затем Лютьенс пригласил Гитлера к себе в салон, куда фюрер пошел с Путткамером, но без Кейтеля. Адмирал доложил Гитлеру о предыдущем рейде с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау»,

заметив, что в будущем походе, благодаря мощи «Бисмарка», он будет способен атаковать любой эскорт конвоя, в то время как «Принц Ойген» будет топить торговые суда.

«Вы считаете, что будете действовать без помех и вам не о чем беспокоиться? — спросил осторожный Гитлер. — А самолеты-торпедоносцы?» Лютьенс согласился, что торпедоносцы его очень беспокоят, хотя он считает, что огромная огневая мощь корабля позволит справиться с этой угрозой. Кроме того, броня, в которую закован «Бисмарк», такова, что попадания торпед можно сравнить с укусами пчелы, которые могут потревожить, но не более. Лютьенса подмывало сказать Гитлеру, что если бы из-за интриг Геринга не остался недостроенным авианосец «Граф Цеппелин» (до сих пор ржавеющий у стенки завода), а мог бы сопровождать его корабли в рейд, то у него вообще не было бы никаких беспокойств. Но не решился. Что же касается Гитлера, то тот, по словам Пютткамера, был очень доволен, что его беспокойство по поводу торпедоносцев разделяет столь опытный человек, как Лютьенс.

Гитлер затем отправился на «Тирпиц», стоящий во внутренней гавани. Командир «Тирпица» капитан 1-го ранга Топп просил фюрера разрешить его кораблю сопровождать «Бисмарк» в предстоящей операции. Гитлер благосклонно выслушал, но ничего не ответил.

После этого фюрер вернулся на свой поезд и отбыл в Берлин.

«Невероятно впечатляющий визит, — записал в тот вечер в своем дневнике Хевель, — концентрация мощи и высших технологических достижений».

16 мая Лютьенс доложил о готовности эскадры к выходу в море в ночь с 18-го на 19 мая, и в течение следующих двух дней из портов Норвегии и Атлантического побережья Франции вышли корабли обеспечения и поддержки, чтобы занять указанные им позиции ожидания. Танкеры «Вайссенбург» и «Хайде» — в Ледовитом

океане, танкеры «Бельхен» и «Лотринген» — вместе с кораблями радиоразведки «Гонценхайм» и «Кота Пенанг» — в район южнее Гренландии, танкеры «Эссо Гамбург» и «Фридрих Бреме» совместно с судном снабжения «Эгерлянд» — между Азорскими и Антильскими островами. Все эти суда должны были по меньшей мере в течение трех месяцев обеспечивать «Бисмарк» и «Принц Ойген» топливом, боеприпасами, продовольствием и водой. Кроме этого в море вышли четыре судна разведки погоды, а танкеру «Воллин» было приказано находиться в готовности в Бергенском порту.

Воскресным утром 18 мая адмирал Лютьенс собрал последнее совещание в своем салоне на «Бисмарке», пригласив на него офицеров штаба и командиров кораблей (Линдемана и Бринкмана). Оперативная ориентировка, полученная Лютьенсом из штаба адмирала Карлса Военно-морской группы «Север» в Вильгельмсгафене, которому соединение подчинялось до пересечения линии Южная Гренландия — Северные Гебриды, после чего поступало в подчинение группе «Запад» в Париже, рекомендовала идти прямо в Корсфиорд вблизи Бергена и простоять там светлое время суток на якоре, пополнив запасы топлива, а затем следовать прямо в Атлантику через так называемый Исландско-Фарерский проход. Но Лютьенс решил изменить этот план. Эскадра, по его мнению, должна была, не заходя в Корсфиорд, идти прямо в Атлантику, приняв топливо с танкера «Вайссенбург» у острова Ян Майен. А затем полным ходом прорываться в Атлантику через Датские проливы.

Рекомендованный группой «Север» Исландско-Фарерский проход в качестве кратчайшего пути в Атлантику, экономящего время и топливо, был как раз тем местом, где Лютьенс совсем недавно напоролся на английский крейсер «Ниад» и был вынужден повернуть обратно. В то время как через Датские проливы успешно прорывались «Шеер», «Хиппер» и другие рейдеры, да и он сам с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау».

После совещания Лютьенс на своем катере отправился на «Принц Ойген», чтобы провести инспекцию крейсера, но не сказал там ни слова о предстоящей операции. Остаток дня оба корабля принимали топливо. Ранее на «Бисмарке» при чистке топливных цистерн от ядовитых паров погибли двое польских рабочих. Видимо, это послужило причиной того, что цистерны решили не заполнять полностью, недоприняв 200 тонн. Но независимо от причины, это была ошибка, о которой чуть позже капитан 1-го ранга Линдеман очень пожалеет.

До последней минуты на оба корабля продолжали прибывать люди: сотни офицеров и матросов торгового флота, формирующих призовые команды для торговых судов, которые надеялись захватить; группа курсантов-выпускников училища для прохождения боевой практики; обвешанные камерами журналисты и кинооператоры из геббельсовского министерства пропаганды, мечтающие заснять погибающие английские корабли.

В этой суеде на борт «Бисмарка» поднялся доктор Менке из прокуратуры флота, чтобы обсудить с доктором Ланге вопрос, что делать с содержащимися под арестом.

Под арестом находились двое: старшина корабельного лазарета, попавшийся на воровстве у своих товарищей по кубрику, и кадет, уличенный в пьянстве. Старшину решено было отправить на берег для разжалования и суда. Пьяница кадет просил отсрочить его наказание до окончания похода, что ему было разрешено, и он остался на борту.

Вечером «Принц Ойген» вышел в море на размагничивание, а чуть позже «Бисмарк» начал съемку с якоря. Пока боцманская команда работала у шпилей, на квартердеке корабельный оркестр играл печально-прощальную мелодию популярной военной песни «Суждено ли мне вернуться?» Исполнение подобной мелодии впоследствии критиковалось, поскольку по ней можно было догадаться о том, что корабли уходят в рейд.

Люди на берегу наблюдали за действиями обеих кораблей до тех пор, пока их не поглотила тьма.

Всю ночь корабли шли независимо друг от друга, в 11.00 следующего дня встретились у Арконы на самой северной оконечности Пруссии, после чего пошли дальше на север за флотилией тральщиков под эскортом двух эсминцев «Фридрих Экхольд» и «Z-23». Командовал флотилией капитан 1-го ранга Шульце-Хинрикс.

В полдень капитан 1-го ранга Линдеман обратился к экипажу по корабельной трансляции и сообщил им то, о чем уже многие догадывались, а некоторые знали точно: корабли уходят в трехмесячный рейд в Атлантику для борьбы с английским судоходством. «Мы идем на охоту,— закончил командир,— а потому я желаю вам всем: хорошей охоты и полных сумок дичи».

Новость была принята с восторгом, спало напряжение, рассеялась неизвестность. Все радовались, что идут «на охоту» на самом мощном в мире боевом корабле и нет ничего такого в мире, что бы не мог совершить линкор и они, составляющие его экипаж.

Весь день и всю ночь эскадра шла на север, затем резко изменила курс на запад и, наконец, на северо-запад. Впереди шли тральщики и эсминцы эскорта, за ними шел «Бисмарк», неся на мачте флаг адмирала Лютьенса — белый с черным крестом. Замыкал строй «Принц Ойген». При выходе из пролива Фемарна на восточном краю Кильской бухты к отряду присоединился эсминец «Ганс Лоди», прошедший через Большой Бельт, разделяющий Данию на две части. Именно через эти воды 140 лет назад провел свои корабли Нельсон по пути к блистательной победе под Копенгагеном.

В 04.00 на «Бисмарк» поступило сообщение, в котором говорилось, что воздушная разведка главной английской военно-морской базы в Скапа-Флоу невозможна из-за низкой облачности.

Забрезжил рассвет, осветив спокойное и пустынное море: в целях безопасности штаб группы «Север» оста-

новил все движение судов в Каттегате и Скаггерраке на время прохода эскадры. Сюрпризом оказался «Готланд», замеченный вскоре после восхода солнца на фоне зеленого шведского берега. Швед шел параллельным курсом в течение нескольких часов. Только у Марстранда эскадра резко отвернула влево, выходя на северо-западный курс, ведущий в Кристиансанд в южной Норвегии. На «Бисмарке» была перехвачена длинная радиограмма, посланная «Готландом» в Стокгольм. Лютьенс также сообщил в штаб группы «Север» свое мнение о том, что его присутствие в море уже выдано противнику.

* * *

В Кристиансанде по набережной не спеша шла группа людей: Вигго Аксельсен — молодой преуспевающий торговец, поставляющий на корабли и суда продовольствие, его друг юрист Арне Устеруд, фотограф по фамилии Винтерсборг и еще человек шесть. Только что они присутствовали при спуске на воду нового катера Аксельсена, построенного для замены старого, реквизированного властями, а теперь направлялись в местный клуб, чтобы отметить это событие праздничным обедом.

Вигго Аксельсен был участником норвежского движения сопротивления в секторе Осло — Ставангер. Его работа поставщика на корабли позволяла ему легко проникать в кабинеты портового начальства и в сам порт, давая возможность узнавать многие вещи: от точных координат минных полей до точного времени прибытия и убытия конвоев. Шифрованную информацию Аксельсен посылал через водителя местного автобуса Арне Моена, который прятал эти сообщения в тайник под капотом автобусного мотора и доставлял их радисту Гунвальду Томстаду, живущему в 60 милях в Хелле, недалеко от Флеккефиорда. Немцы знали, что где-то в районе Флеккефиорда работает подпольная рация, но так пока и не могли ее обнаружить.

Группа остановилась на высотке, имевшей название Руннинген, чтобы полюбоваться видом на море. Стояла ясная теплая погода, и перед ними открывалась панорама моря, уходящая далеко за маяк Оксфи, мигавший в 8 милях от них. Неожиданно они увидели отряд кораблей, идущих полным ходом в западном направлении, подняв форштевнями большие белые буруны. Винтерсборг имел при себе старую телескопическую подзорную трубу, которую он в шутку называл «шпионский глаз». Взглянув в трубу, он увидел два больших камуфлированных корабля, идущих полным ходом по направлению к норвежским фиордам. Над кораблями кружились самолеты, а впереди них белели буруны эсминцев прикрытия. Винтерсборг протянул трубу Аксельсену. Едва взглянув на корабли, Аксельсен возвратил трубу Винтерсборгу и напомнил, что нужно идти в клуб.

По пути Аксельсен неожиданно заявил, что ему надо забежать в свой офис, чтобы принести оттуда нечто очень нужное. Все решили, что речь идет о бутылке водки, и рассмеялись.

У себя в кабинете Аксельсен быстро закодировал сообщение из двенадцати слов и передал его Арне Мое-ну, чей автобус должен был вскоре идти в свой обычный рейс к Флеккефиорду.

Поздно вечером это сообщение уже было в Хелле в руках Томстеда. Вместе со своим помощником Стархеймом Томстед извлек рацию из-под огромной кипы сена в амбаре, выбросил антенну, и они сразу начали передавать сообщение в эфир.

Второе сообщение о задуманной немцами операции, подтверждая радиограмму капитана 1-го ранга Динхэма, полетело в Англию, призывая к готовности.

В эту же самую ночь на просторах Атлантики Герберт Вольфарт, действуя на своей «U-556» в составе волчьей стаи, напал на конвой НХ.126 и утопил пять торговых судов.

ГЛАВА 2

Английский флот метрополии находился на своей главной базе Скапа-Флоу, отделенной десятью милями бурных волн пролива Пентланд Фирт от северного побережья Шотландии.

Скапа-Флоу являлось идеальным местом для охраны подходов из Северного моря в Атлантику — десяти-мильная гладь воды, окруженная почти правильной окружностью из восьми островов, — естественное убежище для кораблей, измученных войной и штормами. Еще в далекие времена здесь были стоянки и поселения викингов, которые дали островам древние скандинавские названия: Помона на севере, Хой — на западе, Флотта и Хокса — на юге, Буррай и Саут Рональдсей — на востоке.

Именно отсюда поколением ранее адмирал Джон Джелико, командующий Гранд Флиттом, вывел майским вечером 1916 года армады своих линкоров на бой с немецким флотом открытого моря. Именно сюда, после капитуляции Германии, как ягнята в загон перед отправкой на бойню, были приведены лучшие корабли Флота открытого моря Германии. Несколько месяцев они ржавели на якорях в Скапа-Флоу, пока страны-победительницы решали вопрос об их дальнейшей судьбе. Этот вопрос так и не решили, когда в день летнего солнцестояния 1919 года по сигналу своего адмирала немецкие моряки открыли кингстоны на своих кораблях, отправив их на дно бухты.

Именно сюда в начале нынешней войны, в одну из октябрьских ночей, прорвался на своей подводной лодке «U-47» доблестный Гюнтер Прин, утопив почти со всем

экипажем линейный корабль «Ройял Оук» и вернувшись в Германию национальным героем.

Адмирал Битти как-то назвал Скапа-Флоу «самым проклятым местом на земле», и подавляющее число бывавших здесь моряков были согласны с этим определением. Покрытые вереском и травой острова выглядели уныло. Гнездища морских птиц, стада овец, ураганные ветры, дующие порой сутки напролет через голую поверхность Флоу, ни магазинов, ни ресторанов, ни девушек. Парочка баров, где подавали эль, кинотеатр, несколько футбольных полей, годных для игры только летом.

И тем не менее в летнее время, когда бухта искрилась голубыми огнями под лучами утреннего солнца, холмы Хойя покрывались зеленью и пурпурными цветами, а по ночам бледное северное сияние вставало над спящими кораблями, это место приобретало черты редкой красоты.

Пока адмирал Лютьенс вел свой отряд к побережью Норвегии, английский адмирал Джон Тови находился на борту своего нового флагманского линкора «Кинг Джордж У», стоявшего на бочке у острова Флотта.

Адмиралу Тови было 56 лет. Небольшого роста голубоглазый блондин, младший сын в семье из одиннадцати человек, адмирал был стойким и решительным человеком. Поступив на флот в возрасте 15 лет, он был посвящен в рыцари с почетной приставкой «сэр» перед именем, когда в Ютландском бою, командуя эсминцем «Онслоу», добил немецкий легкий крейсер «Висбаден». В этот момент боя Тови находился очень близко от Редера. Подобно Редеру, он был глубоко религиозным человеком, молился перед сном и по утрам, не стесняясь, подобно другим, своей искренней веры в Бога. Адмирал являл собой пример прирожденного лидера, излучающего уверенность и спокойствие в любом деле на подчиненных ему людей. Иногда он был излишне вспыльчив, но быстро отходил, относясь почти ко всем проблемам

с чувством доброго юмора. В бытность Тови командиром линкора «Родней» командовавший эскадрой адмирал — его прямой начальник — в шутку писал о нем: «У Тови есть одно качество, точно такое же, что и у меня. Когда дело касается меня, то я называю это качество твердостью при достижении поставленной цели. Когда же речь идет о Тови, я называю это качество ослиным упрямством». Черчилль считал так же, называя Тови «упрямым» и прилагая немало усилий, чтобы выбить из него это качество. Но все было тщетно. Тови всегда поступал так, как считал правильным, не заискивая перед своими титулованными начальниками и ненавидел подхалимов. Ничто человеческое не было чуждо адмиралу. Он любил хорошо и элегантно одеться, был знатоком хорошей кулинарии и вин, был очень общителен в застольных компаниях, великолепно играл в гольф, выступая даже в составе сборной флота. Он очень любил американцев и поляков и обожал короля Георга Шестого.

На борту флагманского корабля был установлен зеленый телефон, который, когда линкор стоял в Скапа-Флоу, был связан специальной береговой линией с адмиралтейством в Лондоне. По этому то телефону ранним утром 21 мая флаг-офицер Тови, капитан 1-го ранга Пефферд и его начальник штаба коммодор Брайнд получили из адмиралтейства информацию о радиограмме Динхэма, принятой в течение ночи. Для Тови и офицеров его штаба это сообщение не было ни внезапным, ни удивительным. Разведка уже сообщала, что «Бисмарк» и «Принц Ойген» завершают цикл боевой подготовки. Один из агентов докладывал, что комплект новых карт был подготовлен специально для отправки на «Бисмарк», другой агент сообщал, что в Бресте подготовлен новый причал для стоянки линейного корабля.

Все это говорило о том, что время нахождения на Балтике обоих кораблей подходит к концу. Об этом же говорила и необычайно возросшая активность немецкой воздушной разведки за последние десять дней. Немцы

ежедневно совершали разведывательные полеты над Скапа-Флоу, увеличили количество полетов над Датскими проливами и в воздушном пространстве между Гренландией и островом Ян Майен. Так что 18 мая, в тот день, когда Лютьенс вышел из Готенгафена, Тови приказал крейсеру «Суффолк» начать патрулирование в Датских проливах, а однотипному с ним крейсеру «Норфолк» выйти из Исландии на смену, чтобы при чрезвычайных обстоятельствах оба имели бы полные цистерны горючего.

Теперь немедленно нужно было привести флот в состояние полной готовности и провести воздушную разведку Норвежских фиордов, о чем Адмиралтейство уже позаботилось.

Сигнал, призывающий к полной готовности, взвился на мачте «Кинг Джордж У» и был отрететирован всеми кораблями в гавани: линейным крейсером «Худ» водоизмещением в 42 000 тонн, который уже в течение двадцать одного года являл собою гордость английского флота, будучи самым крупным боевым кораблем в мире; линейным кораблем «Принс оф Уэльс» — новейшим линкором, однотипным с «Кинг Джорджем У», только что вступившим в строй после заводских испытаний (две башни главного калибра нового линкора еще не были полностью отлажены, и на корабле копошились сотни заводских рабочих); новейшим, только что построенным авианосцем «Викториэс», готовым к выходу в море с 48 истребителями «Харрикейн», предназначенными для Мальты.

Люди на этих кораблях, а также на многочисленных крейсерах и эсминцах, получив приказ о полной боевой готовности, приступили к работе, еще ничего не зная о причинах этого приказа.

В течение утренних часов Тови несколько раз запрашивал адмиралтейство, проводил совещания со своими штабными офицерами в шикарном адмиральском салоне, но мало что мог предпринять без дополнительной информации. Адмирал еще раз проверил диспозицию сво-

их кораблей. Крейсера «Норфолк» и «Суффолк» должны были находиться в Датских проливах, крейсера «Манчестер» и «Бирмингем» с пятью тральщиками стерегли Исландско-Фарерский проход. Главные силы флота были разделены на две группы по два корабля в каждой. Линейный крейсер «Худ» под флагом вице-адмирала Холланда входил в одно соединение с «Принс оф Уэлс». Флагманский корабль Тови «Кинг Джордж У» должен был действовать в паре с линейным крейсером «Рипалс», который по приказу адмиралтейства уже покинул Клайд.

Приближался полдень. Катера и шлюпки бороздили спокойные воды Флоу, сновали между кораблями, развозя людей на берег и обратно на корабли, доставляя почту, лавируя между грузными баржами с различными видами боевого снабжения. Стоял теплый, по-настоящему летний день. В такие дни хорошо поиграть в гольф, порыбачить или просто погулять по зеленым холмам Хойя.

Около полудня адмирал Тови получил информацию, что два «Спитфайера» из подразделения фоторазведки берегового командования вылетели из аэродрома Вик, направляясь к Норвежскому побережью через проход Пентленд Фирт. Один из самолетов шел прямо на Осло и далее — на Скаггерак, второй же, пилотируемый лейтенантом Саклингом, должен был проверить Берген-фиорд.

Всю ночь немецкая эскадра держала курс на север к побережью Норвегии, идя зигзагом из страха перед английскими подводными лодками. К радости большого количества новобранцев, погода стояла тихая: спокойное море, легкий ветерок, задувающий с северо-востока. Штаб группы «Север» сообщил последние данные аэрофотосъемки Скапа-Флоу по состоянию на вчерашний день: три тяжелых корабля («Кинг Джордж У», «Принс оф Уэлс», «Худ»), авианосец («Викторизэс») и крейсера с эсминцами. Следующая информация сообщала о расшифровке английской радиограммы, направленной всем

самолетам берегового командования и приказывавшей включиться в поиск немецкой эскадры, «идущей северным курсом». Однако, судя по отметке, сделанной в журнале «Принца Ойгена», это сообщение было прочитано капитаном 1-го ранга Бринкманом только вечером.

Во время завтрака радио принесло радостную весть: днем накануне немецкие парашютисты произвели высадку на остров Крит.

В этот момент адмирал Лютьенс почему-то решил сделать то, чего он совсем не собирался делать, судя по его выступлению на совещании штаба три дня назад в Готенгафене: он приказал эскадре войти в норвежские фиорды. Около 09.00 у острова Марштейн оба корабля повернули вправо и вошли в тихие воды Корсфиорда — узкой полоски воды, ведущей в Берген. Приняв на борт лоцмана, «Бисмарк» направился в Кримштадфиорд чуть южнее Бергена, а «Принц Ойген» — в бухту Калванес, северо-западнее порта. Эсминцы сопровождения пошли прямо в Берген.

«Бисмарк» встал на якорь близко от берега — высокой каменной стены из серых скал, на которых лепились аккуратные домики с красными и желтыми крышами, да несколько овец пощипывали молодую травку. Норвежские крестьяне и матросы «Бисмарка» с одинаковым удивлением рассматривали друг друга...

Четыре торговых судна встали на траверзах больших кораблей для прикрытия их от возможных торпедных атак. Адмирал Лютьенс сигналом передал на «Принц Ойген», чтобы тот пополнил запас топлива с танкера «Воллин» и к вечеру был готов к выходу в море.

Какова была причина, заставившая Лютьенса изменить собственное решение и привести корабли в фиорд, этого точно мы, судя по всему, не узнаем никогда. Возможно, он считал, что с полными цистернами у «Принца Ойгена» ему будет легче принять решение об окончательном маршруте прорыва в Атлантику либо Датскими проливами, либо Исландско-Фарерским проходом, либо

даже Фареро-Оркнейским проходом, оставив окончательный выбор на последний момент в зависимости от обстановки. Но какова бы ни была истинная причина, она была так же недостаточно продумана (если не сказать — глупа), как и решение прорываться из Балтики, а не через Северное море.

Если бы эскадра прошла через Кильский канал, вышла вечером из Брунсбюттеля, заправившись топливом в Тронхейме или Нарвике, а то бы и прямо с танкера «Вайссенбург» в Арктике, у нее бы был хороший шанс остаться незамеченной. А столь легкомысленный проход в светлое время суток через узости проливов Каттегат и Скаггерак не мог, конечно, не привлечь внимание нейтралов и вражеской агентуры, как и произошло в действительности. Более того, гросс-адмирал Редер об этом прекрасно знал.

В это же самое утро главком получил донесение от начальника абвера адмирала Канариса о том, что английская разведка начала следить за эскадрой с момента ее выхода из Готтенхафена. В свете всех этих данных решение Лютьенса идти в Берген — норвежский порт, лежащий ближе всех к английским авиабазам — напоминало решение взломщика ограбить дом, находящийся напротив местного полицейского участка. Лютьенс как бы сам напрашивался на то, чтобы его быстрее обнаружили.

Так и произошло. Около 13.15 лейтенант Саклинг заметил из своего «Спитфайера» два боевых корабля в 25 000 футах под ним. Он опознал их как два крейсера, развернулся и снова пролетел над фиордом, включив фотоаппараты. При этом ни с «Бисмарка», ни с «Принца Ойгена» его не заметили. Сигналы воздушной тревоги — по неизвестной причине — прозвучали только через 15 минут, когда Саклинг уже пролетел треть пути к своему аэродрому.

На авиабазе Вик офицер разведки посмотрел на еще мокрые снимки и опознал на них линкор и тяжелый

крейсер, о чем немедленно было доложено в штаб адмирала Тови. Адмиралтейство начало согласовывать с министерством авиации вопрос о возможной ночной бомбежке кораблей противника в фиорде, но маршал авиации сэр Фредерик Боухилл, который когда-то сам был моряком, потребовал, чтобы фотоснимки были доставлены в его штаб для более тщательной оценки.

Единственным пилотом и самолетом, которые могли бы доставить эти снимки за 650 миль в Лондон, были лейтенант Саклинг и его «Спитфайер». Так что ему пришлось снова взлететь и лететь на юг. Ночью, находясь над своим родным городом Ноттингемом, лейтенант обнаружил, что у него не хватит горючего долететь до Лондона. Он посадил самолет в Ноттингеме, разбудил своего приятеля — владельца гаража, и они понеслись по затемненным дорогам в Лондон со скоростью 50 миль в час, вручив на рассвете снимки дежурному по штабу маршала Боухилла. Чуть позднее эксперты авиации и адмиралтейства подтвердили выводы, сделанные офицером разведки авиабазы Вик.

В Скапа-Флоу адмирал Тови, хотя и не видел снимков, нисколько не сомневался в правильности их расшифровки. Так что, когда во второй половине дня на базу после учений вернулся авианосец «Викториэс», его командир капитан 1-го ранга Генри Бовелл был сигналом приглашен на борт флагманского корабля. Адмирал спросил Бовелла, смогут ли экипажи его торпедоносцев «Свордфиш» провести торпедную атаку кораблей противника в фиорде. Бовелл ответил, что он в этом сомневается.

Его пилоты только вчера перелетели на корабль с авиабазы Хатстон. Многие впервые совершили посадку на авианосец. Почти ни у кого нет никакого боевого опыта. «Достаточно ли на корабле боевая подготовка,— поинтересовался Тови,— чтобы вообще сопровождать флот в открытом море?» Капитан 1-го ранга Бовелл ответил, что корабль может выйти с флотом, но лучше

было бы выслушать мнение командира авиагруппы капитана 2-го ранга Ренальда и командира эскадрильи торпедоносцев доблестного Юджина Эсмонда. Оба офицера были вызваны на флагман и подтвердили, что авианосец готов к выполнению боевых задач. Отпустив Бовелла и его пилотов, Тови уже не имел иллюзий относительно воздушной мощи своего флота с наспех обученными и не имеющими никакого боевого опыта экипажами палубных самолетов.

Не лучше обстояло дело и с линкором «Принс оф Уэлс». Два дня назад его командир капитан 1-го ранга Джон Лич, чувствуя, что надвигается горячее дело, и страшась пропустить его, доложил Тови, что «Принс оф Уэлс» закончил все работы и готов присоединиться к флоту в качестве боевой единицы. Но Тови знал, что орудия главного калибра линкора были еще далеки от удовлетворительного состояния и гражданские рабочие завода «Викерс-Армстронг» все еще пытались довести их до более надежного боевого уровня.

Нынешним вечером, уже зная о сообщении из Бергена, капитан 1-го ранга Лич собрал экипаж на квартердеке, а сам, забравшись на крышу башни «У», сообщил им то, что успел доложить командующему о готовности линкора к бою. Он поблагодарил экипаж за ту тяжелую работу, которая была выполнена при вводе линкора в строй, и выразил надежду, что они столь же стойко и мужественно будут вести себя в настоящем бою. Матросы, ничего, естественно, не зная о планах командования, гадали, куда могут направить новый линкор. Некоторые говорили о сторожевой службе в Атлантике, другие — об эскортировании конвоев в Северном море и вообще где угодно, вплоть до мыса Доброй Надежды. Третьи, оказавшись более точными, вспоминали субботний ночной концерт на берегу, где они исполняли собственную версию знаменитой морской песенки:

*«Британии успех,
Наградю для всех
Пусть станет ожидающий нас бой.
Мы верим лишь в одно:
Что «Бисмарка» на дно
Мы пустим, как и весь германский флот!»*

А на «Кинг Джордж У» адмирал Тови с напряжением ожидал дальнейших новостей. Погода начала портиться, над морем нависла мгла, пошел дождь. Летели часы, и страх проник в сердце Тови. Он думал о том, что немецкие корабли под покровом плохой погоды уже вышли из фиорда и идут в Атлантику, где в настоящее время находится не менее одиннадцати английских конвоев. И ни одного тяжелого корабля, чтобы остановить немцев!

Было уже девять часов вечера, когда Тови принял решение. Сигналом был передан приказ адмиралу Холланду на «Худе» выходить в море вместе с «Принс оф Уэлс» и дивизионом эсминцев («Электра», «Антони», «Эхо», «Икарус», «Ачатос» и «Антилопа»), следовать в Исландию, где пополнить запасы топлива, а затем занять позицию северо-западнее острова так, чтобы перекрыть оба прохода: Исландско-Гренландский и Исландско-Фарерский.

Еще до полуночи эсминцы снялись со швартовов и, построившись в кильватер, вышли в море через канал Свифа, где встали на якорь, ожидая выхода «Худа» и «Принс оф Уэлса». На мостике своего флагманского корабля адмирал Тови наблюдал, как новый линкор и старый линейный крейсер снялись с якорей и малым ходом пошли через мглу и темень в направлении прохода Хокса. Головным шел «Худ» — величественный, гордый и элегантный. На его мачте трепетал флаг адмирала Холланда. Дождавшись развода огромных противолодочных сетей, оба гиганта вышли в открытое море.

Двадцать один год назад «Худ» точно так же вышел в море, направляясь в свое первое плавание к берегам Скандинавии. С тех пор он много раз покидал Скапа-Флоу через проход Хокса, начиная дальние, иногда кругосветные походы. Сегодня он сделал это в последний раз. Никому из оставшихся на берегу не суждено было увидеть этот гигантский корабль снова.

Находясь в бухте Кальванес, «Принц Ойген» в течение второй половины дня принимал топливо с танкера «Воллин». Эсминцы делали то же самое в порту Бергена. И, как это ни выглядело невероятным, «Бисмарк» топлива не принимал вообще, хотя после выхода из Готенхафена сжег уже более тысячи тонн, да и в Готенхафене заполнил цистерны не полностью.

Все это было в резком контрасте с требованиями военного времени в английском флоте, где топливо принималось при любой возможности, чтобы всегда иметь полные цистерны. Создавалось впечатление, что в итоге Лютьенс совершает одну ошибку за другой. Правда, танкер «Вайссенбург» находился в Арктике всего лишь в суточном переходе и было очень мало шансов встретить по пути противника. Однако подобное решение не оставляло свободы маневра в случае чего-либо непредвиденного и демонстрировало отсутствие опыта войны в открытом океане, равно как и дилетантизм в планировании, за что Лютьенс заплатил столь высокую цену.

Вечером того же дня на обоих кораблях покрасили шаровой краской камуфляж, придав бортам почти тот же цвет, что и на английских кораблях. Адмирал Лютьенс и офицеры его штаба внимательно изучили данные аэрофотосъемки Скапа-Флоу предыдущего дня, доставленные автомобилем из Бергена. Над кораблями в воздушном патруле постоянно кружились истребители, а сторожевые катера задерживали и отгоняли норвежские рыбацьи баркасы, снующие по фиорду. Позднее, когда камуфляжные отметины были закрашены, экипажам

было разрешено отдохнуть. Некоторые отправились спать, другие играли в разные игры на верхней палубе, но многие принялись писать письма домой, ничего не говоря о том, на каком корабле и где они находятся. Письма были отправлены на берег с офицером люфтваффе, который в фиорде покинул эскадру.

Около 07.30 «Бисмарк» снялся с якоря и, работая машинами, развернулся в северном направлении. У Бергена эсминцы Шульце-Хинрикса ожидали появление линкора, чтобы занять позицию впереди него. «Принц Ойген», выйдя из бухты Кальванес, замкнул колонну. Кильватерный строй из пяти кораблей шел в сторону открытого моря по Хилтенфиорду со скоростью 20 узлов. Свободные от службы офицеры стояли на юте «Бисмарка», куря и беседуя, провожая взглядами уходящие за корму лесистые островки. Лейтенант Мюлленхейм-Рехберг увидел, как капитан 2-го ранга Нитцше поднимается на мостик. Он успел поведать лейтенанту, что спешит доложить адмиралу о перехваченной английской радиogramме, приказывающей всем самолетам включиться в поиск немецкой эскадры.

В конце фиорда с «Бисмарка» съехал норвежский лоцман, и корабли вышли в открытое море.

Эскадронные миноносцы перестроились в ордер охранения, корабли перешли на зигзаг, Юго-восточный ветер задувал с кормы, впереди по курсу клубились низкие темные тучи. Незадолго до полуночи, примерно в то же время, когда «Худ» и «Принс оф Уэлс» оставили Скапа-Флоу, немецкие корабли повернули на север, взяв курс в сторону Ледовитого океана.

В этот же момент сигнальщики доложили, что далеко к югу самолеты противника, сбросив осветительные ракеты, бомбят Корсфиорд. Это была хорошая новость для Лютьенса, показывающая, что англичане ничего не знают о том, что немецкая эскадра уже покинула фиорд. В пять утра Лютьенс отпустил эсминцы сопровождения в Тронхейм. Шульце-Хинрикс просигналил пожелание

счастливого плавания, надеясь, что Лютьенс воспользуется возможностью, не нарушая радиомолчание, сигналом что-нибудь ему передать о своих дальнейших намерениях, о чем, вернувшись в Тронхейм, он мог бы доложить в штаб группы «Север». Но с «Бисмарка» никаких сообщений не последовало. Возможно, что Лютьенс спал. Возможно, что в этот момент он и сам толком не знал, что собирается делать дальше. Возможно, он считал, что уже достаточно говорил о своих планах, и не желал повторяться. Разочарованный Шульце-Хинрикс развернул свои эсминцы на восток, наблюдая, как два огромных корабля медленно исчезают в утренней дымке.

* * *

В Скапа-Флоу адмирал Тови был разбужен плохими новостями: из-за низкой облачности только двум из 18 бомбардировщиков удалось вылететь из Вика для атаки кораблей противника в фиорде. Оба отбомбились вслепую и не могли сказать, находятся немецкие корабли еще в фиорде или нет.

Последние сообщения о погоде показывали, что сплошная мгла и плотная пелена дождя распространилась фактически на всю северную часть Северного моря. Разведывательные самолеты, вылетевшие еще до рассвета для осмотра фиорда, все вынуждены были вернуться обратно. Из своей каюты адмирал Тови не видел и половины бухты.

Находятся «Бисмарк» и «Принц Ойген» еще в Бергене или уже ушли? Какие шаги ему нужно сейчас предпринять? Если немецкая эскадра ушла накануне ночью, она уже прошла 400—500 миль на своем пути в Атлантику. Тогда он должен быть в море, преследовать немцев, навязать им бой и уничтожить. Но если немцы не ушли и все еще находятся в фиорде около Бергена? Тогда получится, что Тови будет бесцельно бороздить океан, расходуя драгоценное топливо, каждая капля которого

может понадобиться в самый нужный и критический момент, в то время как немцы, выждав время, появятся на сцене с полными цистернами.

Если же они вышли, то у них есть несколько путей для прорыва. В проходах между Гренландией и Фарерами патрулируют крейсера и постоянно ведет поиск авиация. Кроме того, «Худ» и «Принс оф Уэлс» уже находятся в позиции для перехвата противника.

Если же немцы планируют прорваться в Атлантику через Фареро-Оркнейский проход, то Скапа-Флоу в этом случае является лучшим местом для ожидания дальнейших новостей о немецкой эскадре. Но сидеть на базе и просто ждать было невыносимо. Несколько раз Тови собирался отдать приказ своим кораблям выходить в море, но пересиливал это желание, твердо решив не трогаться с места до получения более точной информации о противнике.

Летели часы. Погода над Норвегией продолжала портиться. Без движения, в безмолвии корабли Тови продолжали стоять в Скапа-Флоу. Утром Береговое командование объявило, что все разведывательные полеты над Норвегией отменяются до особого распоряжения. Адмиралу Тови, который со своими штабными офицерами пытался примерно вычислить место «наибольшего» продвижения «Бисмарка», казалось, что Бог оставил его. Он взглянул на плотный туман, полностью закрывший Хой, на низкие тучи, нависшие над Флотта, и подумал: неужели ничего нельзя предпринять?!

Однако кое-что предпринять удалось благодаря капитану 1-го ранга Генри Сент-Джону Фанкоту — командиру базы морской авиации Хетстона, расположенной на другой стороне Флоу.

Хетстон использовался главным образом как учебно-тренировочная база, откуда самолеты перелетали на авианосцы (именно оттуда самолеты перелетели на авианосец «Викторизс»), а также в целях буксировки воздушных мишеней для тренировки зенитчиков кораблей. Од-

нако на базе находилась и боевая эскадрилья торпедоносцев «Альбакор», и когда капитан 1-го ранга Фанкот узнал о немецких кораблях в Бергене, он с разрешения Берегового командования перебросил эти самолеты в Шетланд (примерно в 100 милях от Бергена), надеясь выпустить их в атаку.

Но капитан 1-го ранга Фанкот и его «Альбакоры», так же как адмирал Тови, нуждались в информации о противнике. Заместителем Фанкота в Хетстоне служил некий Джеффри Ротерхем, погрязший ныне в штабных бумагах, в прошлом прекрасный авиационный штурман, познававший свою профессию в те далекие годы, когда штурманам больше помогали не приборы, а инстинкт, когда в самую плохую погоду они могли точно сказать, где находятся — по форме волны внизу или по направлению ветра.

Капитан Фанкот спросил капитана 2-го ранга Ротерхема, не хочет ли тот при нынешней погоде совершить небольшое путешествие к Бергену на одном из старых двухмоторных американских «Мэрилендах», которые использовались для буксировки мишеней. Поскольку «Альбакоры» перелетели в Шетланд, других самолетов на базе не было. Ротерхем, считавший, что его летные дни закончились навсегда, ответил, что сделает это с большим удовольствием. Ноэл Годдард — командир буксировочной эскадрильи — вызвался быть пилотом, а вскоре нашли и добровольца на место стрелка-радиста.

В 14.00 Фанкот доложил о своей идее в штаб Тови в Скапа-Флоу и Боухилла в Лондон, получив благословение от обоих. Вторая половина дня прошла в разработке деталей полета, поскольку существовала опасность, что «Мэриленд» в таких условиях может просто пролететь мимо Норвегии, даже не заметив ее. Ротерхем решил лететь через остров Марштейн, а оттуда — направиться в Корсфиорд. Береговое командование порекомендовало подходить к фиорду на высоте 200 футов и иметь в виду наличие в районе истребителей противника.

Они взлетели в 16.00 и сразу же вошли в плотный слой облаков. Ротерхем предлагал пробить облачность и идти над морем, но Годдард опасался, что, пробивая облачность, можно врезаться в волны, и продолжал полет в облаках. Ротерхем настаивал на том, что ему нужно видеть поверхность моря. Дважды они снижались на высоту менее ста футов, но так и не достигли нижней кромки туч. К счастью, в третий раз это удалось: взглянув на поверхность моря, Ротерхем дал поправку на курс, и они снова скрылись в облаках. Через несколько минут Ротерхем дал команду пилоту снова снизиться. На какое-то мгновение облака разошлись, и они увидели внизу огни острова Марштейн. Точно определившись и снова набрав высоту, они пролетели над Корсфиордом, осмотрев также фиорды Гримстад и Кальванес. Разведчики проверили и порт Бергена, пролетев на бреющем полете прямо над крышами домов и доками. Немецких кораблей нигде не было. Немцы вели довольно интенсивный зенитный огонь, в «Мэриленд» были попадания, но не очень серьезные. Для верности они пронеслись и над Хиелтефиордом, никого там не обнаружили и с чистой совестью отправились домой.

Опасаясь, что их собьют прежде, чем адмирал Тови получит нужную информацию, Ротерхем прямо в кабине нацарапал срочное сообщение и приказал стрелку-радисту немедленно передать его в штаб Берегового командования. Радист не мог связаться с Береговым командованием и вызвал Хатстон на волне, используемой самолетами-буксировщиками.

В Хатстоне вовсю шли учения по буксировке мишенной, когда радист местного КДП неожиданно для себя получил срочное боевое донесение. Он немедленно передал донесение на «Кинг Джордж У», и когда в 19.45 «Мэриленд» совершил посадку в Шетленде, штаб Тови этой информацией уже обладал.

Хотя адмирал Тови считал эту новость плохой, она по крайней мере вывела его из полной темноты и оцепенения.

На флагмане взвился сигнал, приказывающий авианосцу «Викторизэс», крейсерам «Галатейя», «Гермион», «Кения» и «Аврора» вместе с эсминцами «Инглифилд», «Интерпид», «Актив», «Пенджаб», «Виндзор» и «Ленс» быть готовыми к выходу в море в 22.15. Затем Тови приказал крейсеру «Суффолк» немедленно соединиться с «Норфолком» в Датских проливах, а крейсеру «Аретьюза» — с «Бирмингемом» и «Манчестером» в Исландско-Фарерском проходе. Линейному крейсеру «Рипалс», уже вышедшему из Клайда, было приказано утром соединиться с «Кинг Джордж У» севернее Гебрид.

Затем, подобно всем великим флотоводцам прошлого, адмирал Тови вместе с офицерами своего штаба отправился обедать.

* * *

Новость, доставленная Ротерхемом, в то же время достигла и Лондона, оказав самое сильное впечатление на премьер-министра Уинстона Черчилля. По опыту двух мировых войн он хорошо знал, какой страшный погром немецкая эскадра способна совершить над атлантическими конвоями и какое влияние все это будет иметь как на общественное мнение, так и на ход войны.

В декабре 1940 года, когда стало известно, что ввод в строй немецкого линкора «Тирпиц» произойдет лишь чуть позднее «Бисмарка», Черчилль писал своему другу Франклину Рузвельту: «Мы считаем, что впервые в этой войне враг будет иметь на море два боевых корабля, по меньшей мере столь же хороших, как два наших лучших, которые только одни и можно назвать современными» («Кинг Джордж У» и «Принс оф Уэлс»).

Теперь премьер-министр направил американскому президенту прямой призыв о помощи: «Если нам удастся поймать их, они точно будут уничтожены... Снабдите нас информацией, а мы завершим работу».

Однако, если премьер-министр Великобритании и его адмиралы все-таки хоть что-то знали об эскадре Лютьенса,

то канцлер Германии не знал ничего вообще: ни о выходе из Готенгафена, ни о проходе через Каттегат и Скагерак, ни о прибытии в Берген, ни об исчезновении из него.

Гросс-адмирал Редер давно уже обнаружил, что выбор правильного времени имеет важное значение для его отношений с Гитлером, а потому он подождал, когда первая фаза операции будет успешно завершена, и только потом отправился в Берхтесгаден, где в присутствии Кейтеля, Риббентропа и фон Путткамера доложил все новости Гитлеру.

Сначала, как адмирал и опасался, Гитлер выразил явное неудовольствие и приказал корабли немедленно отозвать. Его беспокоила реакция Соединенных Штатов и разные сложности, связанные с предстоящим нападением на Россию. Он говорил Редеру о риске получения кораблем смертельного удара торпедой с какого-нибудь английского авианосца. Редер, который тоже сильно волновался, пока «Бисмарк» шел проливами и стоял в фиорде, теперь не только успокоился, но искренне верил в успех операции. В итоге Гитлер позволил себя убедить и одобрил проведение операции «Рейнские учения».

* * *

После ухода эсминцев на рассвете 22 мая эскадра Лютьенса продолжала следовать на север со скоростью 24 узла. Лютьенс все еще колебался, обогнуть ли ему Исландию с юга или с севера, обсуждая этот вопрос с офицерами своего штаба. Потом пришло сообщение из штаба группы «Север» об уведомлении командующего подводными силами, чтобы лодки были готовы к любому варианту. Однако на окончательное решение Лютьенса придерживаться первоначального плана оказала влияние плохая видимость, которую доктор Экстербринк и его синоптики предсказывали вплоть до южной оконечности Гренландии.

В полдень Лютьенс сигналом передал на «Принц Ойген» свое намерение идти прямо через Датские проливы и не заправляться с танкера «Вайссенбург», если погода не улучшится.

Решение не заправляться топливом с «Вайссенбурга» можно считать очень смелым, учитывая малую автономность «Принца Ойгена» и нехватку топлива на самом «Бисмарке». Но Лютьенс полагал, что поступает правильно. Полученная им информация из штаба группы «Север» говорила о том, что английская воздушная разведка ведет себя активно только в южной половине Норвежского побережья. Перехваченные английские радиogramмы не содержали никакой информации о том, что какие-либо британские корабли преследуют эскадру. Создалось впечатление, что противник не имеет понятия, где эскадра находится. Кроме того, надо помнить, что самолеты люфтваффе из-за погоды не смогли накануне провести аэрофотосъемку Скапа-Флоу.

Это был, конечно, крупный промах разведки, но вся информация, которой владел адмирал Лютьенс, говорила ему, что лучше всего, не теряя времени, прорываться на просторы Атлантики. Если он потеряет несколько драгоценных часов, принимая топливо с «Вайссенбурга», он не только прозевает туманную погоду, но и даст англичанам дополнительное время обнаружить эскадру.

В настоящее время единственной преградой между «Бисмарком» и его танкерами, развернутыми южнее Гренландии, могли оказаться лишь английские крейсера, патрулирующие Датские проливы. Если, конечно, они были там. Но даже, если они и были, они могли не заметить немецких кораблей в тумане и в постоянно налетающих снеговых зарядах.

Окажись ситуация с топливом действительно острой, он мог бы всегда вернуться к «Вайссенбургу», причем путь к нему от Датских проливов был раза в два короче, чем от Фареро-Исландского прохода.

Доктор Экстернбринк поведал лейтенанту Мюлленхейму-Рехбергу, что он убеждал Лютьенса идти самым полным ходом, пока не рассеялся спасительный покров тумана, но адмирал отказался: поскольку заправка топливом с «Вайссенбурга» не состоялась, нужно придерживаться более экономной скорости.

К полудню эскадра повернула с севера на северо-запад. Для Лютьенса и Нетцбанда это были знакомые воды по их службе на «Гнейзенау» в дни Норвежской кампании год назад и во время прорыва на «Шарнхорсте» в январе этого года.

Поскольку было уже маловероятно встретить в этом районе немецкие самолеты, матросы на обоих кораблях покрасили опознавательные знаки для авиации в виде огромных свастик, нарисованных на палубах бака и юта. Всю вторую половину дня туман продолжал скрывать эскадру. Порой туман становился столь плотным, что «Бисмарка» становилось совсем не видно с «Принца Ойгена». С линкора светили прожектором назад, чтобы крейсер мог держаться в кильватере. В журнале «Принца Ойгена» записали: «Погода, кажется, специально ниспослана для успешного прорыва».

Если Лютьенс нуждался в подтверждении правильности своего решения идти прямо через Датские проливы, то он получил его в виде очередной радиограммы из штаба группы «Север», где говорилось, что, несмотря на то, что из-за погодных условий снова не удалось провести аэрофотосъемку Скапа-Флоу, визуальная разведка с воздуха сообщила о наличии на базе трех тяжелых кораблей, авианосца, а также нескольких крейсеров и эсминцев, что было точным повторением данных аэрофотосъемки от 20 мая и создавало впечатление царившего у англичан полного спокойствия. Ни один из тяжелых кораблей не покидал базы, и обстановка никак не менялась. Это был очередной пример некомпетентности люфтваффе при выполнении задач для нужд флота. Эти задачи воздушные силы выполнять не любили и не умели.

Из трех тяжелых кораблей, которые немецкий разведчик увидел в разрыве облаков, два были деревянно-брезентовыми макетами (третьим — «Кинг Джордж У»), а потому из поля зрения штаба группы «Север» полностью выпал факт, что «Худ» и «Принс оф Уэлс» уже находились в море. Знай Лютьенс об этом, он, возможно, пересмотрел бы все свои планы и не исключено, что повернул бы эскадру обратно.

Подъему настроения на мостике «Бисмарка» способствовала и еще одна дезинформация, присланная опять же из штаба группы «Север». В ней говорилось, что корабли мощного английского соединения «Н» (линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Ройял», крейсер «Шеффилд» и эсминцы), базирующегося на Гибралтаре и представляющего очевидную опасность для Лютьенса, находятся в настоящее время в море, направляясь, видимо, на Крит. В действительности все корабли соединения оставались в Гибралтаре.

В 23.00, когда «Бисмарк» и «Принц Ойген» находились примерно в 200 милях северо-восточнее Исландии, а корабли Тови покидали Скапа-Флоу, Лютьенс повернул на юго-запад в направлении Датских проливов. На этой широте уже всюду царил полярный день, но туман продолжал держаться над морем. И было очень холодно.

В 4 часа ночи, возможно, по совету доктора Экстернбринка, эскадра увеличила скорость до 27 узлов. В 10.00 корабли вошли в зону плавающего льда и снова уменьшили скорость до 24 узлов. На «Принце Ойгене» вызвали на мостик бывшего капитана траулера из Бремергафена, который имел большой опыт плавания во льдах, а ныне находился на крейсере в составе одной из призовых команд. Он должен был помочь вести корабль через плавающие льды.

Погода продолжала быть туманной и мгlistой. На «Бисмарке» постоянно слышался скрежет, когда огромный форштевень линкора врезался в льдины, разбивая замерзшие кристаллы. Теперь эскадра приближалась к

наиболее опасному участку пути — узкому проходу, который в это время года составлял не более 30—40 миль ширины. Это было пространство между паковыми льдами побережья Гренландии и границей минных полей, поставленных англичанами к северу от исландского полуострова Вестфирдир.

Кромка пакового льда была в видимости с правого борта, и эскадра повернула на курс, параллельный кромке, снова увеличив скорость до 27 узлов. Вскоре корабли оказались среди довольно крупных айсбергов, которые, отколовшись от пакового льда, дрейфовали в южном направлении. Начали постоянно звучать сигналы тревоги, поскольку сигнальщики ошибочно принимали айсберги за корабли. Часто приходилось резко менять курсы, чтобы не врезаться в огромные ледяные горы. Лютъенс не снижал скорости, понимая, что следующие несколько часов станут критическими.

Во второй половине дня начали сбываться худшие опасения доктора Экстернбринка: стала проясняться погода. Рассеялся туман, и обломки пакового льда — белоголубые и сине-зеленые — открылись прямо по курсу и с правого борта. Вдали за кормой на фоне лазурного неба отчетливо проектировались сверкающие вершины ледяных гор Гренландии. Впереди, впервые почти за 36 часов плавания, образовалась полоса чистой воды шириной от трех до десяти миль. Только с левого борта в направлении Исландии держалась еще густая стена тумана, отливавшая желто-серым цветом внизу и клубящимся белым наверху, отражая на себе волшебные цвета ледяных глыб. Моряки называют это отблесками льда.

Весть об изменении погоды быстро облетела корабли, и юные немцы, которые никогда не покидали до этого собственных прибрежных вод, высунулись из рубочных и башенных дверей, из люков и иллюминаторов, молча, затаив дыхание, наблюдая волшебный мир, через который шли их корабли. Это был в полном смысле слова край света, место по ту сторону радуги, где оби-

тали лишь белые медведи и эскимосы и проходила дорога на Северный полюс. Если бы их родные могли их увидеть сейчас!

На мостике «Принца Ойгена» офицеры, замерзшие в своих кожаных куртках, не отрывались от биноклей, наблюдая волшебные миражи арктического океана. Капитан 1-го ранга Бринкман в форменной фуражке, одетой прямо на шерстяной подшлемник, стоял на левом крыле ходового мостика, держа в одной руке бинокль, а в другой — дымящуюся сигару. Кроме него на мостике находились: штурман капитан 2-го ранга Бек, вахтенный офицер лейтенант Рекгоф, который, подобно Ашеру на «Бисмарке», тоже сбежал из Аргентины после гибели «Адмирала Шпее», и известный писатель-маринист капитан 2-го ранга Буш, посланный на крейсер из Берлина в качестве летописца операции.

Капитан 1-го ранга Бринкман, показывая биноклем на стену тумана с левого борта, сказал: «Если англичане вообще здесь находятся, то они прячутся там, за стеной тумана».

Он оказался прав. Так оно и было. Чуть позже, когда капитан 2-го ранга Буш и другие офицеры заканчивали приготовленный на скорую руку обед в тускло освещенной кормовой кают-компании, на крейсере раздалась пронзительная трель звонков боевой тревоги.

* * *

Трехтрубные, вооруженные восьмидюймовой артиллерией крейсера «Норфолк» и «Суффолк» входили в состав 1-й эскадры крейсеров флота метрополии. Для их экипажей несение сторожевой службы в Датских проливах было чем-то вроде наказания. Проведенные тут дни казались месяцами, а недели — годами. Уныло и медленно текло время в хождении постоянными курсами взад и вперед, отмечаемое только сменами вахт. Сегодня погода была терпимой, но большую часть времени она была просто ужасной. Волны размером с многоэтажный дом

обрушивались на корабль со всех сторон. Даже после смены вахты отдохнуть по-настоящему не удавалось. Крейсер кидало, подбрасывало, швыряло из стороны в сторону. Нос корабля по самую надстройку входил в надвигающуюся гору воды, вылезал из нее в тучах брызг и пены, а пронизывающий арктический ветер свистел над палубой и надстройками, обжигая лица людей, примораживая руки к поручням и к переборкам. Ничего не было слышно, кроме рева моря и воя ветра. Свободные от вахт ели и спали подобно автоматам, некоторые пытались читать журналы или комиксы, но без особого успеха. Несколько выручало радио: популярные певцы и комики чуть скрашивали жизнь, заставляя на момент забыться и представить, что ты находишься в Лондоне или дома. Нравилось слушать и выступления Черчилля, особенно когда темой его выступлений был «герр Гитлер». Это поднимало моральный дух у всех.

Командир «Суффолка» Роберт Эллис был страшно измучен. Когда 18 мая он получил приказ адмирала Тови пополнить запас топлива, его корабль уже 10 дней находился в бушующем море, а он сам фактически не спускался с мостика. Он оставался на посту во время быстрого ночного похода в Хвальфиорд на запад Исландии, урвав несколько часов сна, пока крейсер принимал топливо, и снова вернулся на мостик, спешно выводя «Суффолк» в море на следующее утро. Еще хорошо, что во время последнего ремонта мостик крейсера был переделан для действия в полярных широтах, т. е. стал закрытым и отапливаемым. Это была просто роскошь в сравнении с открытым мостиком «Норфолка». Правда, сильнее клонило в сон.

Пока капитан 1-го ранга Эллис шел обратно в проливы, его адмирал Фредерик Уэйк-Уолкер, держащий флаг на «Норфолке», полным ходом направлялся в Изафиордур — естественную гавань на северо-западе исландского полуострова Вестфирдир, чтобы взглянуть на новую радиолокационную станцию. «Суффолк» должен

был прийти туда же для получения окончательных инструкций. Адмирал Уэйк-Уолкер был специалистом в торпедном деле, в 1940 году он превосходно организовал эвакуацию английской армии с пляжей Дюнкерка.

Это был высокий, представительный мужчина, мысливший исключительно техническими категориями, с небольшим воображением и с еще меньшим чувством юмора. Он был приятелем Тови, заядлым охотником и ботаником-любителем. Он охотился в Скапа-Флоу и Исландии и, по словам его флаг-лейтенанта Кельбурна, «готов был сутками ходить по лесу, чтобы отыскать какую-нибудь «камнеломку» или что-нибудь в этом роде».

В туманное утро 23 мая «Суффолк» вошел в узкую щель Изафиордура, над которой нависали заснеженные сопки Вестфирдира. С «Норфолка» прожектором передали приказ, чтобы «Суффолк» действовал в пределах дальности РЛС между Вестфирдиром и кромкой пакового льда, меняя каждые три часа курс с юго-западного на северо-восточный. Сам «Норфолк» при этом должен был находиться примерно в 15 милях южнее на случай, если немцы рискнут пройти по кромке минного заграждения. Если к утру ничего обнаружить не удастся, оба корабля должны были встретиться в согласованной точке.

Эллис развернул свой крейсер и пошел через туман к кромке пакового льда. Сон вернул ему бодрое настроение. Он ждал этого задания, чтобы испытать в реальных условиях новую «игрушку», которая вызывала у него жгучий интерес. Речь шла о радиолокационной станции улучшенного типа, установленной на крейсере в ходе последнего ремонта. Радары находились еще в младенческом состоянии: станция имела дальность действия 13 миль и работала только в носовых секторах обзора.

Прибыв в район патрулирования, Эллис (как чуть позже Лютъенс) обнаружил полосу чистой воды вдоль кромки пакового льда, хорошую видимость в направлении Гренландии и сплошную стену тумана в направлении Исландии. Поэтому, когда он шел северо-восточным

курсом, т. е. в направлении, откуда ожидалось появление противника, крейсер держался на чистой воде вблизи кромки пакового льда, и Эллис знал, что его радар обнаружит противника задолго до его появления. Следуя же юго-западным курсом, когда надстройки и дым из труб мешали наблюдению за кормой, а РЛС была слепой, Эллис шел по кромке тумана, готовый нырнуть под его защиту в случае необходимости. Его делом было не сражаться с «Бисмарком», а поддерживать с ним контакт, наводя на немецкий линкор главные силы своего флота.

Вторая половина дня прошла без каких-либо событий. Сигнальщики и операторы радиолокационных станций на «Суффолке» и «Норфолке», на находящихся дальше к югу крейсерах «Манчестер», «Бирмингем» и «Аретьюза», на «Худе» и «Принс оф Уэлсе», на «Кинг Джордж V» и «Рипалсе», спешащих в охранении своих крейсеров и эсминцев занять позицию перехвата южнее Исландии, на самолетах берегового командования, ведущих непрерывную разведку моря между Исландией и Оркнейскими островами, прощупывали море лучами радаров, сотни глаз не отрывались от биноклей в поиске немецких кораблей.

О них не было ни полслова новой информации с тех пор, как лейтенант Саклинг обнаружил их в фиордах около Бергена два дня назад. За это время они могли бы пройти тысячу миль и находиться уже на подходах к Атлантике, вернуться в Германию, спрятаться в каком-нибудь другом норвежском фиорде. Версий было сколько угодно, информации — никакой.

Всем версиям положил конец старший матрос Ньювелл — сигнальщик с «Суффолка». Он заступил на вахту в 18.00, когда крейсер шел юго-западным курсом, наблюдая за всем, что происходит с правого борта корабля.

Примерно через час с четвертью, когда он, уже наверное, пятидесятый раз водил биноклем по всему про-

странству от носа до кормы крейсера, Ньювелл увидел нечто такое, о чем ему не удастся забыть до конца своей жизни — «Бисмарк», огромный и массивный, появился из мглы по правому борту всего в каких-нибудь семи милях от «Суффолка».

«Корабль по пеленгу «Зеленый» — 1—4—0!» — заорал он таким голосом, как будто его жизнь зависела от этого крика. Через мгновение в его линзы вполз «Принц Ойген» — и новый истошный крик: «Два корабля по пеленгу «Зеленый» — 1—4—0!»

«Суффолк» вздрогнул от перевода машин на полный боевой ход. Капитан 1-го ранга Эллис приказал положить руль «лево на борт» и полным ходом направил крейсер к спасительной стене тумана. Звонки боевой тревоги сорвали с коек и вытряхнули из гамаков отдыхающих матросов и офицеров.

Томительно медленно корабль реагировал на переключку руля, тяжело накренившись на правый борт. В кают-компании, где только что начался обед, со звоном полетели на палубу посуда и столовые приборы. Находящийся на верхней палубе старший помощник командира капитан 2-го ранга Людвиг Портер взлетел на мостик «как будто по воздуху», как птица на ветку.

Требовалась примерно пара минут, чтобы нырнуть в спасительную полосу тумана, и все на мостике «Суффолка», видя, как «Бисмарк» надвигается прямо на них, подняв по носу бурун в виде огромной буквы «V», напряженно ожидали первого залпа немца. Непонятно почему, но «Бисмарк» огня не открыл, и «Суффолк» — целый и невредимый — скрылся в тумане.

Из безопасного укрытия крейсер взорвал эфир радиogramмами об обнаружении противника, продолжая наблюдать за немецкими кораблями с помощью радара. Два импульса, представляющие немецкие корабли, шли справа налево через экран радиолокатора. Когда корабли противника прошли примерно 13 миль — предельная дальность действия работы радара на «Суффолке» —

английский крейсер вышел из тумана и пристроился в кильватер «Принцу Ойгену», хотя с дистанции в 13 миль «Бисмарк» мог легко достать его своими орудиями.

Между тем на «Норфолке», находящемся в 15 милях южнее, были приняты сигналы «Суффолка» о контакте с противником. Командир «Норфолка» капитан 1-го ранга Альфред Филлипс жевал тосты с сыром в своей походной каюте за мостиком, когда из радиорубки звенящим от волнения голосом ему доложили о появлении «Бисмарка». Командир немедленно приказал увеличить скорость и выходить из тумана.

В охотничьем азарте не потерять контакт Филлипс немного ошибся в определении курса и, выйдя из тумана, обнаружил всего в шести милях идущий прямо на него «Бисмарк». На этот раз немец был готов к встрече. Когда на «Норфолке» резко положили руль вправо, чтобы вернуться под защиту тумана, орудия «Бисмарка» гневно проревели свой первый боевой залп. С мостика «Норфолка» ясно были видны, похожие на распустившиеся цветы, оранжевые вспышки и сносимые ветром коричневые облачка кордитного дыма. А затем все услышали свист снарядов — звук, который некоторым напомнил шум приближающегося поезда. Огромные, высотой в 200 футов, столбы молочно-белой воды поднялись вокруг крейсера. Адмирал Уэйк-Уолкер ясно видел, как один из снарядов, отскочив от воды всего в 50 ярдах от правого борта крейсера, рикошетом пролетел над мостиком. Пять залпов успел сделать «Бисмарк», прежде чем «Норфолк» снова скрылся в тумане. Хотя крейсер и был накрыт залпом и осколки прозвенели свою страшную мелодию по бортам и надстройкам, попаданий корабль не получил и жертв на нем не было.

Теперь, как и «Суффолк», «Норфолк» подождал, пока немецкие корабли пройдут мимо него и, когда они ушли достаточно далеко вперед, занял позицию сзади чуть слева от них, чтобы иметь возможность резкого ухода влево к полосе тумана.

«Суффолк» оставался сзади, стараясь по возможности держать направление в кильватер противнику, зная, что теперь лед не даст ему возможности изменить курс вправо. Временами немецкие корабли можно было видеть вдаль на горизонте. Когда они исчезали в дымке или в снеговом заряде, Уэйку-Уолкеру ничего не оставалось делать, как полностью полагаться на радиолокатор «Суффолка». Его собственный радар с фиксированными антеннами был в данном случае совершенно бесполезен.

С момента первого контакта с «Бисмарком» «Суффолк» передал целый поток донесений, постоянно докладывая о месте, курсе и скорости кораблей противника. Но ни одна из этих радиограмм не была получена на главной базе флота, видимо, из-за сильного обледенения антенн крейсера. Только донесение «Норфолка» о контакте с противником было наконец получено кораблями и береговыми штабами Атлантического командования.

К радости адмирала Тови, находящегося в этот момент на «Кинг Джордж V» в 600 милях к юго-востоку (и к равной радости Черчилля и лордов адмиралтейства в Лондоне), выбранная им позиция для перехвата противника оказалась правильной. Сигнал был принят и на линкоре «Родней», который с четырьмя эсминцами и войсковым транспортом «Британик», выйдя за день до этого из Клайда, направлялся для ремонта в Бостон и находился теперь в 800 милях к югу.

Этот сигнал был принят и на «Бисмарке», и на «Принце Ойгене», где специальная команда дешифровщиков расшифровала его в течение нескольких минут после передачи, правда, ошибочно приняв сигнал с «Норфолка» за сигнал с «Кинг Джордж V».

Но человеком, для которого эта новость оказалась особенно важной, был вице-адмирал Холланд на «Худе», который с «Принс оф Уэлсом» и эсминцами охранения находился всего в 300 милях от немецкой эскадры и полным ходом шел на перехват противника.

ГЛАВА 3

Если между Первой и Второй мировыми войнами и существовал какой-нибудь корабль, являвшийся как бы воплощением морской мощи и величия Британской империи, то им, несомненно, был линейный крейсер «Худ» или «Могучий «Худ», как его называли вся страна и весь флот. Более поздним поколениям уже трудно понять те чувства восхищения, благоговейного страха и чуть ли не преклонения, которые «Худ» вызывал не только у англичан, но и у сотен тысяч людей во всем мире.

К 1941 году он был уже стариком, одним из наиболее старых кораблей, еще числившихся в составе Королевского флота. Заложенный в 1916 году на заводе Джона Брауна в Клайдебенке, корабль был назван в честь целого созвездия из четырех знаменитых адмиралов, в разное время принадлежавших к одной семье — известной морской семье Худов.

Один из них, лорд Худ, находясь в подчинении легендарного Роднея, разгромил французский флот в Вест-Индии в XVIII веке. Его брат лорд Бридпорт был вместе с Хоу в «Славное Первое Июня». Сам Худ под командованием адмирала Нельсона громил французов при Ниле, а Горацио Худ погиб в Ютландском бою, когда взлетел на воздух его флагманский корабль «Инвинсибл».

В августе 1918 года линейный крейсер «Худ» был спущен на воду и крещен вдовой Горацио Худа, а через три месяца закончилась Первая мировая война. После ввода в строй он оказался и продолжал быть к 1941 году самым крупным боевым кораблем в мире. Он был длиннее «Бисмарка» почти на 12 метров (262,8 м против 251 м)

и хотя уступал в ширине, нес, как и «Бисмарк», восемь пятнадцатидюймовых орудий, расположенных также в четырех двухорудийных башнях. Его максимальная скорость 32 узла делала «Худ» самым быстроходным кораблем своего размера в мире. Он, как и «Бисмарк», был элегантным, величественным и прекрасным, но имел один дефект — недостаточное бронирование верхней палубы. «Худ» был заложен еще до Ютландского боя, в котором три английских линейных крейсера были уничтожены немецкими снарядами, пробившими легко бронированные палубы и вызвавшие взрыв погребов боезапаса внутри кораблей.

Все крупные корабли, построенные после Ютланда, получили усиленное бронирование. На «Худе» также была усилена бортовая броня, но палубная осталась прежней, став ахиллесовой пятой корабля.

Между войнами, когда еще четверть глобуса было закрашено в цвета Британской империи, «Худ» «демонстрировал флаг» во всех уголках империи и остального мира. Корабль совершал походы в Скандинавию и Южную Америку, в Средиземное море и на Тихий океан, посещая страны старого и нового света. Его кругосветное плавание 1923—1924 гг. в компании с «Рипалсом» и пятью крейсерами было оценено как «наиболее успешный поход эскадры боевых кораблей в истории демонстраций морской мощи». Эскадра совершила визиты в Южную Африку, Занзибар, Цейлон, Сингапур, Австралию, Новую Зеландию, на острова Тихого океана, в Сан-Франциско, Панамский канал, на Ямайку, в Канаду и Ньюфаундленд. Прибытие кораблей собирало повсюду толпы народа, заполняя страницы местной прессы. На «Худе» за 11 месяцев плавания побывали сотни тысяч людей, а миллионы смогли увидеть его.

Корабль часто заставлял о себе говорить не только благодаря своей мощи. Во время стоянки в Гонолулу стало известно, что местные скауты, отобранные, чтобы представлять Гавайские острова на всемирном конгрессе

в Копенгагене, опоздали на пароход, отправляющийся в США. Английский адмирал разрешил бесплатно доставить мальчишек на континент, поместив их в одном из кубриков «Худа», что вызвало буйный восторг американской прессы. Когда «Худ» прибыл в Сан-Франциско, мэр города, потрясенный размерами и красотой корабля, поднявшись на борт, крикнул командиру: «Город ваш, сэр! Мы капитулируем!»

Англичанам тоже случалось видеть «Худ», когда весной и летом корабль приходил в Форт или Клайд, в Инвергордон или Плимут, в Портсмут или Ливерпуль. В определенные дни местным жителям разрешалось посетить линейный крейсер, и сотни людей поднимались на его борт. Дети бегали по палубе, карабкались на кнехты, крутились на капстане, с визгом скатывались с развернутой специально для них брезентовой «горки», лакомились леденцами и мороженым, приготовленным на корабельном камбузе. В какой-нибудь из дней корабль можно было увидеть с набережной стоящим далеко на рейде, затем он исчезал, и жители слышали в море гром его орудий, похожий на весенние грозы, бушующие над прибрежными холмами. Гром орудий «Худа» успокаивал обывателей, но специалисты были озабочены: очевидные недостатки гиганта нуждались в исправлении.

В тридцатые годы постоянно висели в воздухе разговоры о приближающейся войне. «Худ» предполагалось отправить на завод для капитального ремонта и модернизации, где главным делом было бы усиление палубной брони. Но Гитлер и Муссолини уже находились у власти, кризис следовал за кризисом, и вывод «Худа» из строя на несколько лет представлялся совершенно невозможным. Накануне войны корабль прошел небольшой ремонт, в ходе которого на верхней палубе были установлены дополнительные зенитные орудия, что увеличило его водоизмещение на 3000 тонн. Это еще больше усилило заливаемость «Худа»: в штормовую погоду он уходил в волну по носовую надстройку, клевал носом и

раскачивался, поднимая тучи брызг, напоминая издали пса, барахтающегося в луже.

В августе 1939 года с корабля сняли огромные палубные тенты и шаровые плафоны с лампочек, которые он носил почти 20 лет, перекрасили в шаровый цвет, доставили на борт призванных резервистов, погрузили черные занавески для затемнения, каски для личного состава и морфий для раненых и отправили в патрулирование в серые воды Северного моря.

«Худ» находился в Плимуте, когда пришло известие о гибели «Равальпинди». Он немедленно вышел в море и соединился у Бреста с французской эскадрой во главе с линейным крейсером «Дюнкерк», шедший под флагом французского адмирала Женсоля. Женсоль, считавшийся старшим офицером, вступил в командование соединением. Это был первый случай, когда «Худ» не являлся флагманским кораблем соединения, в которое он входил. Это создало несколько нервную обстановку среди вахтенных на мостике, которые привыкли, чтобы все корабли подчинялись их сигналам, а не они сигналам другого корабля.

Действуя в полном согласии, объединенная союзная эскадра прочесала воды у западного побережья Ирландии в тщетном поиске противника, который уже успел скрыться. Однако всего через полгода, когда Франция капитулировала, а адмирал Женсоль командовал французским флотом в Оране, адмирал Сомервилл, подняв свой флаг на «Худе», подошел к этому порту вместе с линейными кораблями «Велиэнт» и «Резолюшен» и авианосцем «Арк Ройял». Полученные им из Лондона приказы, выражая опасение военного кабинета, что французские корабли могут попасть в руки немцев, требовали заставить адмирала Женсоля сдать свои корабли англичанам или затопить их. Женсоль отказался. Тогда адмирал Сомервилл (с сожалением) приказал открыть огонь, и орудия «Худа» вместе с другими кораблями выплеснули свой смертоносный груз в адмирала, чьему

флагу они не так давно подчинялись, уничтожив его корабли и убив полторы тысячи его моряков...

И вот теперь, майским вечером 1941 года, «Худ» полным ходом шел, чтобы совершить то, ради чего он и был создан 21 год назад: вступить в открытом море в бой с врагами своей страны. Задувавший с севера ветер усиливался, и корабль врезался своим штевнем в набегающую волну, поднимался, сбрасывая с себя водопады воды, снова зарывался чуть ли не по надстройку, упорно продвигаясь вперед навстречу судьбе. За кормой «Худа», чуть левее, шел «Принс оф Уэлс», а впереди завеса эсминцев. Два из них были отправлены в Исландию для заправки топливом, четыре — оставались с соединением. Комендор эскадренного миноносца «Электра» Кейн, глядя на флагманский корабль через надвигающиеся сумерки, подумал, что никогда тот не выглядел столь уж впечатляюще.

На мостике «Худа» стоял вице-адмирал Ланселот Холланд, поднявший флаг на линейном крейсере всего 10 дней назад. Ему было 54 года. Среднего роста, плотно сбитый мужчина с почти полностью седыми волосами, он считался специалистом в морской артиллерии. Плохо знавшие адмирала считали его замкнутым человеком, но друзья уверяли, что он был очень общительным, имел иронический склад ума, любил читать, обладал несомненными способностями и был весьма амбициозным. Как-то у себя в каюте, просматривая «Военно-морской список», он сказал своему флаг-офицеру, что на должность Первого Морского Лорда не видит никого, кроме себя или Брюса Фрезера. В 1936 году единственная дочь адмирала — одаренная 18-летняя девушка, писавшая прекрасные поэмы и талантливые картины, умерла от полиомелита. Холланд и его жена так и не смогли полностью оправиться от этой трагедии.

Адмирал Холланд уже побывал в боях в Средиземном море. Действуя в подчинении у адмирала Сомервилла, он с пятью крейсерами атаковал итальянский флот у

мыса Спартивенто. Смелые и решительные действия Холланда могли бы дать хорошие результаты, если бы итальянцам не удалось быстро развернуться и бежать с места боя.

С левого крыла мостика «Худа» адмирал Холланд мог видеть за кормой грузно вздымающегося на встречной волне «Принс оф Уэлса». Несмотря на неполную готовность линкора к боевым действиям, адмирал был рад, что тот идет с ним. С момента выхода из Скапа-Флоу оба корабля провели сверку дальномеров и компасов, согласовав тактику действий. Если они вместе встретят противника, то огонь должен быть сконцентрирован на «Бисмарке». Если им придется вести бой отдельно, каждый, ведя огонь самостоятельно, должен сообщать дистанцию и данные о падении снарядов. Радарами решили не пользоваться, чтобы противник не засекал их работу и не изменил курс. Вся подготовка была проведена, и теперь не оставалось ничего другого, как положиться, говоря словами Нельсона, на волю Его Величества Случая.

Первые несколько часов похода напряжение на эскадре было очень высоким. Все считали, что на этот раз сражение неизбежно. Эсмонд Найт, отражая общее настроение, позднее вспоминал: «Я лежал на койке, пытаюсь читать, но ничего не получалось. Сознание не воспринимало текста. Я сел за стол и попытался нарисовать карикатуру для корабельной газеты. Но никаких идей не приходило в голову».

Но прошло уже двое суток без каких-либо событий, напряжение стало спадать, и всем уже стало казаться, что и в этом походе, как и в большинстве других, тревога окажется ложной.

Оживление наступило снова в 20.04 23 мая, когда на «Худе» приняли первые сообщения с «Суффолка». Адмирал Холланд со своими штабными офицерами тщательно изучил карту, на которой было уже отмечено место «Бисмарка» и проложен курс перехвата. Затем соединению

было приказано увеличить скорость до 27 узлов и лечь на курс 295°. По боевой трансляции всем экипажам объявили, что бой ожидается в пределах нескольких часов.

Стреляя по «Норфолку», «Бисмарк ударной волной от залпа собственными орудиями главного калибра повредил антенну впередсмотрящего радиолокатора и теперь видел прямо по курсу лишь то, что можно было разглядеть визуально в условиях постоянно ухудшающейся видимости. Подобное положение, а также опасение, что «Суффолк» или «Норфолк», ошибочно принятые на «Бисмарке» за «Кинг Джордж У», могут при такой плохой видимости подкрасться сзади к «Принцу Ойгену», побудили Лютьенса сигналом передать на «Принц Ойген», чтобы тот занял место впереди «Бисмарка». «Бисмарк» сбросил скорость на несколько узлов, и тяжелый крейсер стал медленно проходить по его правому борту.

Адмирал Лютьенс, наблюдая, как его нос изящно разрезает волны, глядя на его стремительные, хищные обводы, неожиданно впал в несвойственную ему сентиментальность. «Флагман-командиру «Ойгена»,— просемафорили с мостика линкора,— у вас прекраснейший корабль».

Через мгновение «прекраснейшему» кораблю чуть не пришел конец. В тот момент, когда «Принц Ойген» склонился влево, чтобы занять место впереди линкора, на «Бисмарке» неожиданно заклинило штурвал (штурвал на линкоре был не традиционным, а кнопочным электрическим), и линкор стал катиться вправо. Капитан 1-го ранга Бринкман, поняв, что случилось что-то неладное, приказал резко положить руль «право на борт». «Принц Ойген» буквально шарахнулся в сторону, как испуганный конь. Капитан 1-го ранга Линдемман в этот момент находился на корме «Бисмарка», но успел дать корректирующий приказ на мостик, и катастрофы удалось избежать.

Теперь «Принц Ойген» шел головным, «Бисмарк» держался ему в кильватер, а примерно в 10—14 милях за ними следовали «Суффолк» с «Норфолком» подобно гончим, которые, подняв звёря, наводили на него охотников. Все шли со скоростью около 30 узлов, погода была спокойной. Четыре форштевня вспарывали свинцовые волны моря, и усы бурунов, ударяясь по бортам со звуком мокрого полотенца, растекались пеной по поверхности воды, уходя бело-зеленой струей за корму и вырываясь белопенной струей от винтов, искрящейся миллионами пузырьков, как будто вырвавшихся из гигантской бутылки шампанского.

По мере того как эта гонка продолжалась, у многих немецких моряков росло недоумение: почему мощнейший в мире линейный корабль должен убегать от двух английских крейсеров? Линдеман и Бринкман вынуждены были по трансляции напомнить экипажам, что в полученном ими приказе сказано: избегать боя с военными кораблями противника и вырваться на просторы Атлантики для уничтожения английского торгового судоходства. Это было основное, что мешало Лютьенсу развернуться и заняться английскими крейсерами. Он не видел причин, чтобы терять на них время, и, ничего не зная о том, что английские линкоры уже давно вышли из Скапа-Флоу и гонятся за ним, надеялся с наступлением ночи ускользнуть от крейсеров противника.

Этот оптимизм разделяли и на «Принце Ойгене». Капитан 2-го ранга Буш в выделенной ему каюте флагманского медика, которая была свободна из-за отсутствия на борту каких-либо штабов, попивал из зубных стаканчиков добытое на танкере «Воллин» пиво со старшим артиллеристом крейсера капитаном 2-го ранга Яспером и гражданским инженером фирмы «Сименс» Альбрехтом, бывшим в годы Первой мировой войны лейтенантом-подводником, а ныне ставшим специалистом по корабельной артиллерии. В каюте царило радостное и веселое настроение. «Мы испытывали чувство абсолютной

безопасности,— записал в своем дневнике Буш (почти то же самое, что и Кейн с английского эсминца «Электра», глядя на «Худ»),— это чувство разделял весь экипаж крейсера. На нашем прекрасном корабле, а еще более на «Бисмарке» все ощущали себя в полной безопасности, считая, что, если уж дела пойдут совсем скверно, всегда можно воспользоваться преимуществом в скорости хода и уйти от преследования».

Но при спокойном состоянии моря они не могли воспользоваться преимуществом в скорости и оторваться от преследующих английских крейсеров. «Норфолк» и «Суффолк» часто исчезали из виду, закрытые очередным снеговым зарядом или полосой тумана. Однако, когда видимость улучшалась, их снова было видно. Крейсеры упорно шли за эскадрой и, судя по расшифровке радиogramм, которые они постоянно посылали в эфир, от них не ускользнуло ни одно действие Лютьенса по изменению курса или скорости хода. Сначала немцы считали, что англичане имеют более чувствительный подводный гидролокатор наподобие тех, что были установлены и на немецких кораблях. Затем они предположили, что англичане перехватывают работу их локаторов. И только спустя некоторое время на «Бисмарке» поняли, что по меньшей мере на одном из крейсеров противника установлен радар, значительно превосходящий по параметрам их собственный. В оперативном приказе Лютьенса вообще ничего не говорилось об английских корабельных радарах, поскольку немецкое морское командование почему-то считало, что их не существует. Это открытие, с учетом его места и времени, повергло Лютьенса и его штабных в шок.

Летели часы, четыре корабля продолжали полным ходом идти на юг. На «Принце Ойгене» была объявлена готовность два: четыре часа на вахте, четыре — отдыха. Но на «Бисмарке», «Суффолке» и «Норфолке» все находились на местах по боевому расписанию. Люди по очереди получали разрешение отойти от мест, выкурить

сигарету, попить кофе или шоколаду, погреться или, наоборот, глотнуть свежего воздуха.

Наступала ночь, если так ее было возможно назвать: светлая полярная ночь, в сером свете которой слились небо и море. На кораблях строго соблюдалось затемнение, запрещалось курение на открытых местах верхней палубы.

И английские, и немецкие моряки делали почти одни и те же вещи, носили почти одинаковую форму, пользовались почти одинаковыми приборами, отдавали почти одинаковые команды. Они различались только странами, языками и целями борьбы. На мостике «Суффолка» грелись с помощью горячего бекона и какао, на «Принце Ойгене» — с помощью горячего бульона и кофе. Гонка продолжалась всю ночь. На английских кораблях боялись потерять контакт, на немецких — надеялись оторваться от погони.

С наступлением ночи видимость еще больше ухудшилась. Не столько из-за того, что стало темнее, сколько из-за того, что участились снеговые заряды, дождевые шквалы, стала плотнее мгла.

Вскоре после 22.00 с мостика «Суффолка» увидели, как дождевой шквал полностью скрыл из видимости «Бисмарк». Через несколько минут на мостике с ужасом заметили, как «Бисмарк», появившись из шквала, идет прямо на них. Это было как раз то, чего на «Суффолке» боялись более всего: «Бисмарк» развернется под прикрытием дождевого шквала или снежного заряда и кинется на них. Руль на «Суффолке» был срочно переложен для поворота на обратный курс, но поскольку минуты проходили, а «Бисмарк» не появлялся, на мостике поняли, что стали жертвой миража. К счастью, «Суффолк» имел в запасе три-четыре узла хода и после нескольких минут следования самым полным ходом восстановил контакт с противником.

А между тем расстояние между Холландом и Лютенсом с каждым часом становилось все меньше. Далеко

на юго-востоке адмирал Тови обсуждал вопрос, не дать ли сигнал Холланду, чтобы тот в случае боя поставил «Принс оф Уэлса» впереди «Худа»: пусть лучше защищенный броней корабль примет на себя большую часть вражеского огня. В конце концов Тови решил этого не делать. («Я считал неудобным с такими мелочами вмешиваться в дела командующего соединением».) Он надеялся, что адмирал Холланд сам до этого додумается.

* * *

Примерно в то же время произошло еще одно событие, которое, будучи само по себе незначительным, позднее оказало большое влияние на исход всей операции. Адмиралтейство в Лондоне, все сильнее беспокоясь о продвижении «Бисмарка» в южном направлении, а также об уязвимости войскового конвоя «WS8B», который уже двое суток, выйдя из Клайда, находился в море, отправило командующему соединением «Н» в Гибралтаре адмиралу Сомервиллу приказ быть готовым к немедленному выходу в море.

В результате этого в двух тысячах миль от Гренландии в теплую гибралтарскую ночь на берег высадились морские патрули и начали прочесывать отели, бары и кинотеатры на Майн Стрит, оповещая офицеров и матросов авианосца «Арк Ройял», линейного крейсера «Ринаун», легкого крейсера «Шеффилд» и приданных им эсминцев о том, что они должны немедленно вернуться на свои корабли. Матросы возвращались по двое, по трое, целыми группами с пением песен, полупьяные, скапливаясь на набережной в ожидании катеров и шлюпок, которые должны были их доставить на молчаливые, затемненные корабли.

Глубокой ночью, когда уже крепко спали и солдаты гибралтарского гарнизона, и бармены на Майн Стрит, и проститутки в отелях, соединение «Н» адмирала Сомервилла вышло в море. Обычно они брали курс на восток для боевых действий против итальянского флота или для

обороны Мальты, но на этот раз они повернули на запад. Пройдя Танжер, проскользнув вдоль побережья Африки, корабли повернули на северо-запад навстречу серым волнам Атлантики. Они прошли по пути два Мыса — Трафальгар и Сент-Винцент, где много лет назад адмиралы Нельсон и Джервис заслужили свое бессмертие.

Курс соединения лежал навстречу конвою «WS8B», randevу с которым должно было состояться через двое суток западнее Бреста и юго-западнее Ирландии. Но это randevу так и не произошло. Соединение «Н» ждали более драматические события.

* * *

Люди на «Худе», «Принс оф Уэлсе» и на эсминцах их сопровождения, которым было объявлено, что сражение может начаться еще до истечения ночи, чувствовали волнение, страх, повышенную нервозность и возбуждение. Для них было совершенно новым и неизвестным дело, ради которого были построены их корабли, а они сами прошли через долгий и сложный курс специальной подготовки. У них уже как стерся из сознания тот факт, что они сами и их корабли предназначены для БОЯ. Пока еще для подавляющего большинства моряков война означала лишь увеличение скуки и дискомфорта, долгие патрульные плавания в зимнем море, собачья жизнь на базах в бесконечных погрузках и перегрузках, когда о войне можно было узнать только из последних новостей по радио. И теперь, когда реальный бой мог начаться в любую минуту и не было никакой возможности его избежать, для всех, кроме, возможно, очень невпечатлительных и очень храбрых, невольно вставал вопрос, что этот бой принесет каждому из них. Будут ли они искалечены, лишатся руки, глаза или мошонки? Умрут ли они в агонии или без нее, зная, что конец наступил? Как они поведут себя при этом, отыщут ли последние резервы смелости и спокойствия, чтобы все

перенести? Все поглядывали друг на друга, каждый из своей «раковины», надеясь, что и другие чувствуют то же самое. Но никто не говорил на эти темы, стыдясь своих страхов.

К 21.00 соединение продолжало идти со скоростью 27 узлов, что было пределом для совместного плавания в штормовом море. Погода здесь была гораздо хуже, нежели в районе, где находился «Бисмарк». Особенно тяжело приходилось эсминцам. Они взлетали на гребень волны, напоминая лошадей во время скачек с препятствиями. Их носы задирались высоко в небо, и в какое-то мгновение казалось, что корабль сейчас взлетит в воздух. На момент они замирали в этом положении, а затем, по мере того, как волна уходила за корму, обрушивались вниз со стремительностью прыгающего с трамплина лыжника, врезались в воду с резким звуком, напоминающим выстрел из пушки, создавая у сторонних наблюдателей впечатление, что корабль сейчас развалится на куски. Комендору Кейну на эсминце «Электра» казалось, что все эти потоки воды обрушиваются на корабль с неба наподобие какого-то кошмарного ливня.

Большим кораблям тоже доставалось. Кейн, наблюдая за ними с взлетающего и падающего мостика «Электры», видел, как оба гиганта грузно раскачивались, а вода, захлестывая их полубаки, каскадами срывалась вниз, хлеща водопадами из якорных клюзов, делая корабли похожими на двух разъяренных драконов.

С ночи на всех кораблях началась подготовка к бою. В кают-компании «Принс оф Уэлса», где разворачивался пункт первой помощи, Эсмонд Найт получил указание артиллерийского офицера позаботиться о боевом обмундировании.

Найт отправился в помещение кинозала, где совсем недавно смотрел фильм с участием Бинга Кросби, и, отстояв очередь, получил специальные белые перчатки и капюшон, похожий на куклуксклановский, чтобы защитить лицо и руки от ожогов. На всех кораблях, по веко-

вой традиции английского флота, офицеры и матросы переоделись в чистое белье, чтобы избежать инфекций после ранения и предстать в приличном виде перед Всевышним в случае гибели. Многие писали прощальные письма родным и близким, ясно отдавая себе отчет в той опасности, что их ждет впереди.

В своей каюте Эсмонд Найт написал пару писем, затем снял с переборок картинки и фотографии, собрал все ломкое и хрупкое, завернув в одеяло, и спрятал под койку. Даже отдача от собственных орудий «Принс оф Уэлса» могла все это превратить в груды осколков, не говоря уже о том, что мог наделать снаряд с «Бисмарка».

Затем офицер переоделся в боевую форму. Заправил брюки в сапоги, одел несколько свитеров и теплый шарф — его боевой пост был фактически на открытом воздухе — зенитная платформа над мостиком.

Затем он тщательно затянул ремни спасательного жилета на груди, надел каску и повесил на грудь цейссовский бинокль, купленный в Австрии еще до войны. Потом он сел в кресло, пытаясь взять себя в руки и отвлечься. Он стал думать о птицах, которых так любил наблюдать, с удовольствием вспомнив, как два буревестника сопровождали корабль весь прошлый день, летя с обоих бортов со скоростью 25 узлов и почти не двигая при этом крыльями. Он вспомнил также о вершинах гор Исландии, мелькнувших на горизонте вчера и поразивших его своим странным розовым цветом.

Но как он ни старался, он не мог отогнать мысли о предстоящем бое. Все корабли соединения были приведены в состояние полной боевой готовности. Офицеры и матросы находились на своих местах по боевому расписанию. Все двери, люки и горловины были задраены, проверена внутрикорабельная связь, опробованы системы подачи боеприпасов, приведены в боевую готовность орудия. В каждой башне главного калибра «Принс оф Уэлса» находились гражданские техники фирмы «Викерс-Армстронг», которым и в страшном сне никогда не снилось,

что им придется заниматься наладкой орудий в условиях настоящего морского боя. В основном пожилые люди, давно привыкшие к уюту собственных постелей, они вынуждены были находиться на башнях для быстрого устранения дефектов на орудиях во время стрельбы...

Поднимаясь на боевой пост, Эсмонд Найт услышал крик своего друга-орнитолога, возбужденно указывающего на что-то по правому борту. Эсмонд подскочил к поручням, ожидая увидеть по меньшей мере «Бисмарк» на горизонте, но вместо этого увидел то, что он и его друг страстно желали увидеть в течение многих лет: безмятежно покачивающуюся на волнах всего в сотне ярдов от корабля гигантскую северную гагару.

Радиограммы с «Норфолка» и «Суффолка» продолжали потоком поступать к адмиралу Холланду, и из полученной информации становилось ясно, что к полуночи противник находился еще на расстоянии более сотни миль от соединения. Если бы адмирал Холланд продолжал идти на своем нынешнем курсе и с той же скоростью, а противник — на своем, Холланд должен был примерно к 02.30 выйти на курс немцев в 60 милях впереди них, эффективно заблокировать им проход в Атлантику. Но это бы означало, что бой придется вести в наиболее темный период ночи, со всей вытекающей из этого ненадежностью и неразберихой, способной перерасти в полный хаос. Однако, если ему повернуть сейчас на север, т.е. прямо на «Бисмарк», он может вступить в бой, имея большие преимущества. Две эскадры начнут сближение с общей скоростью 50 узлов и встретятся около 2 часов ночи. Закат солнца на этой широте происходил в 01.51, так что «Бисмарк» и «Принц Ойген» будут хорошо проектироваться на фоне заката, в то время как британские корабли, оставаясь в темной части горизонта, будут невидимыми на той дистанции, с которой орудия «Бисмарка» смогли бы нанести «Худу» наиболее серьезные повреждения. Кроме того, немцы совершенно не ожидают нападения именно с этого направления, и

фактор внезапности станет еще одним преимуществом англичан.

Соответственно этому плану, Холланд в двенадцать минут первого ночи приказал соединению повернуть на 45° вправо и уменьшить скорость до 25 узлов. Через пять минут, видимо, после дешифровки сигнала от капитана 1-го ранга Эллиса, посланного в 00.09 и говорящего о том, что «Бисмарк» закрыт снеговым зарядом и что «Суффолк» снова ложится с юго-западного курса на южный, Холланд повернул еще на 15° к северу, предполагая, что «Бисмарк» также повернул на юг. Теперь обе эскадры сближались на встречных курсах. Холланд приказал всем кораблям поднять боевые стеньговые флаги и быть готовыми к контакту с противником после 01.40. По плану, «Худ» и «Принс оф Уэлс» должны были вступить в бой с «Бисмарком», а «Норфолк» и «Суффолк» — с «Принцем Ойгеном», идущим, как ошибочно считал Холланд, в кильватере у «Бисмарка».

О своем плане боя Холланд не уведомил Уэйк-Уолкера, видимо, опасаясь нарушить радиомолчание, чтобы не выдать своего места.

Это был смелый план, и он, возможно, удался бы, не потеряй «Суффолк» временно контакт с противником. Его первый сигнал, отправленный в 00.28, предполагал это, поскольку не содержал рапорта о противнике, и примерно в то же самое время Холланд решил, если он не обнаружит немцев к 02.10, повернуть на юг и следовать этим курсом до тех пор, пока крейсера не восстановят контакт. Он исходил из того, что, если «Бисмарк» продолжает идти на юг, он будет все равно находиться впереди немцев. Прошло полтора часа, в ходе которых Холланд противника не обнаружил, а с «Норфолка» и «Суффолка» не поступало никаких донесений.

С неохотой адмирал Холланд развернул свои корабли на курс 200° , т.е. юго-юго-запад — именно на тот курс, которым шел «Бисмарк», когда крейсера потеряли контакт. Эсминцам было приказано продолжить поиск в

северном направлении. Как видно из прокладки, эсминцы находились на идеальном курсе перехвата и были всего в 20 милях от немцев, когда в 01.41 корабли противника слегка изменили курс на запад, следуя изгибу линии пакового льда. Они проскользнули буквально в 10 милях северо-западнее эсминцев адмирала Холланда и, не будь видимость ограничена пятью-шестью милями, наверняка были бы обнаружены.

Люди на «Принс оф Уэлсе» и «Худе» находились на боевых постах уже более четырех часов, и тем, кто не был занят реальным делом, было разрешено вздремнуть на своих местах. Некоторые дремали, положив головы на руки, некоторые выбирали более-менее удобное место на палубе, но большая часть была еще слишком возбуждена, чтобы спать. Психологическая готовность людей к бою, который все не начинался, породила болезненную разрядку, депрессию и разочарование. Некоторые испытали чувство облегчения хотя бы от того, что им снова предоставлен шанс умереть собственной смертью. Но напряжение так или иначе спадало, порождая шутки типа: «Не удалось мне нынче заслужить Крест Виктории. Жаль!» или «Эти ублюдки на «Бисмарке» еще не знают, как им повезло, что они нас не встретили!»

Незадолго до 3 часов ночи «Суффолк», идущий на юг со скоростью 30 узлов, сообщил, что снова имеет контакт с противником, дав его место, курс и скорость. Прокладка на «Худе» показала, что «Бисмарк» находится в 35 милях на северо-запад, чуть сзади англичан. Эскадры шли теперь слегка расходящимися курсами: Лютьенс — 220°, Холланд — 200°, но постоянно увеличивая расстояние друг от друга.

Холланд приказал соединению откорректировать курс и увеличить скорость до 28 узлов. Бой снова становился неизбежным, хотя потеря контакта «Суффолком» и изменение «Бисмарком» курса в западном направлении, лишало англичан планируемых преимуществ. Противник оказался далеко впереди, и о быстром брос-

ке навстречу ему из затемненной части горизонта приходилось забыть. Обстановка еще более ухудшилась, когда в 03.20 «Суффолк» доложил, что противник взял еще немного западнее, так что две эскадры оказались фактически на параллельных курсах. Преследование продолжалось.

Известие о том, что «Бисмарк» снова обнаружен, уже не произвело большого впечатления на офицеров и матросов английского соединения. Они уже были настолько эмоционально и физически измучены, что хотели лишь одного: чтобы все скорее началось и по возможности скорее закончилось.

Прошло еще четверть часа. Сообщения с «Норфолка» и «Суффолка» показывали, что расстояние между противниками постепенно уменьшалось. К 4 часам ночи эскадра противника находилась уже всего в 20 милях на северо-западе, а через час — в 15 милях.

В 05.10 адмирал Холланд приказал быть в полной готовности к бою, и капитан 1-го ранга Лич сообщил по трансляции экипажу «Принс оф Уэлса», что бой может начаться в течение ближайших 15 минут. Затем по трансляции зазвучал голос корабельного капеллана: «Господи, ты знаешь, как мы сегодня будем заняты. Если мы забудем о тебе, не забудь о нас».

Эсмонд Найт, находясь на своем боевом посту над мостиком линкора, выглядел, наверное, комично, в полной боевой униформе и в плоской каске, одетой прямо на защитный капюшон. Впереди, прямо по носу «Принс оф Уэлса», полным ходом шел «Худ» — его винты яростно вспенивали воду, создавая за кормой мощную струю кильватерного следа. На его мачтах полоскались на ветру огромные боевые флаги Британии. За кормой, почти невидимые из-за дыма из труб, шли четыре эсминца, вернувшиеся из поиска на севере и теперь тщетно пытающиеся догнать эскадру. Внизу, на мостике, командир, офицеры и сигнальщики, прильнув к биноклям, обшаривали еще пустой горизонт.

По приказу командира восемнадцатилетний матрос Нокер Уайт был послан с биноклем в «воронье гнездо» на мачте, чтобы немедленно доложить, когда клотики мачт противника покажутся на горизонте. Агонизирующие медленно текли минуты.

На мостике стояла полная тишина. Все глаза и бинокли были устремлены в сторону правого борта. Слышался только шум воды, разбивающейся о нос линкора, и свист ветра в такелаже.

Затем сверху, из «вороньего гнезда», раздался крик, заставивший всех вздрогнуть: «Вижу противника!» Все на мостике взглянули вверх и увидели Уайта, который, свесившись из «вороньего гнезда» и возбужденно показывая рукой в сторону правого борта, снова крикнул: «Вижу противника!», как бы давая понять, что ни ошибки, ни сомнений быть не может. На мостике все бинокли повернулись в направлении его руки. В этом же направлении стали медленно разворачиваться дальномеры центральной наводки и башни главного калибра.

Несколько мгновений все еще ничего не было видно: мостик находился гораздо ниже «вороньего гнезда». Затем на горизонте медленно появились верхушки двух мачт, надстройки и, наконец, сами корабли.

В предрассветных сумерках они показались Эсмонду Найту совершенно черными-черными, мощными и злоеющими. Они напоминали каких-то страшных чудовищ, вылезших из берлоги, и что-то мистически ужасное было в их молчаливом целеустремленном движении, одержимом манией уничтожения, как будто весь мир был уже ими покорен.

Расстояние между эскадрами составляло еще 17 миль, будучи слишком большим для открытия прицельного огня. Как быстро Холланду удастся с ними сблизиться?

Пока на мостике «Принс оф Уэлса» все, как загипнотизированные, смотрели на немецкие корабли, старшина-сигнальщик, следивший за сигналами с флагмана, прокричал через шум ветра командиру: «С «Худа», сэр.

Синий — четыре. Изменить курс на сорок градусов вправо!»

Это означало резкое изменение курса и сближение с противником под таким углом, который не давал возможности ввести в бой кормовые башни ни «Худа», ни «Принс оф Уэлса». Это было решение, о котором Первый Морской Лорд позднее скажет как о решении «драться одной рукой, имея две». Однако, с другой стороны, это решение подставляло уязвимую верхнюю палубу «Худа» под огонь противника лишь на минимальное время.

Капитан 1-го ранга Лич дал команду на руль. «Худ» и «Принс оф Уэлс», развернувшись, стали сближаться с противником под более острым углом. Дистанция быстро сокращалась. В считанные минуты теперь должен был начаться бой.

* * *

Для экипажей «Бисмарка» и «Принца Ойгена» ночь прошла гораздо более спокойно, поскольку они не имели ни малейшего понятия, что им на перехват идут «Худ» и «Принс оф Уэлс». Сообщение из штаба группы «Север», полученное поздно вечером 23 мая, говорило, что все еще нет какой-либо заметной военно-морской активности противника. Подобная оперативная пауза очень устраивала Лютьенса. Правда, два английских корабля уже в течение многих часов следовали за ним по пятам, а об одном из них криптографы доложили как об имеющем тот же позывной, что и «Кинг Джордж У». Но, с другой стороны, это могло быть обычным патрулированием, которое англичане вели в этих водах, и тогда сообщение штаба группы «Север» можно было считать точным. Значит, путь вперед свободен.

Вызывало некоторую досаду, что пока никак не удавалось отделаться от преследователей. Не помогли ни дымовые завесы, ни резкие изменения курса. Но ничего — впереди Атлантика с ее штормами и длинными темными

ночами. Там они быстро уйдут от любой погони. В своей каюте флагманского врача на «Принце Ойгене», после того как Яспер и Альбрехт, допив пиво, ушли, капитан 2-го ранга Буш прилег полностью одетым на холодный кожаный диванчик, чтобы поспать пару часов. Он проснулся незадолго до полуночи и приготовился выйти на мостик к началу ночной вахты. Он надел штормовку, повязался теплым шарфом, повесил на шею бинокль и вышел в коридор. Пройдя мимо командирского салона и помещения корабельной кассы, у дверей которой был выставлен часовой, Буш пробрался между гамаками, где спали рядом со своими боевыми постами комендоры, и добрался до массивной стальной двери, ведущей на верхнюю палубу. Повернув штурвал, Буш отдраил дверь. Снежная метель ударила ему в лицо. Ничего не было видно от кружащегося повсюду снега. Это был тот самый снеговой заряд, под прикрытием которого «Бисмарк» и «Принц Ойген» дали 30 узлов, а «Суффолк» и «Норфолк» их потеряли.

Опустив голову, прижимаясь к надстройкам, Буш пробежал по палубе и прыгнул на трап, ведущий на мостик.

На мостике находился капитан 2-го ранга Яспер, а вахту нес его помощник — 2-й артиллерийский офицер Пауль Шмаленбах. Новостей было мало. В миле за кормой все так же шел «Бисмарк», а вдали призрачными точками чернели «Норфолк» и «Суффолк». Сообщения, посылаемые крейсерами противника в адмиралтейство, расшифровывались в течение нескольких минут и докладывались на мостик. Отсюда эти расшифровки с помощью сигнального фонаря передавались на «Бисмарк», чья собственная радиостанция стала что-то плохо работать на прием. Радиолокатор носового обзора не засекал ничего. Иногда приходилось чуть корректировать курс из-за попадавшихся на пути льдин.

Шмаленбах сдал вахту и отправился четыре часа поспать. Буш, облокотившись на поручни мостика, на-

блюдал за морем. Снег перестал, но ветер усилился. Волны накрывали нос корабля, разбиваясь о переднюю башню главного калибра, окатывая брызгами стоящих на мостике. Матросы-связисты с наушниками на голове сидели на решетчатом настиле, ожидая приказа. В боевой рубке пальцы рулевого бегали по кнопкам электрического штурвала. Тускло светила подсветка компаса и индикатора руля.

Матрос-рассыльный Фрибе разносил всем бульон и кофе, чтобы люди могли хоть немного согреться. Капитан 1-го ранга Бринкман пил бульон в ходовой рубке и ругался, отплевываясь: «Что за черт! Кто-то бросил окурки сигареты в супницу, и мне попался один. Фрибе, ты будешь на рассвете расстрелян!» Командир всегда шутил подобным образом, и все его любили за это. Вахта текла монотонно, и мысли людей, помимо их воли, улетали куда-то далеко от корабля. Чаще всего грезилась девушки, иногда выпивка, но большинству несущих сегодня ночную вахту более всего хотелось часов восемь поспать в тепле. Капитан 1-го ранга Бринкман вспомнил ресторан «Кайзергоф» в Берлине и те великолепные блюда, которые там готовили. Мысли Буша унеслись в родной Шарлотенбург, в его просторную квартиру на площади Стойбен. Он вспомнил гастроном недалеко от станции метро, принадлежавший отставному моряку, который всегда одевался во все белое. Эти мирные мысли были внезапно прерваны криком унтер-офицера Хертеля, сидевшего на приеме сообщений от сигнальщиков с фор-марса: «Самолет с левого борта!»

В то же мгновение другой голос прокричал: «Сигнал с «Бисмарка» — воздушная тревога!» По крейсеру понеслись трели звонков воздушной тревоги — короткий, короткий, длинный, короткий — Фредриик, вытряхнув из гамаков спящих под палубой комендоров зенитных орудий.

Самолет оказался летающей лодкой «Каталина» из 269-й эскадрильи Берегового командования. Несколько

этих лодок были направлены из Исландии на поиск немецких кораблей.

Как ни странно, но хотя и с «Бисмарка», и с «Принца Ойгена» ясно видели самолет, с самой летающей лодки умудрились не заметить кораблей противника. «Каталина» пролетела по левому борту и исчезла. Был дан отбой тревоги, и зенитчики отправились досыпать в свои гамаки.

В 3 часа ночи радиостанция «Принца Ойгена» перехватила первое почти за три часа донесение с «Суффолка», которое немедленно передали на «Бисмарк». Лютьенс и его штабные офицеры обратили внимание, что после полуночи ни «Суффолк», ни «Норфолк» ничего не сообщали о курсе, скорости и месте немецкой эскадры, передавая в эфир только данные о себе. Но поскольку сигналы были очень четкими, можно было с большой вероятностью предположить, что противник еще не потерял контакт.

В 04.00 свежий и выспавшийся Шмаленбах снова появился на мостике. Новостей не было никаких. Стало светлее. Море было умеренным. Регулярно перехватывались сообщения с «Суффолка» и «Норфолка». Носовой радар указывал, что путь вперед свободен. Командир спал в своей походной каюте. Шмаленбах настроился еще на четыре часа вахты без всяких происшествий.

К нему на мостик поднялся лейтенант Хане из люфтваффе — старший среди трех пилотов бортовых самолетов крейсера. Лейтенант пришел узнать, не представится ли возможность слетать сегодня утром на разведку? «Я подумаю,— пообещал Шмаленбах,— мы знаем, что творится позади нас, но кто знает, что нас ждет впереди?» Хане выразил надежду на то, что вылет состоится, и поспешил в кают-компанию за летным допайком. Он любил поесть.

Примерно через час гидрофонный пост сообщил, что слышит работу винтов двух быстроидущих кораблей на курсе сближения. Проверили радар, но тот ничего не

показывал, что не удивительно — «Худ» и «Принс оф Уэлс» были еще более чем в 20 милях, за горизонтом. Чуть позже третий артиллерийский офицер, находившийся на дальномерном посту, заметил дым далеко на юго-востоке. Была сыграна боевая тревога. Длинные трели звонков говорили об обнаружении надводных кораблей.

Капитан 1-го ранга Бринкман, мгновенно появившийся на мостике, передал на «Бисмарк» сообщение о противнике. Шмаленбах, считавшийся специалистом по распознаванию силуэтов кораблей, взял справочник Вейрера «Ташен бух» поднялся на дальномерный пост. Яспер поспешил за ним. Там же находился молодой лейтенант граф фон Матушка — в будущем известный подводник.

Со всех боевых постов на мостик доложили о готовности к бою. Шмаленбах и Яспер следили через дальномер, как за дымками появились мачты, за мачтами — надстройки, затем — сами корабли, постепенно принимающие отчетливые формы.

«Кто это?» — спросил Яспер Шмаленбаха.

Шмаленбах еще толком не разобрался: «Тот, что справа, более угловат, чем левый, и несет по носу огромный бурун. Левый, очевидно, более современный». Он мгновение помолчал: «Я полагаю, что правый — это «Худ». Никто не поверил.

«Худ»? Невозможно!

Яспер громко рассмеялся: «Чепуха! Это или крейсер, или эсминец».

«Держу пари на бутылку шампанского, что это «Худ», — настаивал Шмаленбах.

«Принято! — согласился Яспер, уверенный в своем выигрыше, и скомандовал: — Зарядить орудия фугасными снарядами с ударными взрывателями!» Эти снаряды были идеальны для поражения палуб легко бронированных крейсеров и эсминцев, вызывая сильные разрушения и жертвы среди личного состава. Поверь Яспер Шмаленбаху,

он бы приказал зарядить орудия бронебойными снарядами со взрывателями замедленного действия, которые могли бы пробить палубу «Худа» и взорваться внутри его. Но самое главное, знай капитан 1-го ранга Бринкман, что появившимися кораблями были «Худ» и «Принс оф Уэлс», он обязан был бы выйти из боевой линии и спрятаться за «Бисмарком», поскольку приказ, отданный главкомом, категорически запрещал крейсерам вступать в какие-либо перестрелки с линкорами противника. Лютьенс не приказал ему поступить именно так, потому что на «Бисмарке» также не сумели правильно опознать корабли противника: старший артиллерист капитан 2-го ранга Шнайдер считал, что это два крейсера.

А на английских кораблях также царил неразбериха, вызванная сходством силуэтов «Бисмарка» и «Принца Ойгена». Предполагая, что «Бисмарк» должен идти ведущим, адмирал Холланд просигналил на «Принс оф Уэлс»: «Приготовиться открыть огонь. Цель — левый корабль».

ГЛАВА 4

Два адмирала, Лютьенс и Холланд, неслись друг на друга подобно рыцарям старых времен, копьями выставив перед собой страшные жерла пятнадцатидюймовых орудий и глядя в прорези бронированных боевых рубок, как в прорези шлемов. Их боевые штандарты вились на высоких древках мачт, и шесть тысяч молодых оруженосцев (по три тысячи с каждой стороны) шли в бой под их штандартами...

В артиллерийских башнях на всех четырех кораблях казенники орудий поглотили первые снаряды и картузы с порохом, поданные из боевых погребов. Закрылись замки, и вспыхнувшие сигнальные огни оповестили о готовности башен к открытию огня. Орудия главного калибра на «Худе» и «Бисмарке» имели длину ствола более 20 метров, каждое весило 100 тонн. На всех кораблях дальномерщики приникли к окулярам, определяя расстояние до противника.

Немецкие дальномеры были стереоскопические, наводящиеся по желтому пятну, которое проектировалось на надстройки кораблей противника. Английские дальномеры работали на принципе совмещения двойного изображения в одно.

На всех четырех кораблях старшие артиллеристы — Шнайдер, Макмуллен, Малтри и Яспер — глядя на вспыхнувшие сигнальные лампочки на пульте управления артогнем, ждали лишь команды на открытие огня.

Еще несколько минут эскадры продолжали сближение в холодных утренних сумерках. На востоке солнце розовым заревом пробивалось через низкие фиолетовые тучи, слабая дымка висела над океаном. На кораблях

стояла мертвая тишина, которая бывает только перед грозой. Лишь волны продолжали с шумом разбиваться о форштевни кораблей, окатывая палубы тучей брызг, да ветер свистел в снастях.

На мостках «Худа» с центрального дальномерного поста монотонно, как на голландском аукционе, сообщалась дистанция до противника. На мачте линейного крейсера был поднят сигнал готовности к открытию огня. Такой же сигнал трепетал на фалах у «Бисмарка».

Когда расстояние до противника уменьшилось до 13 миль, адмирал Холланд отдал приказ открыть огонь. Вместе с криком сигнальщика: «Флаг 5 спустить!» последовала команда командира «Худа» капитана 1-го ранга Керра: «Открыть огонь!» — и старший артиллерист скомандовал: «Залп!»

На какое-то мгновение в еще царствующей тишине были слышны нелепо тонкие трели традиционного артиллерийского гонга, а затем раздался чудовищно невообразимый гром орудий. Ударная волна оглушила людей до потери сознания, густые облака кордитного дыма с его едким и горьким запахом перехватывали дыхание, ослепляли, вызывали рвоту. Четыре снаряда, весом в тонну каждый, вылетели из орудийных стволов со скоростью более 1600 миль в час.

На мостике «Принца Ойгена» залпы «Худа» показались капитану 2-го ранга Бушу «яркими огненными кругами, напоминающими четыре солнца». Стоявший рядом с ним Яспер понял свою ошибку: «Проклятие! Это не орудия крейсера. Это линкоры!» На «Бисмарке» второй артиллерист лейтенант Альбрехт сказал то же самое старшему артиллеристу Шнайдеру.

Затем ударили орудия «Принс оф Уэлса». Залп носовых башен оглушил Эсмонда Найта на его зенитной платформе, дым ослепил. Когда дым рассеялся, Найт увидел вспышки огня, пробежавшие сначала вдоль корпуса «Бисмарка», а затем — «Принца Ойгена». Ответный залп!

В боевой рубке «Бисмарка» Лютьенс и его штабные чуть не были сбиты с ног от залпа башен главного калибра линкора.

Адмирал Лютьенс был мрачен, поскольку ему навязали бой, которого он совсем не желал. Данные ему инструкции совершенно ясно запрещали ввязываться в бой с кем бы то ни было, кроме охранения конвоев, и адмирал не отдавал приказ открыть огонь так долго, что многие на «Бисмарке» и «Принце Ойгене» думали, что у него есть какой-то план от этого боя уклониться. Но имея с запада кромку пакового льда, с севера — два нападающих английских крейсера и с востока — неожиданно-негаданно появившееся соединение Холланда, Лютьенсу деваться было некуда. Оставалось одно — принять бой.

Теперь, когда снаряды уже летели к целям, люди на кораблях томительно отсчитывали секунды, ожидая их падения. С непривычки некоторые были готовы сорваться в панику.

«Боже мой! — истерически закричал какой-то унтер-офицер на мостике «Принца Ойгена», увидев вспышки орудий «Худа», — он стреляет!»

«Спокойно, ребята, — сказал капитан 1-го ранга Бринкман, — конечно, он стреляет. А для чего он, по-вашему, появился? Теперь посмотрим, метко ли он стреляет!»

Подняв огромные белые столбы, снаряды «Худа» легли с большим перелетом. Снаряды же «Принс оф Уэлса» легли, напротив, с недолетом примерно на 1000 ярдов.

В свою очередь, снаряды «Бисмарка» и «Принца Ойгена» легли с исключительной точностью, закрыв «Худ» сплошной завесой всплесков, на которые люди с «Принс оф Уэлса» смотрели с ужасом и оцепенением. Если бы сработал план, разработанный ночью адмиралом Холландом, и он сумел бы подкрасться к «Бисмарку» незамеченным, то, возможно, ему удалось бы одержать великую победу. Но из его плана не вышло ровным счетом ничего, и еще до начала боя он умудрился

растерять все свои теоретические преимущества. Выбранный им угол сближения лишил его корабли возможности полностью использовать их огневую мощь и предоставлял эту возможность противнику. В итоге его первоначальное преимущество в тяжелых орудиях в соотношении 18:8 уменьшилось до 10 против 8, которое затем еще более уменьшилось, составив 9:8, когда одно орудие главного калибра на «Принс оф Уэлсе» вышло из строя из-за технической поломки после первого же залпа. Кроме того, в то время как англичане разделили огонь между «Бисмарком» и «Принцем Ойгеном», немцы сконцентрировали его на «Худе».

В спешке адмирал Холланд забыл дать приказ Уэйк-Уолкеру напасть со своими крейсерами на Лютьенса с тыла и взять на себя хотя бы огонь из кормовых башен немецкого линкора. Судя по тому, что Мюлленхейм-Рехберг, находящийся во время боя на кормовом посту управления огнем, получил приказ не спускать глаз с английских крейсеров, адмирал Лютьенс ожидал именно такого развития событий. Но и эта возможность не была использована.

Существовали и другие помехи — даже погодные условия. Английские корабли шли под ветер, захлестываемые волнами, брызги от которых постоянно били по линзам двух десятиметровых дальномеров носовых башен, не давая ими пользоваться и заставляли вместо них использовать гораздо меньший дальномер в боевой рубке. Холланд держал слишком близко от себя «Принс оф Уэлса», ограничивая ему свободу маневра, не давая точно определить падение собственных снарядов и облегчая пристрелку противнику.

Бой разгорался. Один из снарядов «Худа» упал под самым носом «Принца Ойгена», обрушив на полубак крейсера огромный каскад воды, залившей линзы башенных и рубочных дальномеров. Другой столб воды поднялся справа по носу крейсера, и капитан 1-го ранга Бринкман приказал рулевому взять курс прямо на этот

всплеск, помня, что залпы никогда не падают в одном и том же месте. Затем он отдраил дверь боевой рубки и вышел на мостик вместе с Фрибе, чтобы в сухой бинокль оценить обстановку.

Первый залп «Принца Ойгена» лег с небольшим недолетом. Нажатие кнопки — и тяжелый крейсер вздрогнул от второго залпа. Бринкман вскинул бинокль. Двадцать секунд показались вечностью, но Бринкман ясно увидел белые всплески падения снарядов: некоторые с недолетом, некоторые с перелетом — накрытие, и через мгновение пламя разрыва вспыхнуло на шлюпочной палубе «Худа» в самой середине корабля.

«Попадание! — заревел в микрофон кто-то из подчиненных Яспера.— Противник горит!» Капитан 2-го ранга Буш увидел пламя, «поднявшееся над «Худом» кроваво-красным прямоугольником, обрамленным черным дымом».

Капитан 1-го ранга Личу оно показалось «внезапно вспыхнувшей гигантской паяльной лампой», капитану 1-го ранга Филлипсу с «Норфолка» — «пульсирующим заревом, как при восходе тропического солнца».

На мостик «Худа» было доложено о пожаре, вызванном попаданием снаряда в сложенный на палубе боезапас для четырехдюймовых зенитных орудий. Один из расчетов зенитного орудия старший матрос Тилбурн получил приказ ликвидировать пожар. Но тут зенитные снаряды начали взрываться, уложив всех ничком на палубу. Затем еще один снаряд, а возможно, и два попали в корабль, убив многих комендоров вспомогательной и зенитной артиллерии, сгрудившихся теперь в самолетном ангаре. Кусок чьего-то разорванного на куски тела, прилетев откуда-то сверху, ударил старшего матроса Тилбурна по ноге.

В этот момент адмирал Холланд решил, что независимо от риска он должен ввести в бой все орудия своих кораблей. Он уже немного повернул влево, чтобы дать возможность открыть огонь кормовыми башнями, а теперь

решил повернуть еще больше и приказал поднять подготовительный сигнал.

Специальная группа сигнальщиков на «Принс оф Уэлсе», несмотря на горячку боя, не спускала глаз с носрея флагманского корабля, куда поднимались сигналы адмирала. «Сигнал с «Худа», сэр,— доложил сигнальный старшина капитану 1-го ранга Личу,— Два Синий. Последовательный поворот влево на 20 градусов».

Капитан 1-го ранга Лич и его артиллерийский офицер капитан 3-го ранга Макмуллен восприняли эту новость с радостью: наконец-то кормовая четырехорудийная башня и ее разочарованный экипаж смогут принять участие в бою.

Исполнительный сигнал взлетел до нока и пополз вниз: оба корабля начали поворот. Затем случилось невероятное.

Когда с поста управления огнем на «Бисмарке» капитан 2-го ранга Шнайдер увидел пожар на шлюпочной палубе «Худа», он немедленно приказал бить по противнику полными бортовыми залпами, дав пять залпов за четыре минуты. «Худ» полностью исчез в всплесках накрытия. Но по меньшей мере один снаряд не дал всплеска, угодив в палубу «Худа» между второй трубой и кормовым срезом, пробил броню верхней палубы, об усилении которой говорили в течение 20 лет между войнами, но так ничего и не сделали, и взорвался внутри корабля ниже ватерлинии. От этого взрыва сдетонировали погреба четырехдюймовых снарядов зенитной артиллерии, а их взрыв в свою очередь повлек за собой детонацию погребов кормовых 15-дюймовых башен.

На глазах у ошеломленных ужасом англичан и не верящих своим глазам немцев из самого центра «Худа» вырвался огромный столб пламени. Один очевидец с крейсера «Норфолк» уверяет, что этот огненный столб поднялся в четыре раза выше высоты мачт, другой — что «он почти достал неба». С мостика «Принца Ойгена» капитан 2-го ранга Буш увидел его как красно-белое

зареву в форме вытянутого цилиндра. Эсмонд Найт — как светло-красный язык, капитан 3-го ранга Хаверс с «Суффолка» — как огромный кусок красного ревеня. Лейтенанту Шмицу. — военному художнику на «Принце Ойгене» этот столб пламени напомнил по форме какую-то зловещую красную елку. Вслед за этим над кораблем образовалось огромное грибообразное облако дыма и пара. По словам Эсмонда Найта, «оно было желтого цвета, напоминая гигантский подсолнух».

Одной из странностей этого страшного взрыва было то, что не было слышно никакого звука. На мостике «Худа» гардемарин Дундас и сигнальщик Бриггс не слышали ничего необычного. Эсмонд Найт вспоминает, что «он приготовился услышать невероятный грохот от этого взрыва, но не услышал ничего вообще».

Когда огромный гриб ветром отнесло в сторону, в воздухе можно было видеть взлетевшие выше мачт части пятнадцатидюймовой башни, куски мачты и главный деррик-кран. Капитан 1-го ранга Бринкман заметил, как выброшенные взрывом огромные снаряды «Худа» взрывались в небе, напоминая белые звезды. Эсмонд Найт успел подумать, что самый мощный военный корабль в мире взорвался, как китайская рождественская шутиха.

Во всех внезапных катастрофах всегда бывает момент, продолжающийся иногда не более доли секунды, когда, люди, которым через эту долю секунды предстоит погибнуть, еще не понимают, что произошло нечто страшное и непоправимое. На мостике «Худа», уже после того как из недр корабля вырвался огромный столб пламени, сигнальщик Бриггс успел услышать рапорт вахтенного офицера о выходе из строя главного компаса и доклад старшины-рулевого о выходе из строя рулевого управления, а также приказ командира перейти на аварийное управление. Затем «Худ» внезапно повалился на борт, как обвалившееся здание.

На шлюпочной палубе старший матрос Тилбурн почувствовал какую-то странную вибрацию. Он оглянулся

и увидел лежавшего на палубе убитого матроса с разорванным осколком животом и вывалившимися внутренностями. Почувствовав приступ тошноты, Тилбурн подскочил к борту и тут только обнаружил, что уровень воды уже сровнялся с уровнем верхней палубы.

И, конечно, еще во многих местах огромного линейного крейсера люди какое-то мгновение спокойно смотрели на стрелки приборов и указателей, продолжая делать свое дело, прежде чем понять, что с ними происходит что-то необычное, когда вокруг них стали лопаться листы обшивки и рушиться переборки, а сами они, сбитые с ног и увлекаемые вместе с обломками куда-то в вечную темноту, может быть, даже и не успели осознать, что их настигла смерть.

На «Бисмарке», «Принце Ойгене» и «Принс оф Уэлсе» лишь немногие имели возможность собственными глазами наблюдать конец «Худа».

Большая часть людей находилась на закрытых боевых постах или под палубами и узнала о катастрофе «Худа» либо по внутрикорабельной трансляции, либо по телефону. Новость была настолько невероятной, что некоторые просто не поверили. Старпом «Принца Ойгена» капитан 2-го ранга Штоос, находившийся внизу, на центральном посту, услышав голос командира, объявившего экипажу о гибели «Худа», заметил: «Кажется, там, наверху, все спятили».

На кормовом посту управления огнем «Бисмарка» Мюлленхейм-Рехберг услышал радостный крик капитана 2-го ранга Шнайдера: «Он взорвался!»,— и, несмотря на приказ не спускать глаз с английских крейсеров, не смог преодолеть желание развернуть дальномер и увидеть все собственными глазами. Дым уже рассеялся, и лейтенант ясно увидел переломившийся пополам «Худ», нос и корма которого, встав почти вертикально, смотрели в небо. В этот момент Мюлленхейм ясно увидел, как две носовые башни «Худа» произвели свой последний залп. Скорее всего это произошло случайно из-за непонятого

замыкания боевой электроцепи, но выглядело это эффектно: уже погибший воин доблестно продолжал сражаться.

Между тем «Принс оф Уэлс», еще совершающий по приказу адмирала Холланда поворот влево, вынужден был резко положить руль вправо, чтобы не врезаться в обломки на месте гибели «Худа». Через главный дальномер «Принца Ойгена» капитан 2-го ранга Яспер видел совершенно фантастическую картину: вся носовая часть «Худа», поднявшись над водой как колокольня церкви, нависла над палубой проходящего мимо «Принс оф Уэлса». Внутри этой носовой части огромного корабля, как в смертельной ловушке, оказались сотни людей, обслуживающих носовые башни и боевые погреба.

Затем «Принс оф Уэлс» прошел мимо, и обе половинки «Худа» скрылись под волнами, унеся с собой более 1400 человек, оставив на поверхности лишь облачко дыма и обломки.

«Бедняги!» — громко вздохнул Яспер, вызвав сочувственное молчание по всему крейсеру. Никто из немецких моряков особенно не ликовал. Гибель «Худа» продемонстрировала им, что не существует непотопляемых кораблей и что следующими могут стать и их собственные корабли. Кроме того, было не до ликования. Бой продолжался.

Еще до взрыва «Худа» «Принц Ойген» получил приказ перенести огонь на «Принс оф Уэлс», а теперь «Бисмарк», слегка подкорректировав прицел, сделал то же самое. С мостика «Принс оф Уэлса» видели дымки и яркие вспышки, вырвавшиеся из орудий «Бисмарка», понимая, что целью на этот раз являются они. Однако, несмотря на все случившееся, капитан 1-го ранга Лич был далек от паники и продолжал бой.

Орудия «Принс оф Уэлса» с шестого залпа накрыли «Бисмарк», добившись попадания. Только полное спокойствие может привести к победе.

Но вот залп «Бисмарка» обрушился на «Принс оф Уэлс», страшный и опустошающий. Пятнадцатидюймовый

снаряд взорвался на мостике, убив всех находившихся там, кроме командира, сигнального старшины и штурмана, который был ранен. Среди убитых оказался восемнадцатилетний гардемарин Айнс — юноша с блестящими способностями, которому все прочили большое будущее. Палубой ниже ведущий прокладку офицер, который уже не мог отличить попадания с «Бисмарка» от грохота собственных орудий, не понял вообще, что случилось, пока кровь из ведущей на мостик переговорной трубы не залила его карты.

Этот же самый залп завершил военную карьеру Эсмонда Найта. Он помнит, что услышал вой приближающихся снарядов, похожий на продвижение урагана. Затем он даже толком не понял, что произошло. Глаза закрыла какая-то пелена, и ему показалось, что он слышит оркестр, играющий в Гайд-парке, перешедший в какой-то высокий звенящий шум у него в голове, заставивший его подумать, что он умирает, ощущая по этому поводу небольшую печаль, но ничего более. Он услышал грохот еще одного залпа, крики «Носилки!» и «Там еще есть проход!». Он чувствовал вес лежащего на нем убитого матроса, слышал стоны и хрип умирающих, ощущал запах крови. «Вытащите меня отсюда!» — крикнул Найт, и чьи-то сильные руки подняли его с настила и поставили на ноги, а грубый голос спросил: «Какого черта вы кричите? Что с вами случилось?» Найт повернулся, чтобы посмотреть на говорящего, и не увидел ничего. Человек, который всю предыдущую жизнь писал картины и наблюдал жизнь птиц, остался до конца своих дней слепым. Или инвалидом войны по зрению, если говорить официальным языком. Ему уже никогда не придется увидеть ни пестрых уток, ни исландских соколов и вообще ничего, кроме неясных и размытых теней.

А на «Принце Ойгене» с гидрофонного поста неожиданно доложили, что слышат шум приближающихся торпед. Оба корабля изменили курс, чтобы встать параллельно их движению. Капитан 1-го ранга Бринкман

позднее даже уверял, что сам видел следы торпед, но это был, видимо, нередкий в условиях морского боя случай массовой галлюцинации. Только «Худ» имел торпедные аппараты, и даже если бы он успел до гибели их выпустить, они за это время не могли бы пройти такое расстояние.

Когда «Принц Ойген» уклонялся от привидевшихся ему торпед, дым из трубы ослепил Яспера на главном посту управления огнем. Поэтому гражданский инженер фирмы «Сименс» Альбрехт — конструктор автомата стрельбы — сам произвел залп из кормовых башен.

Немецкие корабли снова вернулись на прежний курс, идя во всплесках снарядов с «Принс оф Уэлса». Их покачивание в бортовой и килевой качке напоминало движение на ринге самоуверенного, не сомневающегося в победе боксера, агрессивно продолжающего бой. Каждые 20 секунд гремели залпы с «Бисмарка», каждые 10 — с «Принца Ойгена». Столбы воды вокруг «Принс оф Уэлса» напоминали лес призрачных белых деревьев. В этот момент английский линкор оказался в пределах дальности торпед «Принца Ойгена», и минный офицер лейтенант Рейман уже был готов дать команду на торпедные аппараты, но «Принс оф Уэлс» отвернул в сторону.

Через 12 минут после гибели «Худа» на «Принс оф Уэлсе» поняли, что нужно прекращать бой. Линкор получил попадания четырьмя тяжелыми снарядами с «Бисмарка» и тремя — с «Принца Ойгена». Снаряды уничтожили компасную платформу, эхолотное оборудование, радиолокационную рубку, пост управления огнем артиллерии вспомогательного калибра, кран для подъема самолетов, все шлюпки и несколько кают.

Снаряд попал в кран в тот момент, когда бортовой гидроплан «Вальрус» готовился к запуску для корректировки артогня. Крылья самолета оказались пробитыми осколками, и его выкинули за борт из-за боязни пожара. Осколки того снаряда, который ослепил Эсмонда

Найта, пробили цистерну с пресной водой, вылив потоки кипятка на уцелевших на командном и сигнальном мостиках. Один пятнадцатидюймовый и два восьмидюймовых снаряда попали ниже ватерлинии, и «Принс оф Уэлс» принял 400 тонн воды. Восьмидюймовый снаряд угодил в снарядное перегрузочное отделение, провизжал несколько раз вокруг по переборкам, но не взорвался и никого не задел, а затем был вынесен двумя матросами наверх и выброшен за борт.

Уже всего этого было достаточно, не говоря о состоянии артиллерии «Принс оф Уэлса». Хотя офицер-корректировщик капитан 3-го ранга Скайпвич наблюдал накрытие «Бисмарка» восьмым, девятым и тринадцатым залпами, лишь в немногих залпах участвовало более трех орудий. Причиной были механические дефекты, постоянно возникающие на новых, еще не отработанных артустановках. Находящиеся в башнях техники-рабочие фирмы «Викерс-Армстронг» демонстрировали чудеса при устранении дефектов, но новые поломки случались быстрее, чем устранялись старые.

Все это дало понять капитану 1-го ранга Личу, что он не только втянут в неравный бой, но рискует потерять ценный боевой корабль, каким был только что построенный линкор, не нанеся противнику какого-либо значительного урона. Кроме того, он знал, что главнокомандующий флотом метрополии с «Кинг Джорджем V» и «Рипалсом» находится в 400 милях на юго-востоке, и, если «Бисмарк» и «Принц Ойген» будут идти тем же курсом, он установит с ними контакт в начале следующего дня. Поэтому Лич решил выйти сейчас из боя, присоединиться к крейсерам-разведчикам, устранить повреждение, а завтра, когда Тоби завяжет бой с немцами, напасть на «Бисмарк» с тыла, вынудив противника, находящегося под концентрированным огнем, свой огонь разделить.

Сделав последний, восемнадцатый залп, «Принс оф Уэлс» прикрылся дымовой завесой и стал уходить на

юго-восток. Когда он разворачивался, пришел рапорт, что в башне «У» заклинило систему подачи снарядов и кормовая четырехорудийная башня вышла из строя.

Линкор выходил из боя, потеряв убитыми двух офицеров и 11 матросов, ранеными — офицера и 8 матросов.

Было 06.13. Прошла всего 21 минута с того момента, как обнаруживший немцев адмирал Холланд гордо повел свою эскадру в бой.

* * *

Сообщение о гибели «Худа» потрясло всю Англию. Для большинства англичан известие о гибели этого корабля было равносильно новости об обвале Букингемского дворца или убийстве премьер-министра, настолько «Худ» уже являлся нарицательным символом Британии и ее империи.

Адмирал Уэйк-Уолкер, объявивший об этой трагедии Адмиралтейству лаконичной радиограммой ««Худ» взорвался», почувствовал желание эту радиограмму засекретить, как будто эту трагедию не видел противник и существовали какие-то способы, чтобы эта информация не дошла до Гитлера.

Многие просто отказывались верить этому. Вахтенный офицер на эсминце «Электра», который находился в 30 милях к северу, услышав сообщение сигнальщика, в ярости заорал на него, что подобные шутки неуместны. «Господи! — ответил сигнальщик, сдерживая слезы. — Но ведь это правда, сэр!»

Южнее капитан 2-го ранга Бекер-Крисвелл на своем эсминце «Бульдог», который за 15 дней до этого захватил в плен немецкую подводную лодку «U-110» вместе с секретной шифровальной машинкой, решил, что радисты что-то напутали с названием погибшего корабля. В течение всей службы Бекер-Крисвеллу приходилось неоднократно бывать на «Худе», а в последний раз он обедал в его кают-компании всего две недели назад, когда линейный крейсер стоял в Валфиорде.

Капитан-лейтенант Герберт Вольфарт, маневрирующий у побережья Франции на своей подлодке «U-556», также решил, что это какая-то ошибка, и даже запросил подтверждение у командования подводных сил. Командир 4-й флотилии эсминцев знаменитый капитан 1-го ранга Вайн, герой захвата «Альтмарка», доблестный и агрессивный морской офицер, чьей флотилии еще предстояло сыграть важную роль в операции против «Бисмарка», позднее вспоминал, что он в течение всей войны не испытывал такого эмоционального стресса, как при известии о гибели «Худа». Это удивило многих, считавших, что у Вайна вообще нет никаких эмоций.

Не менее потрясен был адмирал Сомервилль, чей флаг совсем недавно развевался на мачте «Худа».

На эсминце «Гленрой», ведущем боевые действия в районе Крита, рулевой-старшина Лофти Эрл, служивший в молодости юнгой на «Худе», не стесняясь, упал на палубу и зарыдал.

Такую же реакцию эта трагедия вызвала во многих странах мира, где помнили визиты «Худа» и связанные с этими визитами праздники.

Позднее, когда шок от этого известия прошел и возникла решимость любой ценой отомстить за гибель «Худа», все снова встало на свои места. Но поначалу растерянность охватила всех, как в дни эвакуации Дюнкерка.

* * *

После катастрофы адмирал Уэйк-Уолкер не разрешил своим крейсерам провести поиск уцелевших. Это было приказано сделать собственным эсминцам погибшего гиганта, которые находились сравнительно недалеко.

Разведывательный самолет «Гудзон», пилотируемый лейтенантом Пинхорном, вылетел из Исландии и находился в районе боя, когда произошла катастрофа. Самолет связался по радио с одним из эсминцев, сообщив курс и место трагедии. На всех четырех эсминцах нача-

ли готовиться к приему на борт измученных и потрясенных людей: из баталерок достали теплую одежду и одеяла, на камбузах приготовили горячий бульон, в лазаретах готовились к приему раненых.

Эсминцы шли на юг строем фронта в нескольких милях друг от друга. После двух часов хода на эсминце «Электра» всем стало ясно, что они достигли места. По пути попадались пятна мазута, какие-то бумаги, куски дерева и что-то еще. Идя малым ходом, эсминец обнаружил три спасательных плотика Карли, на каждом из которых находилось по одному человеку. Это были гардемарин Дундас, старший матрос Тилбурн и сигнальщик Бриггс.

У каждого в голове был вопрос: неужели это все, что уцелело от огромного экипажа «Худа»? Комендор Кейн помнил, как выглядели воскресные построения личного состава на «Худе»,— длинные шеренги людей заполняли всю верхнюю палубу линейного крейсера «подобно небольшой армии».

Командир «Электры» приказал продолжить поиск. «Должны быть еще уцелевшие,— сказал он,— такого не может быть, чтобы спаслись только трое». Они еще долго вели поиск, обнаружили еще некоторое количество обломков, выловили из воды фуражку морского пехотинца с номером РМВ Х738, но ни одного человека больше не нашли, даже мертвого. Вся армия в составе адмирала Холланда, капитана 1-го ранга Кирра, 90 офицеров и более 1400 матросов упокоилась на дне под многокилометровой толщей воды. На вечные времена могилой для них стал их корабль.

Трое спасенных были подняты на борт «Электры», переодеты и завернуты в теплые одеяла. Они мало что могли рассказать, а тем более ответить на вопрос: почему они спаслись, а другие нет. Гардемарин Дундас выбрался из иллюминатора рубки над мостиком, когда корабль уже лег на борт. Бриггс выскочил через правую дверь боевой рубки вслед за штурманом и флагманским

артиллеристом, заметив, что адмирал Холланд не сделал никакой попытки оставить корабль. Тилбурн сумел сбросить каску и противогаз, прежде чем прыгнуть за борт. Когда он уже был в воде, а корабль лежал на борту, какая-то оборвавшаяся снасть зацепила его за ботинок, угрожая утащить на дно. Он умудрился вытащить складной нож, разрезать ботинок под водой и освободиться. Все трое в один голос сообщили, что после грохота и хаоса боя первое, на что они обратили внимание, это на то, что наступила полная тишина. Все трое видели, как носовая часть «Худа» по башню «А» встала вертикально в воде, и все трое отчаянно стали отплывать подальше от этого места. Бриггс увидел пятно горящего мазута и стал беспокоиться, чтобы в него не угодить, но пожар быстро погас. Каждый из них самостоятельно обнаружил спасательный плотик, вскарабкался на него и подгрел друг к другу. Они видели самолет, кружащийся над ними, махали руками, поднимали брызги на воде в надежде быть замеченными, но самолет улетел, так их и не заметив. Они пытались связать плотики вместе, но было слишком холодно, пальцы у них онемели, и их снова разнесло в разные стороны. Тилбурну показалось, что он умирает. Он вспомнил прочитанное когда-то, что люди на морозе засыпают и больше не просыпаются, и подумал, что это самый приятный способ попасть на тот свет. Матрос закрыл глаза, но заснуть так и не смог. Так прошло два часа, а затем «Электра» подобрала его.

В 09.00 эсминцы прекратили поиск, повернув на север в сторону Исландии. Экипажи эсминцев находились в глубокой депрессии из-за трагедии «Худа». Они винили себя за то, что не были рядом с флагманским кораблем, когда он так нуждался в них. Им было стыдно, что их собственное участие в операции на этом закончилось. А в сотне миль от них «Бисмарк» и «Принц Ойген», преследуемые «Норфолком», «Суффолком» и подбитым «Принс оф Уэлсом», продолжали нестись на юг.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ПРОРЫВ

ГЛАВА 5

Когда экипажам «Бисмарка» и «Принца Ойгена» было объявлено, что «Принс оф Уэлс» прервал бой и бежал (немцы приняли его за «Кинг Джордж V», поскольку не знали, что «Принс оф Уэлс» уже в строю), на обоих кораблях воцарилось настоящее ликование: радость победы и снятие боевого напряжения, радость жизни, особенно остро ощущаемая после пережитой опасности, вылились в буйный восторг. Некоторые оставили боевые посты и выскочили на верхнюю палубу, чтобы все увидеть собственными глазами.

Предметом всеобщего обожания стали артиллерийские офицеры. В кают-компаниях «Бисмарка» и «Принца Ойгена» чествовали Шнайдера и Яспера. Капитану 2-го ранга Ясперу позвонили по телефону из башни «А», и когда офицер взял трубку, то услышал свою любимую танцевальную мелодию, проигранную на патефоне. На обоих кораблях всему личному составу выдали сигареты и шоколад. По трансляции объявили, что одержанная победа стала подарком ко дню рождения адмирала Лютьенса, которому завтра исполнялось 52 года.

«Доложите о жертвах и повреждениях»,— просигналил Лютьенс на «Принц Ойген», и капитан 1-го ранга Бринкман был счастлив ответить: «Жертв и повреждений не имею». На всех кораблях: и немецких, и английских — легкие повреждения случились из-за отдачи собственных орудий. Капитан 2-го ранга Буш обнаружил в своей каюте груды разбитого стекла, одежду, выброшенную из шкафов, бумаги и книги, сброшенные с полка, разбитую настольную лампу и графин. Неповрежденной осталась только фотография его жены и сына.

Огромный, с острыми краями осколок одного из снарядов «Худа» был обнаружен попавшим в основание дымовой трубы крейсера, показав экипажу «Ойгена», сколь невероятно им повезло. Откорректируй англичане прицел буквально на миллиметр, этот снаряд, попав в основание трубы и пробив тонкую броню крейсера, наверняка вывел бы из строя котельное отделение, лишив корабль хода.

«Бисмарк» оказался менее удачлив. Он получил три прямых попадания, хотя Мюлленгейм-Рехберг и многие другие узнали об этом только после окончания боя. Один снаряд, снеся за борт командирский катер в центре корабля и повредив катапульту для запуска самолета, упал в море с противоположного борта и не взорвался. Второй снаряд попал в борт линкора ниже броневое пояса в районе миделя, уничтожил одну динамо-машину, проник в котельное отделение № 2, выведя из строя два котла. При этом пять человек были обварены паром. В результате этого попадания образовалась небольшая течь, быстро локализованная группой борьбы за живучесть.

Третье и наиболее серьезное попадание пришлось в носовую часть линкора примерно на уровне ватерлинии. Снаряд вскрыл две топливные цистерны и вылетел со стороны правого борта, не взорвавшись. Это попадание не только позволило морской воде попасть в топливные цистерны, но и вывело из строя насосы, отрезав машины от тысяч тонн мазута. Впервые Лютьенс начал сожалеть, что не заправился топливом с «Вайссенбурга» или «Воллина».

Это попадание более чем любые другие причины определило все дальнейшие действия «Бисмарка». Есть свидетельства, что после выхода из боя «Принс оф Уэлса» возникла полемика между Линдеманом, настаивавшем на том, что необходимо преследовать и прикончить поврежденный линкор, и Лютьенсом, желающим следовать без всяких задержек на юг для выхода в открытый океан. Впоследствии многие, и первым сам Гитлер, считали,

что намерение Линдемана было наиболее правильным. Поскольку его орудия всего за пять минут утопили самый большой военный корабль в мире и тяжело повредили другой, он, видимо, имел все основания считать, что лучше всего добить поврежденный «Принс оф Уэлс», а затем с триумфом вернуться домой. Наверное, даже если бы он знал, что сражался не с «Кинг Джорджем V», а с еще не совсем введенным в строй «Принс оф Уэлсом», это вряд ли повлияло на его решение.

Но Лютьенс решил строго следовать полученным приказам: начать борьбу с английским судоходством, по возможности избегая стычек с боевыми кораблями противника. Кроме того, он считал, что, начни «Бисмарк» преследование «Принс оф Уэлса», ему придется снова рисковать своими кораблями не только от огня поврежденного английского линкора, но также от орудий и торпед «Суффолка» и «Норфолка», не говоря уже о других кораблях противника, которые возможно скрывались за горизонтом. Он не хотел рисковать еще и потому, что это было категорически запрещено.

Между тем надо было подумать и о полученных повреждениях. «Бисмарк» получил дифферент в два-три градуса на нос и крен 9° на правый борт, в результате чего гребной винт правого борта вышел из воды. Линдеман приказал затопить один из кормовых отсеков, чтобы выравнять дифферент, и скорость корабля уменьшилась до 28 узлов. Топливо из поврежденных цистерн выливалось в море, и Лютьенс просигналил на «Принц Ойген», чтобы тот сбросил скорость и определил, как далеко за кормой линкора тянется мазутный след. Крейсер, двигаясь задним ходом, прошел близко вдоль левого борта «Бисмарка», отчетливо видя людей на палубе линкора и заметив огромное темное пятно на борту,— место, куда угодил снаряд с «Принс оф Уэлса». Кильватерный след линкора переливался всеми цветами радуги гигантского мазутного ковра, предательски выдавая воздушному наблюдателю местонахождение корабля, подобно кляксе на

бумаге. Капитан 1-го ранга Бринкман доложил о наблюдениях. «Бисмарк» резко повернул на запад, приказав «Принцу Ойгену» снова занять свое место впереди.

Выйдя на новый курс, «Бисмарк» слегка уменьшил скорость. Две пробоины в носу были забиты кранцами, а в затопленные отсеки посланы водолазы. Кранцы временно прекратили доступ воды внутрь корабля, но утечка топлива из разбитых цистерн продолжалась.

Некоторые офицеры предлагали еще уменьшить скорость, дополнительно затопить несколько кормовых отсеков, чтобы приподнять нос из воды и использовать электросварку для заделки пробоин. Но Лютенс отклонил это предложение, не желая больше никаких задержек. Находящийся на борту гражданский инженер фирмы «Блом и Фосс» Шлютер посоветовал облегчить носовую часть линкора расклепкой жвака-галса якорных цепей и сбросом их за борт вместе с якорями. Но и эта идея была отклонена. А между тем старший водолаз Манфей доложил, что водолазы столкнулись с огромными трудностями, работая в затопленных отсеках, но все-таки сумели откачать немного воды и приподнять носовую часть корабля.

Но независимо от всех этих предложений и рапортов об успешной борьбе за живучесть, адмиралу Лютенсу и офицерам его штаба было совершенно ясно, что, имея вышедшим из строя одно котельное отделение, уменьшившуюся до 28 узлов скорость, затопленные отсеки, потерю топлива и мазутный след за кормой, видимый за много миль, «Бисмарк» не сможет выполнить возложенные на него задачи, не пройдя докового ремонта.

Встал вопрос: куда лучше идти на ремонт?

Если возвращаться, то ближайшими базами становились Берген или Трондхейм, до которых было чуть более тысячи миль. Возвращение туда означало бы повторный прорыв через узкие и опасные проходы севернее или южнее Исландии, а также не исключало и новую встречу с английскими линкорами, которые уже могли

находиться в море, патрулируя подходы к Норвегии. (Появление «Худа», о котором разведка штаба группы ВМС «Север» сообщала как о находящемся у западного побережья Африки, и линкора типа «Кинг Джордж» лучше всего продемонстрировало Лютьенсу, насколько можно полагаться на данные своей разведки.) Кроме того, наверняка вся разведывательная авиация англичан уже поднята по тревоге в воздух, прочесывая как раз те районы, через которые необходимо пройти для возвращения в Норвегию.

Между тем всего в 600 милях лежало побережье оккупированной Франции, поход к которому давал преимущества от более длинных ночей и открытого моря, где возможно было не только сбить со следа преследователей, но и заманить их на завесу немецких подводных лодок, а затем без всяких помех следовать в Сент-Назер в огромный док «Нормандия». Этот вариант давал и дополнительные преимущества: завершив ремонт, «Бисмарк», а возможно, что и «Шарнхорст» с «Гнейзенау», сможет легко выйти в океан из французских атлантических баз, нежели рисковать новым опасным прорывом из Германии.

Поэтому через три часа после потопления «Худа» Лютьенс радировал в штаб группы «Север» о своем намерении отпустить «Принц Ойген» в самостоятельное крейсерство, сообщив также о повреждениях «Бисмарка», об эффективности английских радаров и о принятом решении следовать на ремонт в Сент-Назер.

* * *

Из-за перебоев в радиосвязи сообщение Лютьенса о потоплении «Худа» и его последнее донесение о намерении следовать в Сент-Назер были получены в Германии только вечером. Но, естественно, известие о гибели «Худа» было воспринято министерством пропаганды доктора Геббельса с небывалым ликованием. Народу, уже пребывающему в эйфории по случаю «небывалых

побед Люфтваффе над английским флотом в районе Крита, сообщение о победе «Бисмарка» было преподнесено со всей торжественностью по радио в сопровождении браваурного марша «Мы идем в поход на Англию!».

В берлинском Адмиралтействе сообщение об успехе «Бисмарка» было несколько омрачено известиями о полученных кораблем повреждениях и решением Лютьенса следовать в Сент-Назер. Адмиралу Редеру было не совсем ясно: решил ли Лютьенс следовать во Францию немедленно или он сначала попытается оторваться от преследователей и дозаправиться топливом где-нибудь в центральной Атлантике.

Начальник оперативного отдела главного штаба немецкого флота контр-адмирал Шнивинд, связавшись по телефону с командующим военно-морской группой «Север» адмиралом Кралсом в Вильгельмсгафене, выяснил, что Карл уже составил проект приказа, отзывающего Лютьенса обратно в Германию. Шнивинд указал Карлсу на то, что поскольку Лютьенс уже пересек условную линию Северные Гебриды — Южная Гренландия, он вышел из подчинения группы «Север», перейдя в подчинение штабу военно-морской группы «Запад» в Париже, где и должны приниматься все дальнейшие решения.

Командующим военно-морской группой «Запад» был адмирал Саалвехтер — решительный и талантливый моряк, который в прошлом был удачливым командиром подводной лодки, а в будущем ему было суждено умереть в советском лагере военнопленных.

Он признался Шнивинду, что не готов отдать приказ об отзыве «Бисмарка» самостоятельно. Затем Редер и Шнивинд обсудили вопрос, должны ли они это сделать сами, и в итоге Редер выступил против подобного решения. «Мы не знаем в достаточной степени реальной обстановки,— сказал гросс-адмирал Шнивинду,— поэтому оставим все на усмотрение Лютьенса».

Мнение Редера, что командующий на месте способен лучше разобраться в обстановке, резко отличалось (как

мы еще увидим) от мнения главнокомандующего английским флотом адмирала флота сэра Дадли Паунда.

Таким образом, решение было оставлено на усмотрение адмирала Лютьенса, однако была проведена необходимая подготовка ко всем вариантам возможного развития событий. В Норвегии эсминцам Шульце-Хинрихса было приказано перейти из Тронхейма в Берген, подводные лодки получили инструкцию развернуться вдоль линии Фареро-Шетландского прохода, а самолеты 5-го воздушного флота были приведены в состояние повышенной готовности. В Сент-Назере в районе дока «Нормандия» были подняты аэростаты воздушного заграждения, сосредоточены зенитные батареи и прожекторные установки, а в других портах западного побережья Франции эскортные корабли и тральщики стояли в часовой готовности к выходу в море.

В состоянии готовности были приведены также соединения 3-го воздушного флота и штаб подводных сил в Лориане, где старый друг Лютьенса адмирал Дениц получил приказ в случае необходимости бросить все свои подводные лодки на поддержку «Бисмарка». Еще в апреле, находясь в Париже, Лютьенс обсуждал с Деницем возможность заманивания «Бисмарком» кораблей противника на заранее развернутую завесу подводных лодок. Теперь же с висящими у него на хвосте линкором и двумя крейсерами англичан Лютьенс запросил Саалвехтера о возможности выставить такую завесу к завтрашнему утру южнее Гренландии. Дениц немедленно приказал семи подводным лодкам выйти на указанную позицию.

Между тем британское Адмиралтейство, опомнившись от шока, вызванного гибелью «Худа», принимало собственные меры для нового перехвата и уничтожения «Бисмарка».

В долгой и блестящей истории Английского Королевского Флота было не так уж много примеров полного использования всех сил, которые давала Англии ее глобальная морская мощь.

136 лет назад престарелый Первый Лорд Адмиралтейства адмирал Бэрхэм собрал воедино разбросанные по океану соединения кораблей, что в итоге привело к Трафальгару и разгрому Вильнева.

Теперь его наследники привели в движение даже еще более разбросанные по океану соединения своего флота, надеясь загнать «Бисмарка» в угол и разгромить Лютьенса.

Из Галифакса в Новой Шотландии был отозван старый линкор «Ревендж» от берегов Ньюфаундленда — старый линкор «Ремиллес», от Азорских островов — крейсера «Лондон» и «Эдинбург», из Клайда — линкор «Родней» со своими эсминцами охранения. Всем этим кораблям было приказано немедленно прервать патрульную и эскортную службу и идти на перехват эскадры адмирала Лютьенса. Подводные лодки, выйдя из Портсмута, спешили занять позицию на подходе к портам и базам Бискайского залива. Адмиралу Уэйк-Уолкеру был дан приказ поддерживать контакт с «Бисмарком» до последних капель горючего. Коммодор Блэкман, идущий 25-узловой скоростью на север на крейсере «Эдинбург», получил такой же приказ. Даже из Вашингтона пришло сообщение, что эскадры американских летающих лодок завтра утром проведет поиск южнее мыса Фарвель.

Ближайшим английским соединением на пути «Бисмарка» оказался теперь отряд адмирала Тови в составе линкора «Кинг Джордж V», линейного крейсера «Рипалс», авианосца «Викториз» и пяти крейсеров, находившийся в 360 милях юго-восточнее.

Известие о гибели «Худа» Тови получил от флагманского связиста капитана 2-го ранга Джокобса, который доложил об этом срывающимся на крик голосом. «Я понял, Джокобс,— спокойно ответил Тови,— не надо кричать». Теперь Тови с офицерами своего штаба, находясь в рубке флагманской прокладки, обсуждали план дальнейших действий, пытаясь предугадать планы противника. Будет ли «Бисмарк» продолжать дальше движение на

юг, с тем чтобы после наступления темноты попытаться прорваться в западном направлении? Или он вернется в Германию, обогнув Исландию либо с севера, либо с юга?

В итоге Тови решил держаться на курсе, с которого можно было перехватить противника при всех вариантах его действий. Пропустив в 08.00 мимо себя идущий в Англию конвой НХ-126, безжалостно потрепанный Вольфартом, Куппишем и другими немецкими подводниками четыре дня назад, Тови слегка изменил курс в южном направлении, а спустя еще три часа развернул свои корабли на 20° влево, приводя их на юго-западный курс. Время шло, и, поскольку «Бисмарк» упорно продолжал следовать на юг, постепенно чуть склоняясь на юго-запад, капитан 1-го ранга Брайнд начал сильно сомневаться в том, что противник может развернуться обратно на север, и стал убеждать Тови держаться более южного курса. Однако главком, опасаясь прорыва «Бисмарка» на запад в той же мере, что и его возвращения на север, решил остаться на прежнем курсе.

А между тем, благодаря прекрасной работе радарных операторов «Суффолка» и сигнальщиков «Норфолка», преследование немцев продолжалось. Самолеты берегового командования в Исландии также продолжали поддерживать контакт с противником, передавая адмиралу Уэйк-Уолкеру данные о «Бисмарке» всю первую половину дня.

Когда в течение дня «Бисмарк» начал постепенно снижать скорость сначала до 26, а затем до 24 узлов, пытаясь устранить повреждения носовой части, «Норфолк» вынужден был также сбросить скорость, чтобы не приблизиться на опасную дистанцию к немецкому линкору. В свою очередь «Принс оф Уэлс», благодаря этому, уменьшил дистанцию между собой и «Норфолком».

Уэйк-Уолкер приказал капитану 1-го ранга Личу занять позицию у себя за кормой и доложить о степени готовности. Лич ответил, что он снова готов к бою, хотя из-под обломков разбитого мостика еще извлекаются

тела убитых там людей. Вскоре, однако, видимость ухудшилась, и «Бисмарк» исчез в дымке. «Суффолк» временно потерял с ним радиолокационный контакт, а «Норфолк» и следовавший за ним «Принс оф Уэлс» из-за нашедшей мглы потеряли визуальный контакт и с противником, и друг с другом. Внезапно адмиралу Уэйк-Уолкеру показалось (и ничего более), что «Бисмарк», изменив курс влево, режет ему нос, быстро уменьшая дистанцию между ними. Адмирал приказал капитану 1-го ранга Филлипсу совершить полный разворот в 360° влево с возвращением на прежний курс, просигналив «Принс оф Уэлсу» следовать за ним, чтобы увеличить расстояние до «Бисмарка» на три-четыре мили.

Минут через сорок мгла рассеялась, открыв «Бисмарк» прямо по курсу всего в 8 милях. За это время немец изменил курс прямо на юг поворотом влево на 30° всего лишь через несколько минут после того, как «Норфолк» начал свой разворот. Интуитивно адмирал Уэйк-Уолкер правильно понял, что закрытые мглой корабли могут сблизиться буквально нос к носу, что даст возможность «Бисмарку» одним залпом уничтожить «Норфолк».

Известие о том, что «Бисмарк» изменил курс прямо на юг, обрадовала адмирала Тови. Они шли сейчас с «Бисмарком» пересекающимися курсами. Адмирал и Брайнд провели необходимые расчеты по карте и пришли к выводу, что, если «Бисмарк» останется на прежнем курсе, они смогут вступить с ним в бой завтра на рассвете. Но Тови продолжал опасаться, что в течение ночи немцы могут, резко увеличив скорость, изменить курс на запад или на север. Английский адмирал располагал единственным оружием для того, чтобы замедлить движение «Бисмарка» и сделать завтрашнюю операцию более точной и конкретной. Этим оружием был авианосец «Викторизс» и его торпедоносцы «Свордфиши».

Накануне выхода с базы командир авианосца капитан 1-го ранга Бовелл сообщил Тови, что максимальным

расстоянием, с которого он мог бы произвести атаку своими самолетами с гарантией, что они вернутся обратно,— являются 100 миль. Если «Викторизэс» останется на прежнем курсе и будет идти с прежней скоростью, то он уже к вечеру окажется в ста милях от «Бисмарка».

Глядя с мостика авианосца на вздымающуюся на океанской волне полетную палубу, на тучи брызг, поднимающихся над носовой частью корабля, капитан 1-го ранга Бовелл подумал о своих молодых летчиках, большинству из которых еще никогда не приходилось взлетать с авианосца в условиях открытого моря. Имеет ли смысл устраивать им боевое крещение при выполнении задачи, где они имеют ничтожные шансы на успех? Но командир также вспомнил и о «Худе» с его полутора тысячами погибших и о том, что может произойти в Атлантике, если туда прорвется «Бисмарк». И он снова понял, хотя понимал это всегда, что война никому не предоставляет выбора.

Чуть позднее 15.00 на «Кинг Джордже V» взвились сигнальные флаги. Адмирал Тови приказал контр-адмиралу Элбену Картайсу, державшему свой флаг на крейсере «Галатейя», идти вперед с авианосцем «Викторизэс» и четырьмя крейсерами для выполнения поставленной боевой задачи.

«Удачи!» — просемафорили с флагманского линкора, и, возможно, никто лучше капитана 1-го ранга Бовелла не знал, как они в ней нуждаются.

Затем Тови приказал «Кинг Джорджу V» и «Рипалсу» повернуть на 40° влево, надеясь, что если «Бисмарк» будет продолжать движение на юг, он уже никак не проскочит мимо их.

Адмирал Тови и капитан 1-го ранга Брайнд, стоя на крыле флагманского мостика линкора, наблюдали, как авианосец «Викторизэс», прикрытый крейсерами Картайса, увеличив ход, ринулся в туче поднятых брызг и вспенившихся бурунов на перехват еще далекого противника, постепенно исчезая за горизонтом.

Весь день видимость продолжала портиться. Мгла налетала все чаще, и временами «Бисмарк» то исчезал из поля зрения английских сигнальщиков, то появлялся снова. Но державшийся с правого борта немца крейсер «Суффолк» постоянно поддерживал с противником устойчивый радиолокационный контакт.

Настроение и боевой дух на борту «Бисмарка» продолжали оставаться очень высокими. Правда, несмотря на частые перемены курса, им не удалось избавиться от висящих у них на хвосте английских крейсеров, но это считалось вопросом времени.

Возможный подход новых английских кораблей тоже мало кого беспокоил. Если это произойдет, с ними поступят так же, как с «Худом» и «Принс оф Уэлсом». Появляющиеся время от времени разведывательные самолеты англичан, вылетающие с аэродромов Исландии, добавляли мало волнений. При идущих следом английских крейсерах появление самолетов не вызывало особого удивления. Мало кто сомневался, что с наступлением ночи им удастся избавиться от преследователей.

Новости медленно распространяются на больших кораблях, так что информация о том, что «Бисмарк» следует в Сент-Назер, а «Принц Ойген» отпущен в самостоятельное плавание, явилась для Мюлленгейма-Рехберга и многих других полной неожиданностью.

Сразу после полудня адмирал Лютьенс просигналил капитану 1-го ранга Бринкману свой план разделения кораблей эскадры. В течение очередного дождевого шквала или снежного заряда «Бисмарк» резко повернет на запад, а «Принц Ойген» останется на прежнем курсе, на котором будет следовать три часа. Затем юго-западнее Гренландии крейсер дозаправится горючим с одного из двух танкеров: «Белхена» или «Лотрингена» и проследует в автономное рейдерство в океан. Начать расхождение корабли должны были после передачи по радио условного слова «Худ», что свидетельствовало об очень веселом настроении на кораблях.

Это было первое известие, которое Бринкман получил от флагмана после того, как корабли потеряли визуальный контакт. Лютенс не информировал «Принц Ойген» даже о своем намерении следовать в Сент-Назер. Бринкман мог только теряться в догадках о том, что собирается делать дальше командующий: действовать автономно или возвращаться в Германию или Францию. Возможно, Лютенс надеялся, что радиостанция «Принца Ойгена» слышала его переговоры с группой ВМС «Запад» и там были в курсе дела.

На «Принце Ойгене» в это время прозвучали сигналы воздушной тревоги, поскольку появился очередной самолет-разведчик из Исландии. Вскоре после налета очередного дождевого шквала с «Бисмарка» передали слово «Худ», и линкор резко повернул на запад. Через 20 минут линкор вернулся на прежний курс, снова обнаружив (и был обнаруженным) крейсер «Суффолк» в 13 милях у себя за кормой. Погоня продолжалась, уводя корабли все дальше на юг.

В это время адмирал Уэйк-Уолкер, находящийся с «Норфолком» примерно в 10 милях за кормой «Бисмарка», получил из британского Адмиралтейства очень тревожную радиограмму.

* * *

Оперативное помещение британского Адмиралтейства располагалось в огромном новом, очень некрасивом, бетонном здании, прозванном Цитаделью и расположенном рядом со старым зданием Адмиралтейства в Уайтхолле. Оно находилось недалеко от здания Военного министерства и Нельсоновской колонны на Трафальгарской площади.

Оперативное помещение являлось сердцем и мозгом всех военно-морских усилий Англии. На одной стене висела огромная карта мира, а на другой — карта Атлантического океана, испещренная разноцветными флажками-булавками, показывающими постоянно меняющиеся

позиции как собственных кораблей и конвоев, так и надводных кораблей и подводных лодок противника, обнаруженных авиацией или засеченных службами радиопеленгования и разведки.

Именно с оперативным помещением говорил из Скапа-Флоу адмирал Тови по знаменитому зеленому телефону, установленному на его флагманском корабле. Сюда стекалась информация ото всех разведывательных служб: с кораблей, с береговых постов, с постов радиоперехвата и пеленгования, из посольств за границей и от агентуры, разбросанной по всему миру. Отсюда на находящиеся в море корабли летели приказы, оперативные инструкции, советы, рекомендации и рапорты об обстановке.

В помещении всегда находилось 15—20 офицеров и несколько операторов-сверхсрочников. После получения первого донесения капитана 1-го ранга Динхема о выходе «Бисмарка» никто не покидал помещения даже на полчаса.

Наиболее известными офицерами оперативного управления Адмиралтейства, имеющими право участвовать в принятии важнейших решений, были в то время начальник оперативного управления капитан 1-го ранга Эдвардс, начальник отдела оперативного планирования капитан 1-го ранга Даниэль, контр-адмирал Клайтон — начальник разведки флота и его подчиненные: капитан 2-го ранга Деннинг и капитан 3-го ранга Кемп.

Над ними в строгой структуре военно-морской иерархии стояли первый заместитель начальника главного морского штаба вице-адмирал сэр Томас Филлипс, его помощник — контр-адмирал Рауэр, а над ними — главнокомандующий всеми военно-морскими силами Великобритании, первый морской лорд, адмирал флота сэр Дадли Паунд.

Из всех адмиралов, так или иначе вовлеченных в охоту за «Бисмарком», Дадли Паунд играл одну из самых главных ролей, породив немало негативных мнений. Он имел блестящий послужной список в Королевском

флоте. В Ютландском бою он был командиром одного из флагманских линкоров «Колоссус». Но ныне это был уже старый и больной человек, ставший Первым Морским лордом только потому, что другие адмиралы флота, были еще более старыми и больными, чем он. Адмирал страдал от опухоли в мозгу, что его в итоге и свело в могилу. Кроме того, он мучился от болей в пояснице и страдал бессонницей.

Еще до войны, когда адмирал Паунд командовал в Средиземном море, его часто замечали бродящим по палубе глубокой ночью. Флагманский врач флота уже тогда считал его непригодным для командования, но не мог решиться доложить об этом в Адмиралтейство. И, конечно, Паунд совершенно не годился на должность Первого Морского лорда, особенно в военное время. Боли и бессонница, от которых он страдал по ночам, приводили к тому, что днем адмирал флота главным образом подремывал у себя в кабинете. Однако он пользовался полным доверием премьера: Черчилль любил его, поскольку Паунд редко противился его желаниям.

Те, кто служил в то время в Адмиралтействе, однако, отзываются о Паунде с теплотой, вспоминая его неизменную вежливость, терпение и работоспособность.

Но подчиненные Паунду плавающие офицеры, командующие многочисленными и мощными соединениями английского флота во всех уголках Мирового океана, придерживаются прямо противоположного мнения. Они, напротив, вспоминают вечную раздражительность Паунда, вызванную то ли состоянием здоровья, то ли необходимостью постоянно следовать в русле желаний Черчилля. Они вспоминают его вечные придирки к командующим соединениями, необоснованные наказания или угрозы наказаниями за то, что, по мнению Паунда, являлось пренебрежением своими служебными обязанностями.

Чаще всего вспоминается импульсивное вмешательство Паунда в распоряжения адмирала Сомервилля во время

боя у Спартивенто и отстранение от должности адмирала Норта из Гибралтара, не сумевшего перехватить французскую эскадру во время ее прохода через Гибралтарский пролив. Хотя эта неудача была полностью на совести Уайтхолла, а Норт не имел к ней решительно никакого отношения.

Но наибольшим недостатком Паунда плавающие офицеры считали его вечное стремление «управлять машиной с заднего сиденья», т.е. вмешиваться в управление операциями через головы командующих на месте в полной уверенности, что ему из Уайтхолла лучше видна реальная обстановка на каком-нибудь далеком театре военных действий. «Он не был ни выдающимся стратегом, ни хорошим тактиком,— вспоминал позднее адмирал Тови,— но беда именно в том и состояла, что он считал себя таковым».

С утра 24 мая, когда время неумолимо шло к полудню, а немецкая эскадра с той же неумолимостью продолжала двигаться на юг, и каждая миля их продвижения все более приближала их к маршрутам движения конвоев и особенно — к войсковому конвою WS8B, Черчиллю и офицерам в высших штабах стало казаться странным, что адмирал Уэйк-Уолкер ведет за собой линкор «Принс оф Уэлс», не предпринимая никаких попыток возобновить бой и хотя бы замедлить движение немцев на юг.

Карты оперативного помещения давали адмиралу Паунду — возможно, ему одному — полную картину создавшейся обстановки. Он знал, что авианосец «Викториэс» идет на сближение с противником для удара по нему своими торпедоносцами; что «Кинг Джордж V» и «Рипалс» также сближаются с противником и перехватят его завтра утром; что в точку перехвата спешит также линкор «Ремиллес», имеющий, правда, приказ не вступать с «Бисмарком» в бой до подхода других кораблей. Паунд знал также всю важность концентрации сил для

достижения победы и помнил знаменитое правило Нельсона: «Только сосредоточением сил можно добиться окончательного уничтожения врага».

И тем не менее несомненно под давлением Черчилля он направил радиogramму Уэйку-Уолкеру, запрашивая его мнение относительно возобновления боя с «Бисмарком» подбитого линкора «Принс оф Уэлс».

Контр-адмирал Уэйк-Уолкер, получив эту радиogramму, в гневе закусил губу. Он был достаточно опытным, чтобы не понять: Адмиралтейство запрашивает его мнение по поводу возобновления боя только потому, что считает этот вопрос решенным. Именно так и должен был поступить он, Уэйк-Уолкер, без напоминания. А поскольку потребовалось напоминание, он будет обвинен в недостаточной агрессивности, а то — и в трусости, что любого старшего офицера может поставить в оскорбительно-безвыходное положение. Особенно в военное время!

Уэйк-Уолкер разорвал несколько черновиков своего ответа, пока наконец не отправил в Адмиралтейство радиogramму, где указывал, что он не считает возможным возобновление боя «Принс оф Уэлсом» до подхода других кораблей, подчеркнув, что в предыдущем бою линкор получил достаточно серьезные повреждения. Адмирал Тови, слушая переговоры Уэйк-Уолкера с Лондоном, был полностью согласен с мнением младшего флагмана и не менее его возмущен подобным вмешательством в события Адмиралтейства. Тем более через его голову.

Уэйк-Уолкер разъяснил адмиралу Тови, что он намерен держать «Принс оф Уэлс» в контакте с противником, но вне боя до подхода главных сил, чтобы не рисковать новыми повреждениями уже подбитого линкора и своими крейсерами, что может привести к потере контакта с противником. Адмирал Тови решил, что, если Адмиралтейство будет настаивать на своем, он прервет радиомолчание и даст понять Лондону, что Уэйк-Уолкер действует в полном соответствии с его собственными

планами. Чуть позже из Адмиралтейства пришла новая радиограмма, поздравляющая «Суффолк» и «Норфолк» с доблестным преследованием превосходящего противника, вдохновляя крейсера на продолжение погони.

Но сумятица, порожденная в душе контр-адмирала Уэйк-Уолкера предыдущей радиограммой, уже начала давать свои последствия.

Контр-адмирал объявил своим штабным, что намерен приказать «Принс оф Уэлсу» занять место впереди «Норфолка», а «Суффолку» — уменьшить дистанцию между ними с 12 до 5 миль с тем, чтобы маневрировать всеми кораблями как единым соединением.

Флаг-офицер адмирала лейтенант Дэвид Килборн и штурман «Норфолка» Норман Тодд пытались убедить командующего оставить «Суффолк» на прежней позиции, поскольку его перемещение ближе к другим кораблям затруднит дальнейшее преследование. Но Уэйк-Уолкер был непреклонен. Он приказал «Принс оф Уэлсу» сблизиться с «Бисмарком» с кормового курсового левого борта, открыть огонь, а затем отходить вместе со всем отрядом в восточном направлении, чтобы попытаться заманить «Бисмарк» к подходящим линкорам адмирала Тови.

Трудно сказать, почему Уэйк-Уолкер решил, что эти свои действия он вынудит «Бисмарк» повернуть на восток. Но это была его версия, и он твердо и убежденно ее отстаивал. Он просто не хотел больше получать радиограмм из Адмиралтейства, подозревающих его в недостаточной агрессивности.

А между тем на «Принце Ойгене», находящемся в двух милях впереди «Бисмарка» вне видимости с английских кораблей, капитан 2-го ранга Буш проснулся в своей каюте, где прилег отдохнуть после обеда. До этого Буш проспал сигнал воздушной тревоги и был разбужен грохотом зенитных автоматов. Когда же он выскочил на верхнюю палубу, огонь уже прекратился, а от самолета-разведчика не осталось и следа.

По пути обратно в каюту Буш остановился, чтобы поговорить со свободными от вахты матросами, отдыхающими в гамаках, подвешенных к подволоку второй палубы, и попросил разбудить себя, если снова будет тревога. Он рассказал морякам анекдот об интенданте одного из линейных крейсеров прошлой войны, который умудрился проспять большую часть Ютландского боя и проснулся, только когда в корабль угодила торпеда, воскликнув: «Господи, не дают поспать! Входите!»

Теперь, выйдя на верхнюю палубу, Буш обнаружил, что море стало более бурным, чем утром. Белые гребешки вспенивались на бегущих серых волнах. В видимости не было ничего, кроме черного массивного силуэта «Бисмарка» за кормой. Буш поднялся на мостик, застав там штурманского офицера Бека, что-то изучающего в книге сигналов. Фуражку Бек держал под мышкой, ветер трепал его рыжие волосы. Яспер пил горячий чай из вахтенного термоса, а Бринкман, воинственно выглядевший в своем штормовом обмундировании, смолил свою неизменную сигару.

Офицеры рассказали Бушу о неудачной попытке кораблей разойтись под прикрытием шквала. Буш дождался смены вахты и отправился на ранний ужин в кают-компанию. Верхний свет в кают-компании был выключен. Помещение казалось темным и унылым. От всего веяло мрачной угрюмостью, как с картин Рембрандта. Одна часть кают-компании была завешана гамаками, где отдыхали свободные от вахты экипажи кормовых башен. Ближе стояли столы для карточных игр, где несколько офицеров, попивая пиво, играли в «скат» и «допелькопф» (дурака). В другом конце кают-компании полдюжины офицеров сидели за большим подковообразным столом и ужинали. Всего два или три человека позволили себе переодеться в белую униформу для посещения кают-компании, как того требовала традиция. Остальные сидели в рабочей форме, готовые по первому звуку тревоги броситься на свои места по боевому расписанию.

Обычного разговора за столом не было. Офицеры молча поглощали маринованную селедку и жареную картошку с беконом под луковым соусом. Буш почувствовал атмосферу общей депрессии. Все были измучены и издерганы. Английские крейсера почти двадцать четыре часа шли за ними по пятам, и казалось, что отделаться от них не удастся никогда. Машинально все ждали сигналов тревоги, которые по тому или иному поводу звучали в течение всего дня, усиливая нервозность своей мистической непредсказуемостью. Сознание того, что за ними в жажде мести гонится весь английский флот, порождало уныние. Даже если они снова отобьются, подойдут новые корабли противника, а за ними — еще и еще...

Гул мощных турбин под ними, вибрация палубы и корпуса, танцующая по столу посуда — все говорило о том, что каждая прошедшая минута и каждый пройденный метр все дальше и дальше уносит их в мрачную неизвестность. «Если сейчас прозвучит тревога,— заметил один из офицеров,— то это уже будет не самолет, а что-то совсем другое, не сулящее ничего хорошего». Его слова как бы отражали мысли всех присутствующих.

Буш поднялся снова на мостик в 18.00, отметив ухудшение видимости из-за надвинувшейся мглы. Капитан 1-го ранга Бринкман давно уже не получал ни слова с «Бисмарка» и уже стал подумывать, что задуманное разделение кораблей отменено. Шли часы, а условное слово «Худ» больше не звучало в эфире. Бринкман решил сам выйти на связь со своими предложениями дальнейших действий при продолжении совместного плавания.

Он уже совсем собрался передать свои предложения на «Бисмарк», когда внезапно замигал сигнальный прожектор на линкоре. «Командующий — «Принцу Ойгену»»,— закричал сигнальщик. Короткое сообщение из трех букв мигающим светом пролетело через свинцовые волны. «Худ»! — пропел сигнальщик, и все с мостика увидели, как «Бисмарк» резко повернул вправо, разворачивая свои огромные башни главного калибра в сторону

противника. Стволы зенитных орудий задрались в небо, напоминая Бушу поднятые мечи.

Мгла медленно поглотила «Бисмарк». Некоторое время видны были верхние ярусы его надстройки, но вскоре исчезли и они.

Еще долго, пока «Принц Ойген» полным ходом уходил на юг, был слышен за кормой гром орудий «Бисмарка», а в небе расцветали желто-оранжевые вспышки разрывов его зенитных снарядов. Мгла постепенно рассеивалась. Офицеры и матросы «Принца Ойгена», покинув каюты и кубрики, сгруппировались у лееров на корме, всматриваясь в горизонт, в северо-западном секторе которого на какое-то мгновение снова появился «Бисмарк». Окутанный пороховым дымом от огня своих орудий, корабль выглядел воинственным и гордым.

«Уходит наш старший брат,— вздохнул Яспер,— нам его будет очень и очень не хватать!»

Моряки «Принца Ойгена» последний раз смотрели на самый большой боевой корабль своей страны. Больше им уже не суждено было увидеться!

ГЛАВА 6

Пока контр-адмирал Уэйк-Уолкер планировал возобновление боя с «Бисмарком», тот начал бой первым. Когда немецкий линкор исчез в дымке, «Суффолк» находился в 13 милях от него по правому борту, держа курс на сближение с «Норфолком» и «Принс оф Уэлсом». Капитан 1-го ранга Эллис дал передохнуть своему радиолокатору и его измученным операторам, но, потеряв немца из вида, приказал снова начать радарное слежение.

Это было сделано вовремя, поскольку радар сразу же показал, что расстояние между кораблями начало быстро уменьшаться. Когда это расстояние достигло 10 миль, Эллис приказал положить руль лево на борт и увеличил скорость. «Бисмарк», появившись из мглы, шел прямо на «Суффолк», дав по нему залп из носовых башен. Белозеленые столбы воды поднялись примерно в тысяче ярдов за кормой крейсера, следующие — ближе, а последний — настолько близко, что вышиб несколько заклепок из листов кормовой обшивки.

«Суффолк» ответил бортовым залпом из десяти орудий, а затем, получив сигнал от Уэйк-Уолкера: «Не расходовать боезапас!», скрылся за дымовой завесой. Залп из башни «В», развернутой на корму, выбил все стекла в иллюминаторах ходовой рубки, подставив всех находящихся там под ледяной ветер и брызги.

«Норфолк» и «Принс оф Уэлс», сблизившись с противником в режиме полного боевого хода, открыли по «Бисмарку» огонь с расстояния 15 миль. «Принс оф Уэлс», прежде чем два из его орудий главного калибра снова вышли из строя, успел произвести 12 залпов. «Бисмарк» ответил тремя залпами.

«Я уверен,— докладывал позднее Уэйк-Уолкер,— что намерение возобновить бой заметно подняло боевой дух экипажа «Принс оф Уэлса». Он надеялся, что столь же хороший эффект его решение произведет и на Адмиралтейство.

«Бисмарк» повернул на запад, а затем на юг. Лютьенс выполнял пока только одну задачу — дать возможность «Принцу Ойгену» уйти незамеченным. Если же он надеялся, что и «Бисмарку» удастся под шумок ускользнуть, то вскоре немецкий адмирал был весьма разочарован. Радар «Суффолка» подобно глазу Аргуса не упускал его из вида. Уэйк-Уолкер построил свою эскадру в кильватерную колонну.

Головным шел «Суффолк», за ним — «Принс оф Уэлс», концевым мателотом — «Норфолк». Сначала английский адмирал хотел зайти всей колонной с правого борта «Бисмарка», «чтобы вынудить того повернуть на восток». (Почему он так упорно считал, что вынудит «Бисмарк» повернуть на восток, Уэйк-Уолкер так никогда толком не объяснил.)

Затем он отказался от этого плана и вел свои корабли с левого борта «Бисмарка», т.е. занимая относительно противника восточное направление, откуда ожидался подход «Кинг Джорджа V» и «Рипалса». Дэвид Килборн и другие снова заметили адмиралу, что подобное построение кораблей очень затруднит преследование, поскольку никто не следит за «Бисмарком» со стороны его правого борта.

Но адмирал считал, что на случай возобновления боя с «Бисмарком», независимо от того, кто будет его инициатором, лучше держать корабли в строю соединения, даже если для этого придется пожертвовать эффективностью слежения. Правда, Уэйк-Уолкер уверил командование «Принс оф Уэлса», что не бросит больше линкор в бой до подхода кораблей адмирала Тови.

Затем все пошло как и прежде, если не считать того, что из Адмиралтейства пришло предупреждение о наличии

в районе преследования немецких подводных лодок (которых там не было).

Уэйк-Уолкер приказал соединению перейти на зигзаг. Галс влево на зигзаге удалял английские корабли от «Бисмарка», галс вправо — сближал их с противником.

На самом «Бисмарке» все радовались, что «Принцу Ойгену» удалось уйти. Он был теперь примерно в 40 милях, далеко за линией южного горизонта. Теперь нужно было дожидаться ночи, чтобы уйти от преследования и самим. Настроение еще больше поднялось, когда пришло сообщение из штаба военно-морской группы «Запад». Адмирал Саалвехтер прислал им поздравления по поводу уничтожения «Худа», сообщив, что подготовка к прибытию «Бисмарка» идет полным ходом в Сент-Назере и Бресте. Саалвехтер посоветовал Лютьенсу, отделавшись от преследователей, временно исчезнуть где-нибудь в пустынных районах океана, а затем повернуть к побережью Франции. А пока следовать юго-юго-западным курсом, чтобы навести преследователей на завесу подводных лодок, развернутых вдоль линии Гренландия — Ньюфаундленд.

Чуть позднее пришло известие, что немецкая радиовещательная сеть будет передавать специальное военноморское сообщение. Поскольку было известно, что никаких новых триумфов подводными лодками Деница достигнуто не было, на «Бисмарке» поняли, что речь будет идти о них. Радистам был дан приказ подсоединить радио к трансляционной сети корабля, тщательно настроив аппаратуру, чтобы минимизировать свист и треск от помех. Все на борту «Бисмарка» (и «Принца Ойгена» также) — в башнях, в машинах, у котлов, в различных рубках, в каютах и кубриках, офицеры и матросы — прекратили все разговоры, сгрудившись у динамиков, чтобы не пропустить ни слова.

Сначала прозвучал знакомый голос: «Говорит Берлин», заставив радостно заколотиться сердца и тех, кто бывал в Берлине (подобно Бушу), и тех, кто никогда там

не был, мысленно представив себе этот прекрасный и доблестный город. Затем раздались звуки военно-морского марша, ежедневно исполняемого на корабле, но в данном контексте звучавшего потрясающе. Марш кончился, наступила короткая пауза, а затем диктор зачитал сводку Верховного командования о том, как линейный корабль «Бисмарк», находясь с боевым заданием в Атлантике, утопил гордость английского флота огромный линейный крейсер «Худ», а затем приступил к выполнению других задач.

Все на «Бисмарке», начиная от адмирала Лютьенса и кончая последним матросом-уборщиком, были охвачены гордостью. Эту их победу, одержанную в двух тысячах миль от дома среди бушующих волн Северной Атлантики, празднует вся германская нация — вся страна!

Позднее моряки услышали знакомый голос Гейнца Годেকে, исполнившего специально для экипажа линкора «Бисмарк» песню «Возвращайся с победой назад!»

На «Принце Ойгене» все были разочарованы, поскольку в специальном сообщении не было сказано ни слова об их корабле (возможно, в интересах секретности). Все расстраивались главным образом о том, что их семьи не узнают, где находится корабль, также внесший свою лепту в победу над «Худом». «Ничего,— успокаивали товарищей оптимисты,— зато они не будут о нас беспокоиться».

Радостное возбуждение постепенно улеглось, уступив место суровому корабельному распорядку.

На центральном посту управления машинами флагманский механик Таннеман и старший механик линкора Леман, просуммировав расходные ведомости, доложили адмиралу Лютьенсу о серьезной ситуации с горючим. Проблема состояла в следующем.

Если «Бисмарк» будет продолжать следовать прежним курсом, чтобы навести своих преследователей на завесу подводных лодок, у него будет еще вполне достаточно топлива, чтобы достичь точки рандеву с танкерами-

заправщиками «Белхен» и «Лотринген» и даже чтобы выйти на randevу с «Лотрингеном» и «Эссо Гамбургом» вблизи Азорских островов.

Но если предположить, что какие-то обстоятельства не позволят «Бисмарку» встретиться со своими танкерами, а подводные лодки не сумеют торпедировать идущие за «Бисмарком» английские корабли, а он сам так и не сможет от них оторваться, они могут оказаться в самом центре Атлантики, не имея достаточно горючего, чтобы добраться до Франции. Правда, у преследователей в ближайшем будущем также неизбежно возникнет проблема с горючим, но на это никак нельзя рассчитывать, поскольку на смену нынешним преследователям могут прийти другие корабли.

С другой стороны, если отказаться от заманивания противника на завесу подводных лодок и прямо взять курс на Францию, то топлива должно хватить с избытком и меньше шансов столкнуться с чем-то непредвиденным. Все эти рассуждения показывали, что другого выхода нет.

Незадолго до 22.00 Лютьенс радировал в штаб группы «Запад»: «Радары противника делают невозможным уход от преследования. Следую прямо в Брест из-за ситуации с горючим».

Затем адмирал приказал Линдеману изменить курс с юго-юго-западного прямо на юг. В Бресте не было дока, достаточно большого, чтобы принять «Бисмарк». Такой док находился почти в 100 милях от Бреста — в Сент-Назере. Но это уже не имело значения. Нужно было скорее получить возможность дозаправиться топливом и обеспечить себе воздушное прикрытие береговой авиации.

Обдумывая различные варианты дальнейших действий, адмирал Лютьенс не знал, что авианосец «Викториэс» и крейсера его сопровождения, медленно, но неуклонно сближаются с ним, подходя с восточного направления. Капитан 1-го ранга Бовелл надеялся, что к 21.00 он уже будет в пределах 100 миль от «Бисмарка» и смо-

жет поднять в воздух ударную авиагруппу. Однако перемены курса, которые проводил «Бисмарк», обеспечивая уход «Принца Ойгена», особенно поворот на запад, увеличили расстояние настолько, что к 21.00 «Бисмарк» еще находился в 120 милях от авианосца. Это расстояние было больше максимального оперативного радиуса торпедоносцев. Дополнительные трудности создавала ухудшающаяся погода: низкая облачность, дождевые шквалы и усиливающийся северо-западный ветер. И хотя светлое время суток продолжалось в этих широтах далеко за полночь, перенос вылета на более позднее время создал бы огромные трудности самолетам в деле обнаружения противника и в возвращении обратно на авианосец.

Для атаки были выделены девять старых бипланов «Свордфиш», которые на флоте называли «авоськами». Действительно, эти самолеты выглядели современниками знаменитого Цирка Рихтгофена, имея скорость 95 миль в час и один мотор с толкательным винтом. Экипаж биплана состоял из трех человек: летчика, наблюдателя и хвостового стрелка. Под фюзеляжем подвешивалась 18-дюймовая торпеда.

Эскадрилья была разделена на три звена. Одним из них командовал сам командир эскадрильи Юджин Эсмонд, вторым — Перси Гайк, бывший инструктор торпедной школы, а третьим — Торопыга Поллард, прозванный так за свою вечную медлительность и сонный вид. Только эти трое были кадровыми офицерами флота и имели известный опыт. Прочие являлись главным образом резервистами, некоторые еще ни разу не взлетали с палубы авианосца. Накануне все 27 членов экипажей девяти торпедоносцев были проинструктированы командиром авиагруппы капитаном 2-го ранга Рэнальдом, который, демонстрируя силуэты «Бисмарка», объяснил им различные методы выхода в атаку.

Теперь, одетые в полное летное обмундирование с приданными аварийными сигнальными фонариками и сиренами, летчики ждали команды в помещении для

отдыха и инструктажа, куря сигареты и листая иллюстрированные журналы. Мало кто из них мог правильно представить, что их ждет впереди. Им предстояло взлететь с этого, качающегося на океанских волнах ведра, пролететь сотню миль в условиях почти нулевой видимости, обнаружить стремительно уходящую цель, которая могла в любой момент изменить свой курс, атаковать, пробиваясь сквозь убийственный зенитный огонь, затем пролететь сотню миль обратно, обнаружить в полной темноте «Викториэс» и совершить посадку на его качающуюся палубу.

Тем не менее они шутили и смеялись, поддерживали друг в друге бодрое настроение, уверяя всех, а в первую очередь, наверное, самих себя, что в предстоящем им деле нет ничего особенно трудного.

Вскоре после 22.00, как раз в то время, когда Лютенс принял решение следовать прямо в Брест, с мостика авианосца был дан приказ эскадрилье торпедоносцев подняться в воздух и атаковать противника. Девять самолетов были собраны в кормовом конце раскачивающейся мокрой и скользкой полетной палубы, как стайка куропаток под дождем. Механики запустили двигатели, экипажи заняли свои места в кабинах. Авианосец грузно развернулся вправо под северо-западный ветер, уменьшив скорость с 28 до 15 узлов.

Первый самолет, прострекотав по полетной палубе, вышел в воздух. За ним — второй, и, наконец, друг за другом без всяких происшествий взлетела вся эскадрилья. Построившись за ведущим — капитан-лейтенантом Эсмондом, торпедоносцы легли на юго-западный курс, удаляясь от авианосца. Когда налетевший дождевой шквал скрыл их окончательно от глаз капитана 1-го ранга Бовелла, тот опустил бинокль и подумал: суждено ли ему увидеть кого-нибудь из этих летчиков снова?

* * *

Примерно в 30 милях впереди «Бисмарка» при его повороте на новый курс прыгал на волнах одинокий корабль с корпусом, покрашенным в шаровый цвет, и с желтыми надстройками. Это был сторожевик береговой охраны США «Модос» водоизмещением в 1800 тонн. С 1922 года до начала войны корабль входил в состав международного Североатлантического ледового патруля. Последние же три дня сторожевик занимался тем, что разыскивал шлюпки и плоты с уцелевшими моряками с торпедированных судов конвоя НХ-126, атакованного 20 мая немецкими подводными лодками.

Хотя еще оставалось целых семь месяцев до вступления Америки в войну, США уже явно демонстрировали всему миру, на чьей стороне лежат их симпатии. В марте президент США Рузвельт объявил, что оборона Великобритании является жизненно важной для безопасности и интересов Соединенных Штатов, проведя закон о «лендлизе», предоставляющего Англии миллионы тонн отчаянно необходимых военных материалов, оружия и продовольствия. В апреле, когда первые американские конвои направились к берегам Англии, президент объявил Америку ответственной за оборону Гренландии, послав к берегам ледяного острова сторожевик Береговой Охраны «Нортланд». На подмену ему и направлялся «Модос», выйдя 12 мая из Бостона под командованием капитана 3-го ранга Белфорда.

Через восемь дней оба сторожевика встретились. Произошли обмен почтой и совещание командиров. «Нортланд» должен был уйти в Бостон, но через несколько часов была получена радиограмма, предписывающая отложить возвращение и вместе с «Модосом» выйти на поиск уцелевших с потопленных судов конвоя НХ-126.

«Нортланд» направился в район гибели судов, обнаружив через два дня плававшие в воде трупы. Затем сторожевик наткнулся на три шлюпки и плот, которые были пустыми. Позднее он встретил английский эсминец

и вооруженный траулер из состава эскорта конвоя, которые уже подобрали 120 уцелевших с потопленных транспортов.

Все это время дул сильный западный ветер, так что «Модосу» пришлось пройти далеко на восток, разыскивая шлюпки, которые могло снести ветром в этом направлении. На этом пути сторожевик обнаружил два спасательных плотика и шлюпку, где по всем признакам недавно находились люди.

24 мая примерно в 18.30 по часам «Модоса», которые отставали на час от местного времени и на пять часов от бортового времени английских кораблей, сторожевик шел малой скоростью в северо-западном направлении. Днем на сторожевике приняли по радио сообщение о гибели «Худа» и о случайной встрече «Нортланда» с английским корветом «Арабис» (из перехвата донесения «Норфолка»), узнав при этом, что «Бисмарк» продолжает следовать на юг.

Хотя на «Модосе» никто не предполагал, что они могут оказаться на пути «Бисмарка» и преследовавших его англичан, еще ранее, когда сторожевику пришлось войти в зону военных действий, были приняты необходимые меры предосторожности. На мачте был поднят огромных размеров флаг Береговой Охраны США, подсвечиваемый ночью. Сторожевик нес все отличительные огни, каждый час передавая по радио свое место, чтобы избежать каких-либо случайностей, неизбежных в зоне боевых действий.

Стояла угрюмая, серая и холодная погода. С носа задувал пронзительный ледяной ветер. Нос «Модоса» то погружался в волну, то появлялся из нее, поднимая тучи брызг.

Вахтенный офицер «Модоса» лейтенант Бакчус и сигнальщики следили с мостика сторожевика за обстановкой, вода биноклями по пустынному океану. Уже несколько дней они не видели ничего, кроме пенящихся валов, низких серых туч, уходящей из-под ног палубы в

килевой и бортовой качке, страдая в равной степени от усталости и от скуки.

Но скука была внезапно прервана невероятным событием. Сигнальщики левого борта увидели на фоне серых волн и серого горизонта силуэт гигантского линкора. Это был «Бисмарк», спешащий полным ходом на юг. В тот же самый момент он, наверное, тоже заметил «Модос», но никак этого не показал. Радиограммы, получаемые на «Бисмарке» из штаба военно-морской группы «Запад», содержали много сообщений о движении «Модоса». Так что его появление никого на линкоре не удивило.

Но сказать, насколько были удивлены американцы,— это значит не сказать ничего. Из всех нижних помещений сторожевика выскочили офицеры и матросы, трудясь у фальшборта, карабкаясь на надстройки и даже на мачту, чтобы увидеть проходящего мимо «Бисмарка». Как и все видевшие немецкий линкор, американские моряки были потрясены его мощью, размерами, массивностью и красотой. Подобно всем другим морякам они слышали о «Худе», а некоторые даже видели его и бывали на нем, и сейчас, глядя на проходящий мимо них огромный корабль, у всех на уме было то, что именно он сегодня утром всего за пять минут боя утопил «Худ».

Сколько еще кораблей отправят на дно его мощные орудия? Уже ходили слухи, что сам «Бисмарк» непотопляем, и, глядя на него, вполне можно было поверить в это.

Появление «Бисмарка» разбило монотонную скуку на «Модосе», как кирпич, влетевший в комнату, разбивает оконное стекло. Еще долгие годы это событие станет постоянной темой рассказов и воспоминаний моряков сторожевика.

Но как будто всего этого было недостаточно, экипаж «Модоса» ждало еще одно событие, не менее неожиданное и поразительное.

Из низких туч над ними, подобно осенним листьям, неожиданно выпали восемь жужжащих моторами самолетов

столь сумасшедшего вида, что никому из американских моряков не приходилось видеть ранее. Это были бипланы, напоминающие своим внешним видом, особенно торчащими в разные стороны стойками неубирающихся шасси, давние времена полетов братьев Райт и Блерио. Бипланы направились к «Бисмарку», с надстроек которого, подобно фейерверку, ударили разноцветные трассы очередей зенитных автоматов. На фоне туч расцвели оранжевые и желтые цветы разрывов зенитных снарядов, несколько осколков просвистело в опасной близости от американского сторожевика.

Не успели на «Модосе» прийти в себя от этого зрелища, как мимо них на полной скорости пронеслись преследующие «Бисмарк» корабли англичан: два крейсера и линкор. По мере их приближения моряки с «Модоса» с ужасом заметили, что линкор наводит на них свои орудия. Уэйк-Уолкер, менее осведомленный об обстановке в этом районе, нежели Лютенс, ошибочно принял «Модос» за «Бисмарк» и приказал открыть огонь. К счастью, он сделал это флажным сигналом, который заклинило в блочках, а пока заводили новые фалы, ошибка стала очевидной.

Орудия линкора развернулись в поисках «Бисмарка», а на «Модосе» сочли за благо уйти в дымку от греха подальше. Уж совсем обидно быть потопленными своими почти земляками и почти союзниками!

Если на «Модосе» все были сильно удивлены, увидев «выводок куропаток» лейтенанта Эсмонда у себя над головой (всех, кроме одного заблудившегося), то и летчики торпедоносцев были не менее удивлены, увидев «Модос». Летя с «Викторизса» со скоростью 85 миль в час, они через час с четвертью обнаружили радаром «Бисмарк» и ушли в облака, чтобы подобраться к немцу как можно ближе незамеченными. При этом в облаках радиолокационный контакт был утрачен и Эсмонд запросил крейсер «Норфолк», чтобы тот дал пеленг на противника. С «Норфолка» пилотам дали правильное

направление сигналом прожектора. Эсмонд ответил «О.К.» сигнальным фонарем, после чего приказал своей стае набрать высоту и снова скрыться в облаках, где вскоре они опять установили четкий радиолокационный контакт, вынырнули вниз, пробив низкую облачность и, к своему великому изумлению, увидели под собой «Модос» вместо «Бисмарка».

Это была роковая ошибка, лишившая пилотов какого-либо элемента внезапности и предупредившая «Бисмарк» о новой угрозе весьма заблаговременно, чтобы открыть заградительный огонь. Эсмонд получил попадание в элероны, находясь еще в четырех милях от цели.

На «Бисмарке» наблюдали приближение торпедоносцев «Свордфиш» со смешанным чувством изумления, тревоги и восхищения. «Это была совершенно невероятная картина,— вспоминал позднее Мюлленгейм-Рохберг,— наблюдать, как эти древние бипланы имели мужество атаковать такой извергающий огонь вулкан, в который превратился «Бисмарк», открыв огонь из всех своих зенитных орудий и автоматов».

Хотя это всех и удивило, но атака продолжалась.

Звено Эсмонда подошло на малой высоте с носового курсового левого борта и сбросило торпеды с дистанции в полмили. Минутой позже с того же курсового атаковало звено Гайка. Сам Гайк был недоволен своим заходом на цель, а потому развернулся и снова вошел в завесу зенитного огня.

На «Бисмарке» стоял невероятный грохот, когда линкор, не снижая скорости, отстреливался из пятидесяти стволов. Некоторые орудия раскалились докрасна и их охлаждали струями из шлангов.

На мостике рулевой — старшина Хансен, совершенно оглохший от непрерывного грома собственных орудий, не слышал даже команд на руль и управлял кораблем по собственному усмотрению, ориентируясь по торпедным следам. Ему удалось отманеврировать все торпеды, кроме одной.

Пока Эсмонд и Гайк заходили с левого борта, младший лейтенант резерва Лаусон, развернувшись, зашел с правого борта, сбросил торпеду и, жужжа, скрылся в облаках. Хансен резко положил руль на борт, но было уже поздно. Секундой позже с одного из истребителей «фулмар», взлетевших с «Викторизса» вслед за «Свордфишами», увидели огромный столб воды, поднявшийся в самой середине «Бисмарка» по правому борту, сопровождаемый выбросом черного дыма из трубы.

Как ни странно, но ни один из древних торпедоносцев был не только не сбит, но даже и не получил серьезных повреждений. Частично это может быть объяснено тем обстоятельством, что линкор, резко меняя курсы, кренясь то на левый, то на правый борт, делал крайне трудным наводчикам зенитных орудий держать в прицеле самолеты.

Гайк, вспоминая разрыв зенитного снаряда прямо у себя по курсу, подумал о том, что немецкие комендоры, видимо, считали, что боевой самолет не может лететь так медленно, а потому дали слишком большое упреждение.

Теперь торпедоносцам предстояла не менее сложная задача: найти свой авианосец, находящийся на расстоянии примерно в 100 миль.

На мостике «Викторизса» капитан 1-го ранга Бовелл и капитан 2-го ранга Ренальд с тревогой ожидали возвращения самолетов, видя, как ночь постепенно укрупняет темнотой все вокруг. Было гораздо темнее, чем накануне, поскольку за сутки они спустились примерно на 500 миль к югу, находясь сейчас на широте Абердина. И ко всему прочему вышел из строя приводной радиомаяк.

Около часа ночи, когда по расчету времени самолеты должны были вернуться, капитан 1-го ранга Бовелл приказал включить сигнальный прожектор и дать проблески по всем румбам компаса.

Но тут авианосец вошел в очередной дождевой шквал, видимость стала нулевой, с самолетов не могли

заметить прожектора, а время шло. 01.15, 01.30, 01.45. Теперь уже Бовелл начал волноваться, что у самолетов кончится горючее.

Было уже около 2 часов ночи, когда Эсмонд заметил красный сигнальный огонь, поднятый на клотике одного из крейсеров адмирала Картайса, а Бовелл и Ренальд вне себя от радости и облегчения услышали шум моторов приближающихся машин.

Авианосец повернул под ветер, и летчики один за другим, включая и тех трех, которые еще никогда не совершали ночных посадок на палубу авианосца, так или иначе дотянули до палубы «Викторизса». Мотор на одном из самолетов, бензобак которого был совершенно пуст, заглох как раз в тот момент, когда как захватил трос аэрофинишера. Хвостовой стрелок на самолете Гайка, унтер-офицер Сайер, вылез из своей кабины полузамерзшим: взрывом зенитного снаряда в нижней части его кабины была пробита огромная дыра, в которую можно было наблюдать бушующее море. Весь путь назад он жаловался по переговорному устройству: «Чертовски дует в спину, но хорошо еще, что сухо».

Не вернулись два «фулмара». Бовелл с надеждой светил прожектором в разные стороны. Но через час адмирал Картайс приказал ему прекратить это занятие: свет прожектора служил прекрасной приманкой для немецких подводных лодок. Бовелл, не думая ни о чем другом, кроме своих пропавших «деток», сделал вид, что не разобрал сигнала. Последовал повторный приказ адмирала.

У Бовелла не было другого выбора, как подчиниться: он не хотел попадать под суд. Позднее он узнал, что оба самолета совершили посадку на воду, а летчики были подобраны проходящими мимо кораблями.

Всю ночь расстояние между противниками медленно уменьшалось.

Радиограммой с «Кинг Джорджа V», идущего 28-узловым ходом с «Рипалсом» и эсминцами на юго-запад, адмирал Тови предупредил Уэйк-Уолкера, что надеется

выйти на противника к 9 часам утра. Адмирал приказал «Рипалсу», чья броня была еще тоньше, чем у «Худа», держаться в 5000 ярдах от него и не вступать в бой, пока флагманский корабль не откроет огонь. Для экипажей, ждавших бой через несколько часов, ночь проходила так же, как и накануне для экипажей «Принс оф Уэлса» и «Худа», за исключением одного, чисто психологического различия.

Еще вчера о возможностях «Бисмарка» ничего толком известно не было. Сегодня же полторы тысячи моряков, погибших на «Худе», и подбитый «Принс оф Уэлс» являлись прекрасными показателями того, на что способен новый немецкий линкор. На самом «Принс оф Уэлсе», несмотря на моральную поддержку крейсеров Уэйк-Уолкера и убеждения самого адмирала, что новый бой должен поднять боевой дух на поврежденном линкоре, царила еще более напряженная атмосфера. Помня вчерашний бой, люди сдерживали нервную дрожь от одной мысли, что им придется пройти через это все снова. Многие, кто никогда прежде не молился, нынешней ночью взывали к милости Бога, умоляя его дать им возможность еще пожить на свете.

* * *

Из-за отвлечения внимания на «Модос» Уэйк-Уолкер временно потерял контакт с «Бисмарком» и не мог обнаружить противника примерно час после налета торпедоносцев. Затем «Бисмарк» появился снова на удалении всего восьми миль. «Принс оф Уэлс» дал два залпа, «Бисмарк» ответил также двумя и также неточными. Затем контакт был снова потерян в сгущающейся темноте. Только цепкие щупальца радара на «Суффолке» продолжали держать противника.

На «Бисмарке», чтобы поднять настроение личного состава и как-то оправдать те горы стреляных гильз, что муравейниками вздымались на палубе по обоим бортам, начали распространяться всевозможные небылицы о про-

шедшей атаке английских торпедоносцев. Лейтенант Долкер, командир зенитного дивизиона утверждал, что одновременно корабль атаковали 27 самолетов: две волны торпедоносцев и одна — бомбардировщиков, пять из которых было сбито. Это подтверждала и корабельная трансляция, добавившая, что шифровальщикам удалось прочесть радиogramму противника, которая гласила, что только один из атакующих самолетов вернулся на авианосец.

Невозможно точно сказать, придумали это немцы намеренно или искренне заблуждались. В подобных случаях люди верят в то, во что им хотелось бы поверить, и видят то, что хотят увидеть.

Попадание торпеды причинило незначительные повреждения. Торпеда попала в броневой пояс чуть ниже ватерлинии и, по словам матроса Манфея, слегка содрала краску с борта. Взрывная волна главным образом ушла вверх, а не в борт, сбив с ног несколько человек, находившихся у самолетной катапульты. Трое авиамехаников отделались переломами ног. Старшему боцману Киришбергу повезло меньше. Он ударился головой о стенку ангара и погиб, став, таким образом, первой жертвой на «Бисмарке». Его гибель вызвала депрессию у всего экипажа, поскольку его как старшего боцмана знал весь корабль. Он пользовался большой популярностью как самый старослужащий на линкоре. Тело старого боцмана зашили в парусину и временно положили в одну из шлюпок. Механиков отправили в лазарет, где уже лежали кочегары из 2-го котельного отделения, обваренные паром после попадания одного снаряда с «Принс оф Уэлса».

Однако, если повреждения от торпеды были ничтожными, все большую озабоченность вызывали 2-е котельное отделение и носовые топливные цистерны, где все ранее полученные повреждения стали более серьезными из-за высокой скорости корабля и его резких маневров при уклонении от торпед. Второе котельное отделение, которое пришлось оставить, теперь было полностью

затопленным. В носу сопротивлением воды были выбиты кранцы и заглушки. Вода снова стала поступать внутрь, и корабль опять начал оседать носом. Пришлось уменьшить скорость до 16 узлов, чтобы позволить водолазам поставить кранцы на место и запустить дополнительные насосы. Через час, благодаря их усилиям, удалось увеличить скорость до 20 узлов. Не хватало всего узла до достижения «наиболее экономичной скорости», т.е. наивысшей скорости минимального расхода горючего.

Теперь уже всем стало ясно, что надо следовать прямо во Францию, нигде не задерживаясь, и, что более важно, в конце концов отделаться от преследователей. Атака «Свордфишей» с полной ясностью дала понять что где-то в пределах сотни миль находится авианосец противника, а потому можно с уверенностью ожидать утром еще одной атаки с воздуха. А удача, которая сопутствовала «Бисмарку» в первой атаке, могла не повториться во второй.

Кроме того, из сообщения группы ВМС «Запад» адмирал Лютьенс знал, что накануне вечером английское соединение «Н» покинуло «в неизвестном направлении» Гибралтар. Соединение «Н» никуда не выходило без авианосца «Арк Ройял», так что Лютьенс мог ожидать удара и от них, если ему не удастся в течение ближайших часов исчезнуть в ночном океане.

На этот раз план ухода от погони был тщательно разработан.

С гидроакустических и дальномерных постов поступили доклады, что с правого борта «Бисмарка» английских кораблей не было вообще, а те, что находились по левому борту, продолжали следовать зигзагом, временами приближаясь к «Бисмарку» на расстояние до 12 миль, а временами удаляясь от него на очень большую дистанцию. Поэтому было решено, что в тот момент, когда английские корабли окажутся на максимальном удалении от «Бисмарка», резко повернуть на запад, увеличив скорость на несколько узлов, а затем убедиться, сделают

ли то же самое корабли противника. Если нет, значит, погоню удалось сбить со следа.

Вскоре после трех часов ночи Линдеман приказал рулевому развернуть линкор вправо. Корабль медленно стал описывать огромную петлю через запад и северо-запад к северу, затем через север и северо-восток к востоку, пройдя три часа спустя собственный след и след своих преследователей, а затем взял курс 130° , почти точно на юго-восток, нацелившись носом на северо-западный угол Испании, северо-западный угол Бискайского залива и — чего не знал адмирал Лютьенс — прямо на соединение «Н», идущее полным ходом на север из Гибралтара.

Соединение адмирала Сомервилля пробивалось через сильный встречный северо-западный шторм на встречу с конвоем WS8B, когда поступил приказ из Адмиралтейства: «Соединению «Н» отменить приказ по эскортированию конвоя. Следовать на перехват «Бисмарка»».

* * *

Зигзаг, которым следовал отряд контр-адмирала Уэйк-Уолкера, требовал при каждом повороте менять курс почти на 30° . При удалении от «Бисмарка» с противником поддерживался лишь радиолокационный контакт, сближение уменьшало расстояние до очень опасного. Дистанцию при сближении пришлось увеличить, что, естественно, привело к увеличению расстояния и при удалении. Причем настолько, что терялся и радарный контакт, который удавалось восстановить минут через 10—15 при повороте на сближение. Конечно, лучшим выходом из положения было бы прекращение хода на зигзаге и перемещение «Суффолка» на его старую позицию с левого борта «Бисмарка». Но, не говоря уже о потенциальной угрозе со стороны немецких подводных лодок, все остальное, сказанное в радиограмме Паунда, продолжало угнетать Уэйк-Уолкера и заставляло держать свои корабли в строю единого соединения.

Экипажи «Норфолка» и «Суффолка», особенно вахта на мостике, были измучены до последнего предела. На «Норфолке» сам Уэйк-Уолкер и командир крейсера капитан 1-го ранга Филлипс держались только на черном кофе и таблетках бензедрина, но в конце концов решили разделить ночные вахты между собой и слегка отдохнуть. На «Суффолке» капитану 1-го ранга Эллису делить вахты было не с кем. Четверо суток подряд он не сходил с мостика, позволяя себе поспать урывками в командирском кресле штурманской рубки. Дополнительные мучения создавали пронзительный ветер и ледяные брызги, влетающие в разбитые стекла иллюминаторов ходовой рубки. Не менее измученными были и операторы РЛС, поющие пеленги и расстояния до противника с монотонностью священников, поющих англиканские молитвы.

Утомленность уже давала себя знать: в 02.30 и в 03.00 они сообщили о радиолокационном импульсе от двух кораблей, не зная о том, что «Принц Ойген» уже покинул «Бисмарка» (эти сигналы, расшифрованные немецкими шифровальщиками на берегу, вынудили штаб группы ВМС «Запад» полагать, что «Бисмарк» и «Принц Ойген» все еще находятся вместе).

Когда примерно в 03.30 радиолокаторщикам не удалось установить при сближении контакт с «Бисмарком», они поначалу не очень беспокоились, поскольку за последние 33 часа уже несколько раз теряли и вновь устанавливали контакт с противником.

Но время шло, а восстановить контакт все не удавалось. «Суффолк», увеличив скорость, пошел прямо в западном направлении, где, как считалось, должен был находиться «Бисмарк». Но там не было даже его следа.

Немецкий линкор исчез, растворился в ночи, как будто его никогда и не было.

В 5 часов утра капитан 1-го ранга Эллис сигналом доложил Уэйк-Уолкеру: «Потерял контакт с противником!»

ГЛАВА 7

Сообщение «Суффолка» о потере контакта с противником особенно остро восприняли на авианосце «Викториэс». Посланные Бовеллом ночью три истребителя «фулмар» с заданием обнаружить противника, вернулись ни с чем, главным образом из-за полной некомпетентности пилотов ориентироваться по радиопеленгам. Убедившись в полном отсутствии у летчиков знаний обо всем, что касается ночных полетов и поиска противника, капитан 1-го ранга Бовелл был рад уже тому, что они вернулись на авианосец. Но остальное было очень обидно, поскольку на 5 утра он наметил выпустить еще одну волну торпедоносцев «Свордфиш» для атаки «Бисмарка».

Впрочем, еще далеко не все было потеряно.

Последнее сообщение о «Бисмарке» говорило о том, что корабль шел курсом 160°, т.е. направлялся на юго-юго-восток, что ясно указывало на его намерение достичь берегов Франции. Если это так, то линкор мог на некоторое время повернуть на запад или, развернувшись, пересечь собственный след и лечь на юго-восточный курс.

Бовелл сигналом запросил разрешение у адмирала Картайса выпустить с первыми лучами рассвета восемь торпедоносцев «Свордфиш» для проведения поиска в восточном и юго-восточном направлениях. Адмирал дал разрешение, согласившись с выводами командира авианосца.

Самолеты были уже готовы и выстроены на полетной палубе, чтобы начать взлет в 07.30, когда в 07.16 пришел приказ от адмирала Тови самолетам «Викториэса»

и крейсерам сопровождения провести поиск, но не в восточном и юго-восточном направлениях, а в западном и северном.

Адмирал Тови дремал в своей походной каюте на мостике «Кинг Джорджа V», когда пришло донесение о потере контакта с «Бисмарком». Адмирал сразу же направился в рубку флагманской прокладки, куда прибыл поднятый с койки и капитан 2-го ранга Брайнд.

Как и все другие, Тови знал, что если «Бисмарк» продолжает идти во Францию, то его скорее всего можно обнаружить в восточных и южных секторах. Однако то, что немецкий линкор собирается прорываться к берегам Франции, было всего лишь вероятным предположением, а не точной информацией. Существовали и другие возможности дальнейших действий противника. Например, если полученные им повреждения оказались слишком серьезными, то он мог быть вынужден вернуться в Германию через один из северных проливов. И, напротив, если повреждения оказались ничтожными, то немец, оторвавшись от преследующих его крейсеров, мог взять курс на северо-запад к берегам Гренландии, дозаправиться там горючим с ожидающего его танкера и выйти на маршруты трансатлантических конвоев, которые в этом случае оказались бы совершенно беззащитными.

В идеале Тови должен был провести поиск по всем направлениям, но для этого у него не хватало ни кораблей, ни самолетов. Но если можно было пренебречь каким-то из трех возможных вариантов дальнейших действий «Бисмарка», то для Тови было совершенно очевидно, что пренебречь можно вероятностью движения «Бисмарка» к побережью Франции. Если немецкий линкор продолжает следовать курсом, то он неизбежно придет в Брест или в Сент-Назер. И хотя его не удалось уничтожить, в этих французских портах он будет блокирован подобно «Шарнхорсту» и «Гнейзенау», подвергаться ежедневным воздушным налетам, находиться постоянно на виду и представлять лишь потенциальную опасность.

Но если ему удастся прорваться на маршруты конвоев, то трудно себе даже представить, что он там сможет натворить. Поэтому адмирал приказал провести поиск по дуге, охватывающей юго-западные и северо-восточные сектора, чтобы суметь перехватить «Бисмарк» на пути его возможного прорыва в западном направлении или возвращения в Германию через Датский пролив.

К 8 часам утра общая ситуация (как ее в то время мог видеть только Господь Бог) была следующей.

«Бисмарк» находился теперь восточнее всех трех английских соединений. Он был северо-восточнее сил адмирала Тови, которые пересекали его курс примерно в 100 милях впереди около 4 часов утра. Он находился юго-восточнее соединения адмирала Картайса, которое в 6 часов утра пересекло его след. И гораздо восточнее отряда контр-адмирала Уэйк-Уолкера, потерявшего его накануне.

В это время «Бисмарк» шел со скоростью 20 узлов на юго-восток, в то время как все английские корабли двигались на запад, т.е. в противоположном направлении.

«Принс оф Уэлс», которому уже больше не было необходимости поддерживать крейсера Уэйк-Уолкера, пошел на соединение с кораблями адмирала Тови, чтобы заменить «Рипалс».

«Рипалс» же из-за критической нехватки горючего, что было недопустимо в перспективе неизбежного боя, был отправлен на заправку к Ньюфаундленду с приказом вести поиск в этом направлении по пути.

В 400 милях южнее капитан 1-го ранга Райд, командир старого линкора «Ремиллес» предположил, что «Бисмарк» может направиться на randevу с танкером в район Азорских островов, и изменил курс на северо-запад.

Восточнее Райда капитан 2-го ранга Блэкман на крейсере «Эдинбург» также повернул на северо-запад, идя по следу «Бисмарка», когда этот след засекли в последний раз.

В действительности эти корабли шли с «Бисмарком» параллельными курсами, и если бы они продолжали это делать, то прошли бы гораздо западнее немецкого рейдера.

Но в 350 милях к юго-востоку от «Бисмарка» на пересечении его курса в Брест шел линкор «Родней», который, как уже упоминалось, вместе с четырьмя эсминцами эскортировал через Атлантику войсковой транспорт «Британик», а затем должен был уйти на ремонт в Бостон. За сутки до этого «Родней», оставшись с «Британиком» один, послал эсминец «Эскимос» найти и собрать вместе три других эсминца: «Сомали», «Тартар» и «Машона», отставших ночью из-за штормовой погоды.

Линкор «Родней» был уже довольно старым кораблем постройки 1927 г. Он имел водоизмещение 35 000 тонн и был вооружен девятью 16-дюймовыми орудиями в трех трехорудийных башнях. В целях экономии броневых плит и других материалов все три башни главного калибра на «Роднее» и на однотипном линейном корабле «Нельсон» были сосредоточены в носовой части, так что, глядя на эти линкоры, складывалось впечатление, что им забыли спроектировать корму, настолько они выглядели усеченными. К этому времени «Родней» крайне нуждался в ремонте. Одна из его машин в последнее время дважды выходила из строя, вынуждая корабль ковылять на одном винте. Официальной скоростью линкора считались 23 узла, но уже в течение многих лет он не был в состоянии ее достичь.

Ныне на борту «Роднея» находились 500 пассажиров, направляющихся в Вест-Индию, в Галифакс и на Фалкленды, а верхняя палуба была завалена ящиками с запчастями и прочими материалами, необходимыми для капитального ремонта.

Командовал «Роднеем» капитан 1-го ранга Фредерик Далраймпл-Гамильтон — высокий мощный шотландец, которому принадлежало большое поместье в Вигтауншире. Получив первые известия о выходе в море «Бис-

марка», он создал нечто вроде оперативной временной комиссии, состоящей из его самого, его старпома и старшего штурмана, а также — капитана 1-го ранга Коппинжера, направляющегося в Америку пассажиром, и американского капитана 3-го ранга Веллингса, возвращающегося домой после службы помощником военноморского атташе в Лондоне. Они собирались в ходовой рубке два или три раза в сутки, обсуждая последние новости, давая советы по оптимальным действиям «Роднея». После потери контакта с «Бисмарком» все пришли к единому мнению, что, если немецкий линкор направится во Францию, они находятся в лучшем месте для его перехвата. И порешили: оставаться там, где находятся, ожидая развития событий.

Все, что оставалось делать Далраймпл-Гамильтону, это информировать адмирала Тови и Адмиралтейство о своем месте нахождения. Командир, однако, боялся нарушать радиомолчание, опасаясь, что немецкая служба радиопеленгации засечет его место и сообщит его на «Бисмарк».

Но было совершенно необходимо, чтобы командование, особенно адмирал Тови, знало его место. Дело в том, что рано утром на «Роднее» была получена радиограмма из Адмиралтейства, предписывающая ему следовать указанным курсом на сближение с противником. Далраймпл-Гамильтон игнорировал это указание, поскольку оно было дико неверным. В результате в последнем сообщении Адмиралтейства по общей обстановке место «Роднея» было указано в 200 милях от того, где он в действительности находился. Поэтому первый и единственный раз за время всей операции «Родней» вышел в эфир, сообщив коротким сигналом свое место, состав своего отряда и намерения.

* * *

Из семи торпедоносцев «Свордфиш», которых капитан 1-го ранга Бовелл направил в 07.30 на поиск про-

тивника в северном и западном направлении, шестеро вернулись на авианосец через четыре часа. Не вернулся только самолет с бортовым номером 5Н, командиром которого был младший лейтенант Джексон, наблюдателем — младший лейтенант Беррил, а стрелком — старшина Спаркс. «Викториэс» долгое время пытался связаться по радио с пропавшей машиной, сигнальщики обшаривали биноклями горизонт, но никто не отвечал и никто не появлялся. Капитан 1-го ранга Бовелл очень переживал — именно на этом самолете был наиболее подготовленный экипаж.

Позднее он так характеризовал наблюдателя этой машины в своем рапорте в Адмиралтейство:

«Младший лейтенант Дэвид Беррил не вернулся на «Викториэс» через несколько часов после того, как он принял участие в атаке на «Бисмарк». Год назад он принимал участие в качестве наблюдателя в бомбардировке в дневное время артиллерийских позиций противника в районе Дюнкерка. Из десяти самолетов, задействованных в этой операции, пять были сбиты, а остальные вернулись тяжело поврежденными. Через месяц, возвращаясь с задания, он посадил «Свордфиш» ночью в поле из-за полученных повреждений. Затем всего через несколько месяцев ему пришлось снова идти на вынужденную посадку, на этот раз на воду из-за невозможности совершить посадку в связи со штормом на палубу авианосца «Фьюриэс». Я никогда не видел его обескураженным ни при каких обстоятельствах...»

* * *

События, развитие которых решили ожидать капитан 1-го ранга Далраймпл-Гамильтон и его временная комиссия на борту «Роднея», не заставили себя долго ждать. Хотя все пошло совершенно не так, как ожидалось, дав абсолютно неожиданные результаты.

В это утро на «Бисмарке» адмирал Лютьенс почему-то все еще полагал, что его продолжают преследовать.

В 7 часов утра он передал в штаб военно-морской группы «Запад»: «Линкор и два тяжелых крейсера продолжают поддерживать со мной контакт», хотя англичане потеряли контакт уже четыре часа назад.

Очень трудно сказать, почему Лютъенс так сказал. Видимо сила и четкость сигналов, передаваемых с кораблей Уэйк-Уолкера, заставили его предположить, что те находятся настолько близко, что контакт неизбежен. Радиолокационные импульсы с английских кораблей, которые нащупывали «Бисмарк», но не могли вернуться назад из-за большого расстояния, регистрировались на немецком линкоре, создавая также впечатление постоянного контакта со стороны противника. А возможно, на «Бисмарке» уже так привыкли к идущим следом кораблям Уэйк-Уолкера, что даже психологически трудно было себе представить, что от них удалось отделаться.

Но независимо от причины совершенно ясно, что на «Бисмарке» не считали себя оторвавшимися от преследователей, поскольку часто и без особой нужды нарушали радиомолчание. Так, в 06.54 и снова в 07.48 с линкора были отправлены в Германию длинные радиogramмы, рассказывающие об эффективности английских радаров, о бое с «Худом», о повреждении носовых топливных цистерн, о ненадежности собственного радара.

Все это выглядело бы совершенно диким, если бы на «Бисмарке» полагали себя ушедшими от погони, поскольку всего два дня назад штаб военно-морской группы «Север» предупреждал Лютъенса об эффективности английской службы радиопеленгации.

Длинные радиogramмы «Бисмарка», разумеется, были перехвачены многими английскими станциями, разбросанными по всему побережью Британии, которым удалось запеленговать немецкий линкор и сообщить в Адмиралтейство его место по пеленгу.

Полученная информация, хотя давала место «Бисмарка» весьма приблизительно, но указывала точно направление его движения относительно его последнего

места перед потерей контакта. Линкор продолжал идти на юго-восток.

В Адмиралтействе капитан 3-го ранга Питер Кемп немедленно доложил об обнаружении противника своему непосредственному начальнику контр-адмиралу Джеку Клайтону, предложив тотчас передать эту информацию адмиралу Тови. Клайтон считал, что не следует сообщать Тови столь неточное место противника, а дать ему только направление по пеленгу, а в остальном пусть он разберется самостоятельно. Кемп возразил, что не следует возлагать на командующего флотом в море в разгар боевой операции работу, которую должны сделать в Адмиралтействе. Выслушав подчиненного, адмирал Клайтон напомнил, что перед выходом в море сам Тови и его офицер по обработке данных радиоразведки капитан 3-го ранга Гарнсей просили посылать им только пеленги, а не вычисленную позицию кораблей противника. В распоряжении Тови имеются два эскадренных миноносца, оснащенных новейшими радиопеленгаторами, и адмирал сам получит точное место «Бисмарка».

Таким образом, капитан 3-го ранга Кемп послал адмиралу Тови на «Кинг Джордж V» только пеленги, которые были получены на флагманском линкоре где-то чуть позже 10 часов утра. Однако ни капитан 3-го ранга Кемп, ни все прочие офицеры, работающие в Адмиралтействе, не знали того, что в распоряжении адмирала Тови уже не было эсминцев с радиопеленгаторами, и даже без таковых.

Около полуночи адмирал отпустил все свои эсминцы в Исландию из-за нехватки топлива (не говоря уже о том, что один из эсминцев с радиопеленгатором имел серьезную аварию в одном из котлов еще на выходе из Скапа-Флоу и был возвращен на базу, а на втором вышел из строя пеленгатор). Кроме того, на флагманском линкоре неправильно сделали прокладку пеленга на карте, в результате чего получилось, что «Бисмарк» следует не на юго-восток, как сообщило Адмиралтейство, а в

совершенно противоположном направлении, т.е. на север. Поэтому на флагмане посчитали, что немец все-таки решил вернуться в Германию через Датский пролив и стали действовать соответственно.

В 10.47 по приказу адмирала Тови «Кинг Джордж V», «Принс оф Уэлс», «Викторизэс», крейсера Картайса и «Суффолк» повернули на северо-восток. Находящийся далеко южнее на «Норфолке» контр-адмирал Уэйк-Уолкер знал, что ни один из кораблей, исключая «Роднея» и «Эдинбурга», не следуют курсом, исходя из предположения, что «Бисмарк» держит свой путь во Францию, как на самом деле и было.

Даже «Ремиллес», выжав из своей старой машины целых 19 узлов, тоже повернул на северо-восток. У кого-то в Адмиралтействе все же хватило ума прекратить мучения старого линкора. Ему было приказано разыскать «Британик» и эскортировать транспорт до Галифакса.

Когда в Адмиралтействе узнали о курсе, на котором шли корабли адмирала Тови, никто не мог понять, что это все означает. Запрошенные отдельно друг от друга начальники отделов управления и оперативного планирования капитаны 1-го ранга Чарльз Даниэль и Ральф Эдвардс, куда, по их мнению, следует «Бисмарк», оба ответили — во Францию.

Поэтому в 10.23 соответствующая информация была направлена адмиралам Тови, Сомервиллю и Уэйк-Уолкеру, в 11.08 — на «Родней», а в 12.44 — командующему подводными силами флота с приказом выставить поперек Бискайского залива завесу из шести подводных лодок.

Однако никто ни в чем не был твердо уверен.

Вряд ли бы Тови повернул свои корабли на север, если бы у него не было на это достаточно веских причин. Скорее всего один из его эсминцев с радиопеленгатором засек место «Бисмарка» с гораздо большей точностью, чем это сделали береговые станции.

Самым лучшим оставалось ждать и посмотреть, каковы будут результаты. Вроде бы все возможные пути следования «Бисмарка» были под наблюдением. Более того, три летающие лодки «Каталина» берегового командования вылетели на поиск «Бисмарка», имея приказ сначала проверить юго-восточные сектора, а затем повернуть на север.

Однако в 10.54 в распоряжении Адмиралтейства появились новые данные пеленгации, не оставляющие сомнения в том, что «Бисмарк» следует на юго-восток — во Францию. Пока в Адмиралтействе прокладывали пеленги на карте, они были получены на «Кинг Джордже V» лишь в 14.01. В 13.20 было перехвачено новое сообщение, переданное на длине волны, предназначенной для подводных лодок, но сила сигнала явно демонстрировала работу радиостанции крупного надводного корабля. Пеленгование сигнала вновь подтвердило факт движения «Бисмарка» во Францию.

Хотя у Тови еще оставались сомнения, но в 15.48 он приказал своим кораблям развернуться на юго-восточный курс. Однако сомнения командующего флотом метрополии еще более усилились, когда вскоре на «Кинг Джордже V» была перехвачена радиограмма, посланная из Адмиралтейства на «Родней», отменяющая предыдущий приказ линкору следовать в направлении Франции и предписывающая вместе с кораблями Тови идти на север к Фареро-Исландскому проходу.

Эта радиограмма до сих пор остается загадкой, если учесть, что все в Адмиралтействе придерживались твердого мнения о движении «Бисмарка» на юг. Капитан 2-го ранга Джассел в одной из своих статей ссылается на слова капитана 1-го ранга Эдвардса, который якобы рассказывал ему, что эта радиограмма была отправлена по настоянию самого Черчилля, почему-то твердо уверенного, что «Бисмарк» возвращается в Германию. Другим объяснением этой загадки считается, что сигнал касался только «Роднея» и был вызван необходимостью

соединения этого линкора с силами адмирала Тови для достижения их полного тактического превосходства над противником.

Но как бы то ни было, адмирал Тови был полностью сбит с толку. Придя к выводу, что в Адмиралтействе снова изменили мнение и теперь считают, что «Бисмарк» все-таки уходит на север, но помня о всех данных, говорящих о следовании немецкого линкора во Францию, адмирал Тови приказал держаться на курсе 080°, что было некоторым компромиссом между двумя противоположными направлениями.

Таким образом, часть ночи и добрую половину дня Тови и Лютенс шли в противоположных направлениях — один на северо-восток, другой — на юго-восток, — все более увеличивая расстояние между собой.

* * *

На военно-морской базе в Бресте в этот же самый день, воскресенье 25 мая, незадолго до 8 часов утра, лейтенант французского флота Жан Филиппон направлялся в так называемый штаб Объединенного флота, где он должен был заступить на дежурство. Филиппон был высоким брюнетом с ястребиным лицом весьма свирепого выражения и быстрыми, все схватывающими глазами. Когда началась война, Филиппон служил старшим помощником на подводной лодке «Оссана», которая пришла в феврале 1940 г. в Брест на капитальный ремонт. Ремонт был в самом разгаре, когда вермахт сокрушил Францию и немецкие танки вошли в Брест, так что Филиппону и его матросам пришлось лодку затопить.

Для германского флота база в Бресте представляла из себя бесценное сокровище, предоставляя возможность надводным кораблям и подводным лодкам непосредственного выхода в Атлантику. После захвата Бреста немцами командиром военно-морской базы был назначен один из самых знаменитых асов-подводников Первой мировой войны, кавалер всех высших боевых наград

кайзеровского флота, легендарный Арно де ла Перьер, чьи предки были французскими гугенотами, бежавшими в Германию от религиозной нетерпимости. Разумеется, адмирал пытался наладить с французами сотрудничество, привлекая их своим дружеским отношением и превосходным французским языком.

Главным делом было содействие французских моряков в управлении базой и ее судоремонтными средствами, что вытекало из статей Франко-Германского соглашения о перемирии от 24 июня 1940 года. И это потому, что французских гугенотов удавалось, как никому другому. Он добился снятия с должностей и перевода из Бреста двух своих заместителей, адмиралов Трауба и Брохана, которые, по его мнению, не понимали всей деликатности вопроса сотрудничества с французами. В своей работе де ла Перьер теперь опирался на помощь своего старого знакомого, французского капитана 1-го ранга Ле Норманда, в прошлом также командира подводной лодки. Тот видел свою задачу в том, чтобы сохранить для Франции портовые сооружения Бреста и избавиться от лагерей военнопленных как можно больше офицеров и матросов французского флота, привлекая их к работе на базе.

В итоге два военно-морских штаба — немецкий и французский — были сведены в штаб Объединенного флота, где немцы занимали верхний этаж здания, а французы — нижний.

Лейтенант Филиппон служил в штабе Ле Норманда, предупредив своего командира, что не хочет работать на немцев ни прямо, ни косвенно. Поэтому Ле Норманд назначил его ответственным за подсобное хозяйство базы, называемое «садом».

До самого начала зимы 1940 года Филиппон старательно руководил работами по саду, но в конце года все цветы отцвели, а овощи были собраны, его служба превратилась в довольно скучную синекуру. В скучную и совсем безрадостную, поскольку Филиппон не мог спо-

койно смотреть на спящих по базе немцев и на их корабли, стоящие в гавани.

В ночь под Новый год лейтенант признался своему семейному доктору, находящемуся у него в гостях, что ему очень хочется сделать хоть что-нибудь для Франции. Доктор внимательно выслушал морского офицера и, уходя, намекнул, что их разговор на эту тему не окончен.

Через несколько дней к Филиппону пожаловал новый гость, знаменитый «полковник Реми», возглавлявший одну из самых успешных групп французского Сопротивления.

Без всяких уловок полковник спросил Филиппона, сможет ли тот действовать в качестве агента английской военно-морской разведки, подробно сообщая обо всем, что делается на базе: передвижение кораблей, силу гарнизона, ремонтные возможности, повреждение от бомбежек и т.п.

Поначалу это предложение не вдохновило Филиппона, поскольку он ненавидел английский флот за то, что тот сделал с французским флотом в Оране.

Однако, подумав, он понял, что, согласившись, он поможет не только англичанам, но и своим соотечественникам, сражающимся в рядах англичан под знаком Лотарингского креста — символа свободной Франции. И он согласился.

Тогда полковник Реми спросил: нет ли у Филиппона хорошего радиста, которому тот мог бы доверять? Филиппон вспомнил Бернарда Анкватила, бывшего унтер-офицера с «Оссаны», живущего ныне в Самуре примерно в 250 милях от Бреста, и дал Реми его адрес.

Таким образом, лейтенант французского флота Жан Филиппон, получив условную кличку Иларион, стал английским разведчиком.

Он передавал свои сообщения храброму юноше по имени Поль Мажер, действовавшим под кличкой Мими, которого Реми завербовал в Нанте. Мими доставлял

сообщения на поезде в Самур, откуда Анкватил передавал их по радио в Англию*.

Сначала в сообщениях Филиппона не было ничего особенного, но все изменилось с приходом в Брест «Шарнхорста» и «Гнейзенау».

Своими собственными глазами Филиппон видел, как проржавевшие котельные трубки «Шарнхорста» извлекались краном из чрева корабля и складывались на стенке, что означало не менее трех месяцев ремонта. О чем он и сообщил в Лондон.

Он видел, как оттягивали «Гнейзенау» от пирса № 8, когда рядом с его бортом упала неразорвавшаяся бомба. Видел, как осевший кормой линкор после героической атаки самолета капитана Кэмпбелла срочно ставили в док, что означало выход из строя примерно на полгода. Все эти новости достигали Лондона в пределах 48 часов.

Филиппон регулярно сообщал и о повреждениях, которые английские бомбежки причиняли кораблям, портовым сооружениям и городу.

В начале мая Филиппон узнал, что немцы оборудуют большую якорную стоянку в Ланвосе и у острова Лонго (условное наименование стоянки «Герцог Альба»), окружив их противоторпедными сетями. Он сам осмотрел их и пришел к выводу, что они предназначены для кораблей водоизмещением 35 000 тонн и более. Значит, для «Бисмарка» или для «Тирпица», а возможно, и для обоих кораблей. Об этом также было немедленно сообщено в Англию.

* Немцы, в конце концов, запеленговали Анкватилу и схватили его прямо за передатчиком. Подвергнутый пыткам, радист никого не назвал и был расстрелян. Реми поспешил сообщить об аресте радиста Филиппону, предложив лейтенанту скрыться, поскольку никто не мог сказать заговорит Анкватил или нет. Но Филиппон отказался, продолжая работать на базе.

Сегодня же, в солнечное воскресное утро 25 мая, лейтенант Филиппон заступил на дежурство по штабу Объединенного флота. Накануне он уже знал из радиосообщения о гибели «Худа» и прорыве немецких кораблей в Атлантику.

«Будьте сегодня осторожней,— предупредил Филиппона сдающий дежурство офицер.— Боши, кажется, в весьма дурном настроении».

«Что случилось?»

«Точно не знаю,— ответил офицер,— но что-то происходит. Уж больно они возбуждены и суетливы».

В этот момент к ним вошел немецкий лейтенант из штаба Ла Перьера и передал приказ портовым буксирам немедленно поднимать пары и быть готовыми выйти к Ланвосу и острову Лонго для проверки противоторпедных сетей.

Затем немец отвел сдающего дежурство в сторону и продолжил с ним разговор, которого Филиппон не слышал.

«В чем дело?» — спросил он сменщика, когда немецкий лейтенант ушел.

«Бисмарк» ожидается в среду,— ответил тот.— Они в панике, поскольку совершенно не готовы его принять. Вся база переходит на режим повышенной готовности».

Филиппон, сделав вид, что его эта новость совершенно не интересует, попросил сменщика еще немного побыть на дежурстве, поскольку ему необходимо срочно вернуться домой. Он знал, что вскоре отходит скорый поезд на Париж, и поспешил на вокзал. Времени найти Мими уже не было, и Филиппон написал Реми записку шифром, который полковник дал ему для чрезвычайных случаев: «»Бисмарк» ожидается в Бресте в среду. Иларинон». Лейтенант запечатал записку в конверт, надписал парижский адрес и попросил какого-то пассажира отвезти конверт.

При этом Филиппон поведал ему, что дело касается больного ребенка, являясь вопросом жизни и смерти.

Неизвестный пассажир, растроганный этой историей, заверил лейтенанта, что рад оказать ему такую услугу, и пообещал вручить это письмо адресату лично. (Это сообщение дошло до англичан слишком поздно и никак не повлияло на события.)

* * *

В это же самое воскресенье 25 мая Герберт Вольфарт, находясь со своей подводной лодкой «U-556» на просторах Центральной Атлантики лег на курс возвращения во Францию. Лодка выполнила все возложенные на нее задачи. После атаки конвоя НХ-126 у Вольфарта оставалась всего одна торпеда. Вскоре они заметили отставший от конвоя одинокий пароход («Дарлингтон Корт», 5000 т). Вольфарт приказал атаковать его. Лодка начала сближение. В этот момент штурман заметил Вольфарту: стоит ли тратить торпеду на такое маленькое судно? Может быть, по дороге домой попадется более достойная цель? Вольфарт задумался на мгновение, а потом сказал, что синица в руках лучше журавля в небе. Когда они вышли на позицию атаки, выяснилось, что Вольфарт немного ошибся в расчетах. Пришлось делать еще один заход. Штурман снова предложил сохранить торпеду, но Вольфарт уже принял решение. Торпеда была выпущена, попала в цель и пароход стал оседать в воде.

«U-556» взяла курс на базу, и Вольфарт радировал адмиралу Деницу свое место, курс, скорость и предполагаемое время прибытия.

В это воскресное утро на лодку пришла радиограмма от Деница, поднявшая своим радостным известием боевой дух уставшего экипажа.

«Сердечно поздравляю с успехом,— радировал командующий.— Фюрер с радостью утвердил представление о награждении Вас Рыцарским крестом».

Через три дня, считал Вольфарт, они доберутся до своей базы в Лоране и тогда можно будет отметить это событие.

В это же утро после передачи длинной радиограммы, которая, казалось бы, должна была навести английские корабли на «Бисмарк», но увела их в совершенно противоположном направлении, на немецком линкоре было принято сообщение из штаба военно-морской группы «Запад»: «Последний рапорт противника о вашем преследовании был передан в 03.13. Тип сигналов противника в настоящее время показывает, что преследующие корабли потеряли вас».

Эта радиограмма несколько прояснила мысли адмирала Лютьенса и офицеров его штаба, закомплексованных эффективностью английских радаров, дав им понять, что они находятся в океане совершенно одни. Офицеры и матросы, находящиеся уже 36 часов на своих местах по боевому расписанию, получили разрешение отдохнуть и позавтракать, умыться и побриться.

Лейтенант Мюлленгейм-Рехберг обрадовался возможности, как он выразился, «немного погулять»: подняться на мостик за последними новостями, встретиться с другими офицерами, обменяться новостями и впечатлениями.

Немного позднее на корабле произошла короткая торжественная церемония. Адмирал Лютьенс, воспользовавшись своими правами командующего отдельным соединением, наградил Железным крестом старшину-рулевого Хансена «за блестящее управление кораблем во время атаки авиации противника».

На «Бисмарке» была еще одна причина для торжественной церемонии, не имевшая, правда, прямого отношения к проводимой операции. Адмиралу Лютьенсу сегодня исполнялось 52 года. Штабные офицеры и экипаж корабля (через старпома) пожелали адмиралу долгих лет жизни и счастья.

Пришла радиограмма и от гросс-адмирала Редера: «Примите мои сердечные поздравления по случаю Вашего дня рождения. Желаю, чтобы следующий год Вашей жизни был столь же успешным, как и все предыдущие».

Вторая радиограмма по тому же случаю пришла от самого фюрера. Она была гораздо короче: «Наилучшие пожелания в Ваш день рождения. Адольф Гитлер». Чувствовалось беспокойство Гитлера по поводу полученных кораблем повреждений и возможной из-за этого потери престижа.

Сам адмирал Лютьенс совсем не разделял всеобщей радости, царившей на корабле, не позволяя себе расслабляться. Предстояло еще пройти почти тысячу миль, а синоптики во главе с доктором Экстербринком предупредили адмирала, что не следует надеяться на оставшейся части пути ни на туманы, ни на дождевые шквалы.

Из потока поступающей на «Бисмарк» информации Лютьенс знал, какая атмосфера царит сейчас на английских кораблях, прилагающих все усилия, чтобы найти его и уничтожить, отомстив за «Худ».

И он понимал, что худшее еще впереди.

В полдень, будучи в весьма мрачном настроении, адмирал обратился к экипажу по корабельной трансляции, впервые после ухода с Балтики. Резким голосом без всяких эмоций он поблагодарил моряков за поздравления по поводу его дня рождения, в свою очередь поздравив всех с победой в бою и потоплением «Худа». Затем со свойственной ему грубой прямоотой он стал говорить о тех трудностях и опасностях, которые их ждут впереди: «Англичане сосредотачивают силы, чтобы уничтожить нас, и прежде, чем мы дойдем до базы, нас ждет еще один бой. Этот бой вполне может поставить нас перед выбором — победить или умереть. Если нам суждено погибнуть, то мы должны как можно дороже отдать свои жизни...»

Более дипломатичный адмирал подумал бы, какое впечатление произведут подобные слова на настроение подчиненных, но Лютьенс, видимо, решил, что весь экипаж линкора заражен таким же фатализмом, как и он, испытывая эйфорию от возможности героически погибнуть в чисто вагнеровском духе.

Затем по корабельной трансляции зазвучал голос командира корабля. Капитан 1-го ранга Линдеман, пытаясь несколько смягчить впечатление от выступления адмирала, указав, что вскоре им окажут поддержку свои самолеты и подводные лодки. Но речь адмирала уже сделала свое дело.

«Я находился на своем месте в кормовом посту управления,— вспоминал Мюлленгейм-Рехберг,— и сам речь адмирала не слышал. Однако один из подчиненных мне унтер-офицеров рассказал мне о ней, добавив: «Адмирал сказал, что у нас нет никаких шансов, господин лейтенант. Он сказал, что нам не на что надеяться. Весь английский флот гонится за нами и наверняка нас прикончит». Молодые матросы пришли в полное уныние». И не только они.

Инженер-механик Юнак, прослушав выступление Лютьенса, завтракая в кают-компании, спустился в машинное отделение и передал ее содержание машинистам. Те страшно испугались, как будто им объявили смертный приговор.

Тео Клаэс, заряжающий одного из зенитных орудий, услышал, как старослужащие комендоры из их расчета пришли к выводу, что, если такой, всегда молчаливый человек, каким они знали адмирала Лютьенса, так много решил сказать, обстановка действительно хуже некуда.

Слова адмирала подействовали даже на многих офицеров его штаба, которые надели под форму спасательные жилеты, хотя приказ по кораблю предписывал держать их в контейнерах.

Между тем после отбоя боевой тревоги экипаж перешел на вахтенную службу: четыре часа на боевом посту, четыре часа — на подвахтенной службе, четыре часа отдыха. Все понимали, что надо держать матросов занятыми, чтобы они поменьше думали и рассуждали.

В котельных отделениях личный состав был занят весь день, меняя под руководством капитана 2-го ранга Лемана пресную воду в котлах.

Затопление котельного отделения № 2 означало, что морская вода могла по системе питания котлов попасть и в другие отделения, что могло привести к проржавлению котельных трубок. Вопрос был настолько серьезным, что пришлось запустить все четыре опреснителя, используя вспомогательный котел, и только к вечеру в воскресенье опасность порчи котельных трубок была наконец устранена.

У самого капитана 2-го ранга Лемана вообще не было свободной минуты, т.к. он еще руководил возведением фальшивой дымовой трубы. Кто-то предположил, что пилоты английских разведывательных самолетов, не зная, что «Принца Ойгена» уже нет рядом с «Бисмарком», увидев корабль с двумя трубами, следующий в одиночку, примут его за американский или свой собственный военный корабль, особенно если при этом поднять английский флаг.

Трубу соорудили из фанеры корабельные плотники, но она больше служила помехой, чем приносила пользу, перекрывая видимость с кормового мостика и мешая действовать кормовым постам управления зенитным огнем. Кроме того, ее никак не удавалось достаточно прочно закрепить, и становилось ясно, что при усилении ветра или при резком маневрировании корабля, фальшивая труба неизбежно рухнет. Леман пошутил, сказав, что, когда сооружение трубы завершится, нужно будет собрать всех курильщиков трубок, посадить их внутрь трубы, чтобы создать впечатление, что из нее идет дым. В конце дня, когда погода уже сильно испортилась, сооружение трубы было приостановлено, а затем ее разобрали. Но она дала много пищи для разговоров, и это как-то повысило настроение экипажа.

День подходил к концу. Ветер усиливался, нагоняя с норд-веста крутую волну. Свинцовые валы обрушивались на корму корабля, заставляя его корпус раскачиваться по огромной «восьмерке», вызывая у многих молодых матросов, пришедших на «Бисмарк» сразу после

шестимесячного обучения в учебных отрядах, мучительные приступы морской болезни. Их страдания компенсировались полным отсутствием каких-либо признаков противника. По мере того как день переходил в вечер, а вечер — в ночь, надежды моряков, которые были так грубо сокрушены выступлением адмирала Лютьенса, снова начали крепнуть. Все сходились во мнении, что адмирал был не прав, столь мрачно прогнозируя их будущее. Что бы там ни произошло, корабль должен прорваться на базу.

* * *

Между тем адмирал Тови продолжал вести свои корабли на северо-восток, совершенно сбитый с толку противоречивыми радиограммами, идущими из Адмиралтейства, и все более удивляясь, куда мог пропасть «Бисмарк».

Во второй половине дня была обнаружена ошибка, допущенная при прокладке пеленгов на карте. Так что если не считать радиограммы Адмиралтейства на «Родней», предписывающей ему также изменить курс на северо-восток, все снова говорило за то, что «Бисмарк» направляется во Францию. Если так считают в Адмиралтействе, то почему они ничего не сообщают об этом командующему флотом в море?

В 16.30 Тови был вынужден нарушить радиомолчание и запросил Адмиралтейство: «Считаете ли вы, что противник направляется на север?» Адмирал надеялся на быстрый ответ, но в те дни тратилось слишком много времени на радиограммы. Ее нужно было составить, зашифровать, отправить, принять, расшифровать, составить ответ, зашифровать его, отправить обратно, принять и расшифровать.

Прошло еще полтора часа. Тови решил, что больше ждать невозможно и приказал капитану 1-го ранга Паттерсону поворачивать на юго-восток, соответственно уведомив об этом Уайтхолл.

Однако продолжать преследование мог уже фактически только один «Кинг Джордж V». Остальные корабли отчаянно нуждались в топливе. «Норфолк» уже ушел в Исландию. «Принс оф Уэлс», направленный к Фарерскому проходу, походил там около двух часов и также ушел на дозаправку в Исландию. «Суффолк», проводивший весь день поиск на юго-западе, на короткое время повернул к юго-востоку и ушел в Скапа-Флоу.

Авианосец «Викторизс» еще имел достаточно топлива, но эскортирующие его крейсера адмирала Картайса отчаянно нуждались в заправке.

Картайс, предупрежденный об угрозе со стороны подводных лодок противника, никак не мог решиться оставить авианосец в море без прикрытия. В течение ночи самолеты «Викторизса» провели еще один поиск на юго-востоке, но не обнаружили ничего.

В Адмиралтействе между тем с каждым часом все более крепло мнение, что «Бисмарк» направляется во Францию и что на флагманском линкоре неправильно провели прокладку радиопеленгов. Поэтому как раз в то время, когда Тови направил им свой последний запрос, из Адмиралтейства пошел приказ на «Родней»: исходить в своих действиях из предпосылки, что «Бисмарк» направляется во Францию. Этот приказ не внес никаких изменений в планы командира «Роднея». Курс, которым следовал линкор, соответствовал всем возможным изменениям обстановки.

Теперь, когда направление движения «Бисмарка» было наконец установлено точно, адмирал Уэйк-Уолкер на «Норфолке» направлявшийся в Исландию, разрывался между желанием продолжать погоню и перспективой остаться в открытом море без топлива. В конце концов победил охотничий инстинкт. Адмирал приказал капитану 1-го ранга Филлипсу поворачивать на юго-восток. Взглянув на «Принс оф Уэлс», все еще державший курс на Исландию, адмирал просигналил ему: «Я направляюсь в Брест».

Теперь оба главных противника — «Бисмарк» и «Кинг Джордж V» — шли примерно одинаковым курсом на юго-восток, направляясь к Бискайскому заливу. Только у «Бисмарка» теперь было около 150 миль форы.

«Родней» малым ходом продолжал двигаться на северо-восток, надеясь обнаружить противника по мере продвижения того в южном направлении. Не обнаружив «Бисмарка» в расчетное время, «Родней» также повернул на юг к Бискайскому заливу.

Ни один из противников не знал о точном местонахождении другого, нуждаясь в дополнительной информации и в содействии со стороны своего командования.

Штаб военно-морской группы «Запад» в Париже сообщил на «Бисмарк» о подготовке к его прибытию. Навстречу ему высланы три эсминца и два буксира, которые окажут линкору поддержку на заключительном отрезке пути через Бискайский залив. Все самолеты 3-го воздушного флота переданы в распоряжение военно-морских сил. Самолеты дальнего действия могут оперировать до 25° западной долготы, разведывательные самолеты — вплоть до 15° ЗД, а бомбардировщики — до 14° ЗД.

В Сент-Назере выставлены сигнальные буи и подготовлены маяки. В полной готовности находится и лоцманская служба. Подготовлена якорная стоянка в проходе Ла Палис, если обстоятельства потребуют ухода «Бисмарка» в один из испанских портов.

Формируется еще одна завеса подводных лодок, в которой, к сожалению, «U-74» потеряла мореходность из-за полученных повреждений, а «U-556» израсходовала все торпеды. Приближаясь к району развертывания подводных лодок, «Бисмарк» должен поднять синий вымпел, чтобы его по ошибке не спутали с английскими кораблями.

Адмирал Дениц, передавая всю эту информацию на подводные лодки, отметил, что корпус «Бисмарка» замаскирован. (Никто не позаботился сообщить в штаб

подводных сил о том, что на «Бисмарке» еще во время стоянки в Бергене закрасили камуфляж.)

Если преследователи еще находятся в контакте с «Бисмарком», Лютьенсу предписывалось сообщить свое место и максимальную скорость (у Лютьенса хватило ума этого не делать) и в любом случае указать свое место при пересечении 10-го градуса западной долготы.

Адмиралы Редер и Шнивинд, не зная о ситуации с топливом на «Бисмарке», еще обдумывали возможность его временного ухода на просторы Атлантики, думая, что это будет разумнее. Адмиралы обменялись мнениями, стоит или нет направить Лютьенсу соответствующий приказ, но в итоге снова оставили этот вопрос на усмотрение Лютьенса.

Англичане также принимали собственные меры.

Обсуждался даже вопрос, не направляется ли «Бисмарк» в Средиземное море? И хотя подобная вероятность выглядела совершенно ничтожной, тем не менее однотипный с «Роднеем» линейный корабль «Нельсон» получил приказ следовать из Фритауна в Гибралтар, а подводная лодка «Северн» вышла на боевое патрулирование в Гибралтарский пролив. Командир лодки, как и Лютьенс, имел право в случае необходимости войти в испанские территориальные воды.

Начиная с рассвета, самолеты Берегового командования регулярно проводили поиск на возможных путях следования «Бисмарка» в Брест. Самолеты Королевских ВВС совершили несколько боевых вылетов по минированию подходов к Бресту и Сент-Назеру.

Но самой острой необходимостью стало обеспечение кораблей адмирала Тови эсминцами, о чем он сам запросил Адмиралтейство. С каждой милей своего продвижения в юго-восточном направлении «Кинг Джордж» все ближе подходил к району, кишашему немецкими подводными лодками, не имея при этом никакого эскорта.

В оперативном помещении Адмиралтейства, взглянув на карту обстановки, увидели, что ближе всего к Тови

находятся эсминцы, эскортирующие конвой 8В: «Коссак», «Зулус», «Сигх», «Маори» и «Перун» (под польским флагом). Ранее из этого бесценного войскового конвоя были отозваны «Викторизэс» и «Рипалс». Если еще забрать эсминцы, то в охранении конвоя оставался бы всего один военный корабль — крейсер ПВО «Каир». Но в районе следования конвоя, как показала разведка, не было немецких подводных лодок, и можно было рискнуть, перебросив эсминцы на поддержку «Кинг Джорджа».

Этим дивизионом эсминцев командовал капитан 1-го ранга Филип Вайн, прирожденный моряк, решительный, агрессивный и даже с элементами жестокости (хотя в быту был очень скромным и мягким человеком).

Подобно всем выдающимся командирам прошлого, Вайн никогда не упускал возможностей, которые ему предоставляла война. Год назад он стал национальным героем, направив свой эсминец «Коссак» в фиорд тогда еще нейтральной Норвегии, чтобы отбить у немцев захваченный карманным линкором «Граф Шпее» пароход «Альтмарк» с 300 английскими моряками на борту, взятыми рейдером в плен с потопленных торговых судов. В самые трудные периоды войны набатом звучал по всей Британии боевой крик моряков призовой партии эсминца «Коссак», когда они канатами с «кошками» брали на abordаж «Альтмарк»: «Флот поможет везде!» Глубокой ночью Вайн получил приказ из Адмиралтейства направить «Коссак», «Сигх» и «Зулуса» на поддержку «Кинг Джорджа V», а «Маори» и «Перуна» — к «Роднею».

Построив свой дивизион фронтом, Вайн повел его на северо-восток со скоростью 27 узлов. Они шли навстречу северо-западному ветру и волне, которая подгоняла ударами в корму к Бресту «Бисмарка» и «Кинг Джорджа V», но препятствовала эсминцам, захлестывая их так, что, казалось, им уже никогда не выбраться на поверхность. Каскады воды обрушились на мостики эсминцев ручьями, стекая с кожаных курток и зюйдвесток

вахтенных. Корабли бросало с борта на борт, ставило иногда чуть ли не вертикально в бушующих волнах. Вода ослепляла офицеров и сигнальщиков на мостиках, с громким бульканьем сливаясь в шпигатные системы. На всех боевых постах людям приходилось держаться за что попало, чтобы не получить травм. Но не всем это удавалось, а несколько человек смыло за борт, но помочь им было невозможно. Ударами волн два эсминца были выбиты из своих мест в строю и просто чудом не столкнулись.

На мостиках «Кинг Джорджа V», «Роднея» и «Бисмарка», более комфортабельных, поскольку они были закрытыми, отапливаемыми и более стабильными из-за размеров самих кораблей, офицеры стояли вокруг компасной платформы, их лица освещались тусклым светом подсветки компаса, а их измученные тела покачивались, повторяя качку корабля. Занимаясь каждый своим делом, они вслушивались в приятное тикание компасного репитера, слышали, как он замолкал, когда на корабле переключали руль, и снова начинал работать, когда нос линкора тяжело и грузно поворачивался на заданный курс. Некоторые через бинокли всматривались в ночь, но не видели ничего.

Временами на мостике бесшумно появлялись вестовые, разнося горячий бульон, кофе и какао. Иногда звучали звуки рынд и сигнальных звонков, радиорубка докладывала поступающие радиogramмы, радиолокационный пост сообщал о выключении радаров для исправления повреждений, машинное отделение отвечало звонками на приказы об изменении режима хода.

Погоня продолжалась.

Незадолго до полуночи адмирал Тови доложил в Адмиралтейство, что ему придется уменьшить скорость для экономии горючего.

На «Бисмарке», идущем со скоростью 20 узлов, горючего было вполне достаточно, чтобы достичь Бреста. Думы моряков «Бисмарка», как и всех моряков в мире,

невольны обращались к тому, что их ждет в порту. Большинство молодых матросов никогда в своей жизни не покидали Германию, и вот всего через 48 часов их ожидала Франция. А поскольку корабль получил повреждения, он вынужден будет простоять там какое-то время. А это значит, что им удастся познакомиться с жизнью в Бресте или Сент-Назере. Интересно, где они будут жить: на борту или на берегу? Как к ним будут относиться местные жители: дружески или враждебно? Удастся ли познакомиться с какими-нибудь девушками?

Подобные же мысли одолевали и матросов с «Роднея». Вскоре они возобновят свое прерванное плавание в Бостон, где встанут на капитальный ремонт, обещающий быть очень долгим.

В отличие от моряков «Бисмарка», матросы «Роднея» не сомневались в том теплом приеме, который им окажут американцы. Теплота американского гостеприимства к английским военнослужащим была уже очень хорошо известна. Американцы чувствовали себя обязанными тем людям, которые пока еще вынуждены сражаться в одиночку против врага, который уже давно считался общим. Поэтому английские моряки с нетерпением ожидали прибытия в Америку и заранее строили различные планы. Наверняка последуют приглашения поселиться в домах у американцев. Можно будет полакомиться деликатесами, которых они не видели с самого начала войны: съесть бифштекс, еле помещающийся на тарелке, омлет из какого угодно количества яиц и много хлеба с толстым слоем сливочного масла. Они смогут купить в магазинах духи и шелковые чулки для своих девушек. Но выше всех мечтаний было попасть в город, где не введено затемнение, увидеть снова ярко освещенные улицы, огни реклам и автомобилей, свет, льющийся из окон домов и витрин магазинов!

Даже на «Кинг Джордже V» каждый матрос имел свою маленькую мечту. Обычно их ожидала долгая дорога обратно в Скапа-Флоу, где постоянно льют дожди

и свистит северный ветер, где овцы и морские птицы являются единственными живыми существами. Но значение Скапа-Флоу как военно-морской базы было связано с охраной морского пути из Германии в Атлантику. Уж коли сейчас «Шарнхорст» и «Гнейзенау» находятся во Франции и туда же рвется «Бисмарк», то, может быть, и их переведут куда-нибудь поближе. Скажем, в Плимут, где есть девушки, бары и кинотеатры, и всего за несколько часов можно добраться поездом до Лондона. Да, Плимут — это было бы здорово!

Тусклые лучи рассвета развеяли все мечты, снова осветив свинцовые воды пустынного океана и серые тучи такого же пустынного неба. На «Бисмарке» уже прошли почти сутки после речи Лютьенса на тему «Победа или смерть». До Бреста уже оставалось всего 400 миль, а никаких признаков противника все еще не было.

Надежды на благополучный исход, которые росли в течение всей ночи, достигли утром своего пика, и, наверное, даже сам Лютьенс в душе их разделял. Но они были тщетными.

Глубокой ночью как раз в то время, когда эсминцы капитана 1-го ранга Вайна получили приказ присоединиться к силам адмирала Тови, в ночное небо взлетела «Каталина» № Z из 206-й разведывательной эскадрильи Берегового командования, покинув базу Логх Ирн на северо-западе Исландии. Вторым пилотом на летающей лодке был офицер американского флота лейтенант Смит, одетый в американскую военную форму, — факт, о котором тогда знали очень немногие.

Разбежавшись по кишасей форелями серым водам бухты, «Каталина» грациозно устремилась к звездам, сделала круг над спящими деревушками и взяла курс на юго-запад — в направлении открытого моря.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

ГИБЕЛЬ

ГЛАВА 8

Когда в Адмиралтействе вечером 25 мая составляли план воздушного поиска на следующий день, все находились уже в некотором унынии, чтобы не сказать большего. Несмотря на то что несколько самолетов-разведчиков вели интенсивный поиск на всех возможных путях следования «Бисмарка» во Францию или к Фарерам, ничего обнаружить так и не удалось. Это объяснялось не столько недостатком опыта у пилотов, сколько ничтожностью размеров любого корабля на бескрайних просторах океана. Сыграла свою роль и погода, господствовавшая в тот день над Северной Атлантикой: пилоты могли пролететь в пяти милях от «Бисмарка», не заметив его.

Составив план воздушной разведки, дежурный по Адмиралтейству позвонил капитану 1-го ранга Чарльзу Мейнеллу, исполняющему обязанности офицера связи от флота при штабе Берегового Командования в Нортвуде. Мейнелл связал дежурного с маршалом авиации (генерал-лейтенантом) сэром Фредериком Боухиллом — шефом Берегового Командования.

Боухилл считал, что, если «Бисмарк» действительно идет во Францию, они его найдут. Но следует ли он прямо во Францию?

Боухилл сам был когда-то моряком, прослужив 22 года в военном и торговом флоте Британии, огибал под парусами мыс Горн, а в годы Первой мировой войны командовал гидроавиатранспортом «Эмпресс». Его натренированное морское мышление подсказало малую вероятность того, что «Бисмарк» идет во Францию прямым курсом. (Интересно отметить, что морское мышление

ничего не подсказало адмиралам Паунду и Филлипсу.) Если он идет именно так, считал Боухилл, то он без всякой необходимости должен пройти очень близко к английским аэродромам и вынужден будет ночью следовать вдоль скалистого коварного и незнакомого побережья.

Если бы он был на месте немецкого адмирала, разъяснил маршал авиации Мейнеллу, он бы пошел более южным курсом, направив корабль прямо на северную часть Испании, а поворот на восток совершил бы только на широте французских портов. Мейнелл согласился с мнением Боухилла и сообщил его точку зрения в Адмиралтейство. Там также с этим согласились и, соответственно, откорректировали план поиска на завтра.

Летающая лодка «Каталина» № Z из 209-й разведывательной эскадрильи была выбрана именно для того, чтобы проверить на практике предположения маршала авиации Баухилла.

* * *

Лейтенанту американского флота Леонарду Смиту было 26 лет. Он родился в семье фермера в Хайггинсвилле, штат Миссури. Еще мальчишкой он мечтал стать летчиком, делая модели самолетов с моторами на резинке. Окончив школу и год прослужив в одной страховой компании Чикаго, Смит в 1938 году вступил в резерв ВМС, получив подготовку пилота на базе флота в Пенсаколе, штат Флорида.

Когда разразилась война в Европе, Смит служил вторым пилотом и штурманом в разведывательной эскадрилье летающих лодок на базе морской авиации в Сенд Пойнт вблизи Сизтла.

В начале 1941 года командир базы, собрав вместе нескольких пилотов «Каталин», сообщил им, что «правительство Соединенных Штатов передает по ленд-лизу Англии несколько летающих лодок «Каталина», а потому требуется известное число добровольцев, готовых от-

правиться в Британию и научить англичан летать на этих машинах. Смит согласился стать добровольцем и для начала был отправлен в Вашингтон в распоряжение управления кадров флота.

Там его и 16 других летчиков принял лично главнокомандующего американского флота адмирал Старк и сказал им следующее: «Ребята, мы накануне войны с Германией и Японией. Точной даты мы пока еще не знаем, но можете мне поверить, что долго ее ждать не придется. Поэтому мы хотим отправить вас в Англию, чтобы вы узнали, что такое война, а потом научили бы этому всех нас».

Добровольцы вылетели на Бермуды, оттуда с помощью компании «Консолидейт Аркрафт», производящей «Каталины», вместе с английскими летчиками-перегонщиками вылетели 4 мая в Англию. Смит оказался в компании с Карлом Рейнхартом, сокурсником по Пенсакеле, и капитаном-лейтенантом Джимми Джонсоном, налетавшим на «Каталинах» уже 1500 часов.

Покрыв 3000 миль за 24 часа, они совершили посадку в бухте Гринок в Шотландии как раз в тот день, когда Гитлер инспектировал «Бисмарк» в Готенгафене.

Американцы были отправлены для «акклиматизации» на несколько дней в Лондон, а затем девять из них, включая Смита и Джонсона, вылетели в Логх Ирн в распоряжение Берегового Командования в качестве «специальных наблюдателей».

«Когда мы прибыли туда,— вспоминал позднее Джонсон,— командир английской эскадрильи информировал нас о том, что он отправил в отпуск девять своих вторых пилотов, так что мы становимся полноправными членами экипажей, что было немного смешно».

Таким образом, Джонсон стал вторым пилотом 240-й эскадрильи на «Каталине» М, а Смит — на «Каталине» Z 209-й эскадрильи.

Оставшиеся 8 американцев были направлены в Обан на западе Шотландии в качестве «специальных наблюдателей» 210-й эскадрильи.

Экипаж «Каталины» Z/209, на которую был назначен Леонард Смит, был составлен из представителей почти всех графств Англии: из Суссекса, Ньюкастла, Нью Бэрнета и Ливерпуля.

Командиром экипажа был лейтенант Деннис Бриггс, чуть не разбившийся в своем первом полете на «Каталине». «Летели совершенно вслепую,— вспоминал Смит,— Бриггс имел большой опыт в боевых полетах, но мало знал о «Каталинах», я кое-что знал о «Каталинах», но не имел никакого боевого опыта». Но вообще-то полеты на «Каталинах» из Исландии очень походили на те, что Смиту приходилось совершать из Сизтла. Только эти были гораздо более продолжительными и утомительными. «Каталина» принимала более 6 тонн бензина и могла находиться в воздухе 28 часов. Экипаж брал с собою необходимые продукты и готовил в воздухе обед на специальной бензиновой плите, работающей по принципу примуса. В кабине было очень тесно, а постоянный шум и вибрация также не добавляли комфорта. Экипаж разделялся на смены. После трех часов управления летающей лодкой пилот мог час отдохнуть на одной из четырех коек, расположенных в хвосте машины.

Через две недели после того, как Смит прибыл в Логх Ирн, ему привелось участвовать в вылете, полном рискованных происшествий. На взлете они чуть не врезались в гору, затем были обстреляны кораблями, эскортирующими конвой, на поддержку которого они и прилетели, а на обратном пути на борту возник небольшой пожар.

24 мая они узнали о гибели «Худа», а на следующий день пришли сообщения об исчезновении «Бисмарка», а также о том, что именно им придется завтра на рассвете его искать. Они пораньше улеглись спать и были подняты в 2 часа ночи 26 мая. Во время предполетного инструктажа ни у кого не было не только никакого энтузиазма, но даже просто веры в успех. Нет ничего скучнее и утомительнее поиска над морем, когда, как поется

в песне, ничего не видишь, кроме моря. В оперативном помещении штаба один офицер поспорил с сержантом на 20 сигарет, что Z/209 не найдет «Бисмарк».

Три часа летающая лодка следовала в юго-западном направлении, когда забрезжил рассвет и находящиеся на вахте почувствовали запах жареной ветчины и яичницы. Перекусив, пролетели еще три часа и в 09.45 достигли района поиска. «Каталина» была поставлена на автопилот, Смит пересел на место Бриггса, а Бриггс занял кресло второго пилота.

Утро выдалось серое и мглистое, видимость была плохой, а море — бурным. Примерно через полчаса, летя ниже кромки туч на высоте около 200 метров, Смит увидел впереди по курсу примерно милях в восьми (на пределе видимости) большое бесформенное черное пятно, постепенно принимающее очертания крупного военного корабля. «Что это?» — спросил американец у Бриггса.

Командир экипажа, сдерживая волнение, приказал Смигу подлететь поближе, а сам бросился к радиостанции, чтобы отправить сообщение на базу. Смит совершил правый разворот и, набрав высоту, ушел в облака, рассчитывая выйти на позицию за кормой корабля на более-менее безопасной дистанции. Однако расчет его в чем-то оказался неверным, потому что через несколько минут в разрыве облаков перед ним во всей своей красе предстал «Бисмарк» на расстоянии менее 500 метров.

Опознавать его не было нужды, поскольку он сам немедленно опознал себя, открыв яростный зенитный огонь всем бортом.

«Каталина», идя на высоте всего 700 метров, закрылась дымом от разрывов зенитных снарядов. Осколки злобно зазвенели о фюзеляж. «Каталину» бросало из стороны в сторону. Свободные от вахты были сброшены с коек, из сушилки со звоном посыпались тарелки.

Смит, сбросив в море глубинные бомбы, чтобы облегчить машину, заложил дикий вираж и на полной скорости

стал уходить в облака. Никогда в жизни не был так напуган, признался он позднее.

Между тем Бриггс отчаянно пытался, прежде чем их собьют, передать сообщение на базу. Он видел «Бисмарк» только уголком глаза, как нечто огромное, плюющее огнем.

«ЛИНКОР ПО ПЕЛЕНГУ 240°,

КУРС 150°.

МОЕ МЕСТО 49°30' Север. 21°47' Зап.

ВРЕМЯ 10.30/26».

Это был сигнал, которого ждали и английские, и немецкие моряки. Одни — с надеждой, другие — со страхом.

В Германии радиограмма Бриггса была расшифрована в течение нескольких минут и доложена в Берлин Редеру и в Париж — Саалвехтеру. Делать было нечего, кроме как принять неизбежное: «Бисмарк» снова обнаружен противником. Некоторой компенсацией послужило то, что из английской радиограммы немецкое командование узнало, где в настоящее время находится «Бисмарк» — в 690 милях от Бреста.

В оперативном отделе британского Адмиралтейства теперь могли убедиться, насколько близко прошел мимо «Бисмарка» «Родней» со своими эсминцами вчера вечером.

Общая картина складывалась следующим образом: «Родней» прошел в 50 милях от «Бисмарка», «Эдинбург» в 45 милях, а нынешним утром дивизион Вайна прорезал след немецкого линкора всего в 30 милях у него за кормой.

Однако во всех английских штабах, как на берегу, так и в море, облегчение по поводу обнаружения «Бисмарка» подавлялось пониманием, что, если не удастся как-то задержать его движение к берегам Франции, от нового обнаружения немецкого линкора не будет никакого толку. Все английские корабли находились слиш-

ком далеко: «Кинг Джордж V» — в 135 милях севернее, «Родней» — в 125 милях северо-восточнее, не имея никаких шансов догнать противника.

Но замедлить его ход было необходимо!

Не ожидая никаких приказов и не запрашивая разрешения, капитан 1-го ранга Вайн немедленно повел свои пять эсминцев на перехват «Бисмарка». Имея на своих кораблях 26 торпед, Вайн считал, что ему удастся сбить противника с курса и замедлить его путь к спасению, а при удаче сделать и больше.

Капитан 1-го ранга Бенджамин Мартин на крейсере «Дорсетшир» рассуждал таким же образом. Крейсер эскортировал конвой в 600 милях к югу. Передав эскортирование вспомогательному крейсеру «Балоло», Мартин, также не спрашивая ни у кого разрешения, ринулся на перехват «Бисмарка», развив скорость 26 узлов, стремясь выйти на позицию между Брестом и немецким линкором.

Возможно, что оба командира вспомнили знаменитые слова адмирала Нельсона: «Ни один командир не может быть обвинен в неправильных действиях, если он идет на сближение с противником».

Однако ближе всего к «Бисмарку» находился адмирал, для которого новость о повторном обнаружении «Бисмарка» оказалась наиболее важной, поскольку он имел средства дотянуться до немецкого линкора. Это был вице-адмирал сэр Джемс Сомервилль, который с авианосцем «Арк Ройял», линейным крейсером «Ринаун» и легким крейсером «Шеффилд» полным ходом шел на север и нынешним утром уже вышел на предполагаемый маршрут «Бисмарка», находясь теперь в 100 милях от него и занимая позицию между Брестом и противником.

Вице-адмирал сэр Джемс Сомервилль был одним из наиболее известных офицеров Королевского флота Великобритании. Добродушный и благожелательный, полный юмора и созидательной энергии, он не претендовал на интеллект, пересыпал свой разговор жаргонными

словечками, обожал двусмысленные анекдоты. Когда, уже будучи Рыцарем ордена Британской империи, он был возведен в Рыцари Ордена Бани, адмирал Каннингхэм радировал ему: «Поздравляю. Однако быть в вашем возрасте дважды рыцарем, мне кажется, это уже перебор». Сомервилль сохранил до конца жизни какой-то детский подход ко многим вещам, рассказывает его биограф,— юношеский задор и чувство юмора в сочетании с исключительной неортодоксальностью мышления и действий, что являлось его главным качеством как лидера, вызывавшим удивление и у друзей, и у врагов.

Во время гражданской войны в Испании Сомервилль, будучи контр-адмиралом, командовал эсминцами Средиземноморской эскадры. В 1936 году он на своем флагманском крейсере «Галатейя» находился в гавани Пальмы на Майорке. Там же стоял немецкий «карманный» линкор «Дойчлянд» и итальянский эсминец «Малосело». Все три корабля охраняли интересы своих граждан на Майорке, но республиканцы попросили их уйти из гавани, поскольку собирались бомбардировать порт. Как старший офицер Сомервилль вывел все три корабля в море и стал маневрировать с ними на глазах республиканских сил единой эскадрой.

В результате республиканцы не решились подвергнуть Пальму бомбардировке, а по возвращении в порт Сомервилль сигналом объявил «международной эскадре», что совместное маневрирование кораблей вызвало его «особое удовольствие». Немецкий адмирал Карлс, флаг которого был поднят на «Дойчлянде», на не очень хорошем английском языке прислал Сомервиллю письмо, где говорилось: «Если когда-нибудь все корабли наших трех стран объединятся в одну эскадру, как это произошло сегодня, это во всех отношениях будет великолепно».

Теперь спустя пять лет адмирал Карлс, командующий военно-морской группой «Север» в Вильгельмсгафене выпустил «Бисмарк» в рейд, а адмирал Сомервилль,

командуя соединением «Н», неся на север в попытке его остановить.

В 1938 году во время службы в Ост-Индии Сомервилль заболел туберкулезом, был отправлен домой и уволен по болезни из флота. Когда же началась война, врачи нашли его снова годным к службе и Сомервилль был направлен в распоряжение Адмиралтейства. Он возглавил управление связи Адмиралтейства, занимаясь главным образом разработкой новых корабельных радаров. В результате, как утверждает биограф адмирала, новое радиолокационное оборудование стало поступать на корабли на много месяцев, если не лет, раньше, чем в случае, если бы этим занимался другой человек. Так что успех «Суффолка» в радиолокационном слежении за «Бисмарком» и «Принцем Ойгеном» было столь успешным благодаря и трудам адмирала Сомервилля.

Затем Сомервилль помогал адмиралу Рамсею организовать эвакуацию Дюнкерка. Он направился во Францию и организовал посадку прижатых к морю английских войск на транспорты, проведя много суток без сна и отдыха. Такая выносливость убедила адмиралтейство, что Сомервилль снова годен для службы в море, и в июне 1940 года, когда было сформировано соединение «Н», чтобы заполнить военно-морской вакуум, созданный в Западном средиземноморье после разгрома Франции, Сомервилль был назначен командующим этим соединением. Ядром этого соединения были авианосец «Арк Ройял» и линейный крейсер «Худ», на котором Сомервилль и поднял свой флаг в Гибралтаре.

Первым и, видимо, наиболее печальным заданием соединения «Н» была бомбардировка французского флота в Орне. Затем соединению пришлось решать различные задачи в Средиземном море: водить конвои с оружием, снабжать осажденную Мальту, гоняться за итальянским флотом.

Однажды во время боя у мыса Спартименто, где прославился адмирал Холланд, Черчилль выразил недовольство

по поводу отсутствия, по его мнению, наступательного духа у Сомервилля, поэтому Паунд, хотя и чисто формально, был вынужден собрать по этому поводу следственную комиссию еще до возвращения Сомервилля в Гибралтар. Но все было забыто, когда Сомервилль первым предложил и блестяще осуществил дневную бомбардировку портовых сооружений Генуи. Несколько раз он в составе самолетного экипажа поднимался в воздух с авианосца «Арк Ройял» — поступок, на который мало кто из адмиралов не только не мог отважиться, но даже отважиться об этом подумать.

«Мне было очень тяжело смотреть,— вспоминал позднее Сомервилль,— как самолеты покидают корабль, и гадать, сколько человек из этих храбрецов вернутся назад. Однажды я подумал, что им легче будет идти на подобный риск, если я хоть раз разделю его с ними. В результате я несколько раз слетал с ними на боевые задания».

23 мая соединение «Н» вернулось в Гибралтар, благополучно доставив на Мальту 48 истребителей «харрикейн», взлетевших с «Арк Ройяла» и «Фьюриэса».

Вечером, когда «Бисмарк» и «Принц Ойген», еще не обнаруженные, подходили к Датскому проливу, адмирал Сомервилль, держащий теперь флаг на линейном крейсере «Ринаун», пригласил командира авианосца «Фьюриэс» капитана 1-го ранга Тэлбота прогуляться с ним по окрестностям Гибралтара. Офицеры обнаружили небольшую полянку среди кустов и сидели там, наслаждаясь солнцем и ароматом полевых цветов. «Маленький, но очень приятный кусочек мира»,— вспоминал Сомервилль. На рассвете следующего дня соединение «Н» уже полным ходом шло на север.

К четырем часам утра 25 мая, когда «Бисмарк» исчез с экрана радиолокатора «Суффолка», Сомервилль отпустил свои эсминцы обратно в Гибралтар из-за недостатка топлива. Старшему офицеру эсминцев было приказано, отойдя от соединения на 150 миль, сообщить в

Адмиралтейство место соединения и запросить сведения о «Шарнхорсте» и «Гнейзенау». В марте Сомервилль пытался обнаружить эти корабли во время их рейда в Атлантике и теперь беспокоился по поводу того, что они могут выйти на соединение с «Бисмарком».

Из Адмиралтейства сообщили, что два дня назад оба линкора находились в Бресте, и если разведка обнаружит, что один или оба этих корабля покинули базу, Сомервилль получит дополнительные инструкции. С тех пор Адмиралтейство молчало, и Сомервилль приказал на рассвете самолетам провести поиск в направлении Бреста. Почти весь день, полный напряжения, но бедный какими-либо событиями, прошел главным образом в переговорах сигналами с «Арк Ройялом» по организации завтрашнего предрассветного поиска «Бисмарка».

Северо-западный ветер, помогавший «Бисмарку», нагнал волну, перешедшую во встречный для кораблей соединения «Н» шторм. В 23.15 скорость пришлось уменьшить до 23 узлов, а к 23.40 — до 21 узла и, наконец, в 01.12 — до 17 узлов. Старый, добрый «Арк», уже столько раз «потопленный» немецкой пропагандой, шел через шторм, в буквальном смысле слова скрипя и стелая каждым листом обшивки. Дня не проходило, чтобы ремонтные бригады не ставили сотнями новые заклепки взамен выбитых волнами и близкими взрывами авиабомб, цементируя трещины и заваривая осколочные пробоины. Авианосец уже прошел 100 тысяч миль без ремонта и уже дважды разрывался кормовой сальник центрального вала. Никто не мог сказать, когда это случится следующий раз, но командир корабля капитан 1-го ранга Лобен Маунд ожидал аварии каждую минуту.

Забрезжил рассвет 26 мая, чуть проявив своим тусклым светом бушующий океан, катящий навстречу кораблям Сомервилля пенящиеся валы высотой с четырехэтажные дома.

Хотя полетная палуба «Арк Ройяла» находилась на высоте 20 метров над ватерлинией, порой ее носовая

часть уходила в воду, как будто это был не огромный авианосец, а эсминец.

Капитан 1-го ранга Маунд отправил двух офицеров независимо друг от друга замерить секстаном размахи кормы авианосца на килевой качке. Оба вскоре доложили результаты: 17.6 метра и 18.5 метра. Едва ли каким-либо самолетам приходилось оперировать с палубы авианосца в условиях подобного шторма.

Условия были ненормальными, но и время было ненормальным: именно от самолетов «Арк Ройяла» теперь зависело замедлить или остановить «Бисмарк».

Самолет «Свордфиш», назначенный провести разведку в районе Бреста, благополучно взлетел с полетной палубы и скрылся в облаках. Десять других торпедоносцев были подняты с ангарной палубы и выстроены на старте. При размахе боковой качки, достигающей 30°, матросы технического дивизиона с огромным трудом удерживали машины от скольжения по полетной палубе в сторону бортов.

Вначале взлет ударной волны предполагался на 7 часов утра, но потеря скорости из-за встречного шторма привела к тому, что вылет пришлось отложить на 09.00. Около 08.45 капитан 1-го ранга Маунд повернул авианосец под ветер, уменьшив скорость до 10 узлов. Бортовая качка несколько уменьшилась, усилилась килевая. Сила ветра достигла почти степени урагана. Порывы ветра грозили снести бипланы за борт. С мостика «Ринауна» адмирал Сомервилль следил в бинокль за тем, что творится на палубе авианосца.

На мостике «Арк Ройяла» руководящий полетами капитан 2-го ранга Трайл поднял зеленый флаг. Дождавшись более-менее стабильного положения палубы, Трайл сделал отмашку флагом. Ведущий самолет начал разбег, медленно набирая скорость против ветра. Бесконечно медленно, как казалось наблюдающим с мостика. Когда «Свордфиш» проковылял мимо островной надстройки, Трайл увидел, как летчик-наблюдатель этого

торпедоносца, взглянув на указатель силы ветра на надстройке корабля, поднял вверх большой палец правой руки. В момент, когда полетная палуба взметнулась вверх, встречая очередную волну, торпедоносец вспорхнул с полетной палубы и ушел в небо, медленно набирая высоту, почти задевая колесами шасси верхушки волн. Робко вереща моторами, остальные последовали за ним. Некоторые коснулись колесами воды, но все обошлось благополучно. Наблюдая за взлетом, капитан 1-го ранга Маунд, как накануне капитан 1-го ранга Бовелл, думал о том, что выпустить самолеты, слава Богу, удалось. Но как он будет при такой погоде принимать их обратно?

Через полтора часа от лейтенанта Бриггса поступил рапорт об обнаружении цели, но вскоре он же доложил, что потерял контакт с противником. Одного взгляда на карту было достаточно, чтобы понять, что «Бисмарк» направляется прямо в центр района, где «Свордфиши» ведут его поиск, но прошло еще 20 минут, прежде чем младший лейтенант Хартли — наблюдатель торпедоносца «2Н» снова обнаружил линкор. Но он совершил ту же самую ошибку, что и покойный адмирал Холланд, — перепутал «Бисмарк» с «Принцем Ойгеном» и доложил об обнаружении крейсера. Через семь минут в этом районе появился «Свордфиш» 2F лейтенанта Кэлландера, подтвердивший сообщение Бриггса об обнаружении линкора.

Кто же из них прав? Это было важно знать хотя бы потому, что для торпедной атаки крейсера торпеды надо установить на меньшую глубину.

Адмирал Сомервилль приказал выслать еще два «Свордфиша» с дополнительными бензобаками, чтобы провести более тщательную разведку и сменить двух предыдущих разведчиков.

На ангарной палубе авианосца еще восемь «Свордфишей» вооружались торпедами. «Арк Ройял» шел теперь полным ходом параллельно курсу «Бисмарка» (примерно

в 50 милях от него), чтобы компенсировать потерю скорости при повороте на северо-запад для выпуска самолетов.

Затем авианосец снова повернул под ветер на северо-запад, чтобы принять вернувшиеся самолеты-разведчики. Размахи кормы вверх и вниз все еще достигали высоты большого дома. Но летчики и сигнальщики, руководящие посадкой, все-таки умудрились посадить машины на мокрую, скользкую и раскачивающуюся палубу. Только одна машина, пилот которой неправильно рассчитал заход на посадку, ударом кормы была разбита на куски, хотя экипаж выбрался из-под обломков невредимым. Посадку остальных самолетов пришлось задержать, пока обломки выбрасывались за борт.

Все это время «Ринаун» оставался восточнее «Арк Ройяла», временами скрываясь из вида в дождевом шквале или мгле, чтобы держаться между «Бисмарком» и Францией. На случай, если на «Ринауне» придется вступить в бой с «Бисмарком», адмирал Сомервилль планировал атаковать противника с кормы, чтобы вынудить его развернуться и задержаться на своем пути к спасению. При этом у «Ринауна» были бы все выгоды, связанные с задымлением и освещением цели.

Беда была только в том, что линейный крейсер «Ринаун» принадлежал к тому же поколению кораблей, что и «Худ», и был даже слабее его бронирован. Поэтому Адмиралтейство, опасаясь, что Сомервилль с его привычкой вечно идти на риск завяжет с «Бисмарком» бой и повторит историю с «Худом», категорически запретило ему делать это до подхода «Кинг Джорджа V» с «Роднеем». Находившийся в распоряжении Сомервилля легкий крейсер «Шеффилд» был в 01.15 послан на обнаружение «Бисмарка» с приказом держаться в 40 милях от немецкого линкора и вести за ним постоянное слежение с кормовых курсовых углов.

О посылке «Шеффилда» вперед Сомервилль информировал шифрованной радиограммой Адмиралтейство,

адмирала Тови и «Арк Ройял», который находился в этот момент за пределами визуальной видимости с «Ринауна».

Эта шифровка была принята на авианосце через несколько минут, но поскольку она не была адресована «Арк Ройялу», то ее отложили в сторону, чтобы не терять времени при дешифровке более важных сообщений, особенно от самолетов-разведчиков. Поэтому, когда после завтрака экипажи торпедоносцев направились на инструктаж, они не узнали ни слова о том, что «Шеффилд» направлен к «Бисмарку» и будет находиться вблизи от него к моменту появления в этом районе торпедоносцев.

В 14.15 самолетоподъемники начали подавать «Свордфиши» на полетную палубу. Поскольку еще существовало некоторое сомнение, был ли обнаруженный противник «Бисмарком» или «Принцем Ойгеном», торпеды были поставлены на углубление 10 (а не 12) метров и снабжены магнитными взрывателями, предназначенными для взрыва под днищем корабля.

В 14.40 моторы самолетов были запущены, а в 14.50 ведущий авиагруппы капитан 3-го ранга Стюарт-Мур на «Свордфише» 4А вышел в воздух, а за ним без всяких происшествий взлетели еще 14 машин. Построившись в походный ордер, они повернули на юг в направлении противника. Прошел час. На мостике авианосца Маунд и Трайл с нетерпением ждали каких-либо известий. Неожиданно на мостик буквально взлетел офицер-связист и вручил капитану 1-го ранга Маунду только что расшифрованную радиограмму Сомервилля о «Шеффилде».

У Маунда были крепкие нервы. Он спокойно сказал связисту: «Быстро передайте на самолеты: «Внимание! Первым по вашему курсу подхода к цели будет «Шеффилд»». Времени на зашифровку уже нет. Передайте открытым текстом. Немедленно!»

ГЛАВА 9

Всю первую половину дня «Кинг Джордж V», тяжело вздымаясь на волне, шел на юго-восток пересекающимся с «Бисмарком» курсом, чуть срезая угол на пути в Брест. Из докладов, поступающих от следящих за «Бисмарком» самолетов-разведчиков адмиралу Тови и его штабным офицерам, склонившимся над картой флагманской прокладки, становилось ясно, что мало-помалу они настигают противника, хотя и недостаточно быстро.

Завтра в это же время «Бисмарк» уже войдет под прикрытие своей авиации берегового базирования, а «Кинг Джордж V» будет вынужден повернуть обратно из-за нехватки топлива. Если запланированная атака самолетов-торпедоносцев не замедлит движение «Бисмарка» к Бресту, все они будут вынуждены вернуться домой, не отомстив за «Худ» и, несмотря на все усилия задействованных в операции кораблей и самолетов, выпустив «Бисмарк» на просторы Атлантики.

В течение всего дня сообщения о месте «Бисмарка» регулярно поступали с «Каталин» Берегового командования и с палубных «Свордфишей». Последние давали место немецкого рейдера гораздо точнее, чем «Каталины». После того как с противником потеряла контакт летающая лодка Z/209 лейтенанта Бриггса, унося на фюзеляже большие и малые дырки от зенитного огня «Бисмарка», все усилия Бриггса в течение последующих двух часов возобновить контакт успеха не принесли.

Примерно в 13.40 Бриггс услышал по радио сообщение с «Каталины» Джимми Джонсона из 240-й эскадрильи о новом обнаружении противника. Джонсон на своей «Каталине» М вылетел из Логх Ирна через час

после Бриггса. К полудню он обнаружил эсминцы Вайна, а через полтора часа — «Бисмарк». Вскоре Бриггс визуально заметил М/240, кружащуюся вдали, хотел обменяться с ней световыми сигналами, но решил не привлекать внимание «Бисмарка».

К этому времени Бриггс решил вернуться в Логх Ирн, так как не хотел совершать посадку на воду после наступления темноты. Однако М/240, управляемая американским капитан-лейтенантом Джимми Джонсоном и английским лейтенантом Гулденом, оставалась в контакте с «Бисмарком» еще несколько часов. Три раза они теряли и вновь обнаруживали «Бисмарк», главным образом по зенитному огню, который линкор вел по ним. В 17.30 они заметили вдали «Шеффилд» и снова попали под зенитный огонь «Бисмарка». Шапки разрывов расцвели очень близко от их «Каталины». «Так близко, — вспоминал позднее Джимми Джонсон, — что мне казалось, будто я чувствую запах порохового дыма, хотя возможно, что это была игра моего воображения».

В 18.00 они тоже решили возвращаться на базу, но к этому времени постоянное слежение за «Бисмарком» вели уже «Свордфиши» с «Арк Ройяла».

Между тем на «Кинг Джордже V» Тови получил сообщение от Сомервилля, что он отзывает вылетевшие на разведку «Свордфиши» обратно на авианосец для вооружения торпедами и формирование ударной волны. Затем пришло сообщение о планируемом времени их взлета и, наконец, о том, что все торпедоносцы благополучно взлетели.

Теперь оставалось только ждать. Подобное ожидание всегда принимает формы нервозности, но, к счастью, Тови было чем отвлечься. Неожиданно раздался крик одного сигнальщика с левого крыла мостика: «Корабль по пеленгу Красный, Семь-Ноль». Все бинокли на мостике повернулись в сторону носового курсового левого борта. На далеком горизонте безошибочно вырисовывались мачта и верхняя часть надстройки

большого военного корабля. Это мог быть «Принц Ойген», а потому немедленно была пробита боевая тревога. Но вскоре был дан отбой, потому что корабль опознали. Это был «Родней». Трудно было придумать более приятный сюрприз для адмирала Тови и офицеров его штаба. В течение почти 30 часов «Родней» не появлялся в эфире и никто не знал, где он находится. А судя по тем курсам, которые ему давали из Адмиралтейства, он должен был находиться где-то далеко. И вот теперь, подобно Афродите, он поднимался из воды, появляясь на сцене как раз в тот момент, когда он был нужнее всего.

Курс, которым шел «Родней» и два его оставшихся эсминца («Сомали» был отправлен на базу из-за нехватки топлива), всего на несколько градусов отличался от курса «Кинг Джорджа V», потому корабли так долго не могли встретиться.

Когда «Родней» подошел ближе, адмирал Тови запросил его сигналом: «Какова ваша максимальная скорость?» Капитан 1-го ранга Делраймпл-Гамильтон ответил: «22 узла». Адмиралу Тови так или иначе нужно было снижать скорость для экономии топлива. Он поднял сигнал: «Эскадренная скорость 22 узла». «Родней» встал в кильватер флагману, но вскоре расстояние между ними стало увеличиваться.

В машинном отделении «Роднея» механики и машинисты творили настоящие чудеса с изношенными машинами старого линкора, но ничего больше выжать из них не удавалось. «Боюсь, что Ваши 22 узла немного быстрее, чем наши», — печально просигналил Делраймпл-Гамильтон адмиралу Тови. Был уже седьмой час вечера, и соединение «Н» находилось всего в 90 милях от «Бисмарка». Однако никаких известий об атаке «Свордфишей» на «Бисмарк» не было, хотя самолеты покинули авианосец более трех часов назад, а по расчету полетного времени атака должна была состояться самое позднее через полтора часа после вылета.

Что же случилось? Почему нет никаких известий от вылетевших торпедоносцев?

В 18.21 адмирал Тови радировал в Адмиралтейство и Сомервиллю, что, если к полуночи скорость «Бисмарка» не будет уменьшена, он вынужден будет вернуться на базу из-за нехватки топлива. «Родней» (без эсминцев сопровождения) сможет продержаться до 8 часов утра следующего дня, а затем тоже вынужден будет вернуться на базу. В ответ на предложение Сомервилля присоединиться к его силам «Ринауну» Тови посоветовал оставаться с «Арк Ройялом».

Прошло еще 10 минут, и наконец, от Сомервилля пришла радиограмма, которую все ожидали, но надо признать, что ожидали совсем не этого. «От командующего соединением «Н» — командующему флотом метрополии,— говорилось в радиограмме.— Попаданий не достигнуто». И это было все. Ничего не объяснялось, почему не достигнуто попаданий? Что послужило причиной: плохая погода, искусное маневрирование «Бисмарка» или его зенитный огонь? Или комбинация из всех трех причин?

Но в принципе ответы на эти вопросы имели уже чисто академический интерес. Преследование нужно было заканчивать, операцию — прекращать. На мостике никто не сказал ни слова, поскольку говорить уже было не о чем.

* * *

Когда ударная авиагруппа капитана 3-го ранга Стюарт-Мура покинула в 14.50 авианосец, она сразу же ушла в облака и легла на курс, ведущий на перехват противника. Несколько самолетов были недавно оснащены радаром, и примерно через 40 минут прямо по курсу ими был обнаружен надводный корабль. Никто из пилотов не ожидал контакта с «Бисмарком» так быстро, но, поскольку им разъяснили на предполетном инструктаже, что никаких других кораблей на маршруте их полета

нет, каждый из них понимал, что контакт может быть только с противником. Торпедоносцы, пробив низкую облачность, сразу обнаружили прямо по курсу силуэт военного корабля. Они снова ушли в облака, чтобы под их прикрытием выйти в позицию для атаки.

Через 10 минут капитан 1-го ранга Чарльз Лерком с мостика крейсера «Шеффилд» увидел приближающиеся «Свордфиши». Он ждал их появления, поскольку был предупрежден об этом радиограммой адмирала Сомервилля. Но в их подходе было что-то зловещее, хотя и очень знакомое. Вместо того чтобы пролететь мимо крейсера в направлении противника, самолеты, резко снижаясь, направились прямо к нему с разных курсовых углов. Лерком часто видел, как они именно так идут на корабль во время учебных торпедных атак. Молнией через его мозг пронеслось понимание, что пилоты перепутали «Шеффилд» с «Бисмарком». Командир перевел телеграф на самый полный ход, приказав не открывать зенитного огня. Когда первый самолет сбросил торпеду, Лерком быстрой перекладкой руля сумел уклониться, проведя крейсер через ее след.

Вторая торпеда взорвалась, подняв огромный столб воды, едва коснувшись поверхности моря. С третьей торпедой произошло то же самое: магнитные взрыватели срабатывали раньше времени. Три другие торпеды взорвались в кильватерной струе «Шеффилда». Но пять или шесть торпед были сброшены как положено и теперь направлялись прямо на отчаянно маневрировавший корабль, оставляя за собой пенистый след.

Капитан 1-го ранга Лерком давал резкие команды на руль, перекладывая его с правого на левый борт, стремясь поставить крейсер параллельно курсу торпеды. Моряки следили за этими следами, затаив дыхание, ожидая взрывов у бортов или под днищем. Но ничего, к счастью, не произошло. Благодаря искусному и хладнокровному управлению крейсером Леркому удалось отманеврировать все торпеды.

Только три пилота, опознав «Шеффилд», воздержались от атаки. Другие осознали ошибку только на выходе из атаки, увидев, что корабль не ведет зенитного огня. Один наиболее вежливый летчик, поняв, что случилось, просигналил Леркому: «Извините за селедку», — так на жаргоне называлась торпеда.

Очень странно, конечно, что пилоты перепутали корабли. «Шеффилд» имел две трубы, а «Бисмарк» — одну. Кроме того, силуэт крейсера, постоянно сопровождавшего «Арк Ройял», был очень хорошо знаком летчикам. Это уже чистый вопрос военно-морской психологии. Летчики ожидали увидеть «Бисмарк», и ничего кроме него, и увидели бы «Бисмарк» в любом замеченном корабле. Перепутали ведь на «Норфолке» с «Бисмарком» маленький сторожевик «Модос».

Самолеты повернули обратно на авианосец, по дороге приняв переданный открытым текстом сигнал: «Внимание! Первым по вашему курсу подхода к цели будет «Шеффилд»». Затем они увидели серый строй эсминцев Вайна, несущихся с запада. Вблизи авианосца трем самолетам, сохранившим торпеды, было приказано на всякий случай сбросить их в море.

Один за другим торпедоносцы пошли на посадку и, несмотря на некоторые душераздирающие моменты, все сели благополучно. Пилоты и наблюдатели, сокрушенно покачивая головами, отправились на мостик рассказывать свою печальную историю. Но капитан 1-го ранга Маунд встретил их дружелюбно, сказав, что он их ни в чем не винит, посоветовав им спуститься в кают-компанию, подкрепиться горячим ужином и быть готовыми к новой атаке через час.

В одном отношении атака на «Шеффилд» принесла пользу: она показала, что магнитные взрыватели никуда не годятся. Вместо них в торпеды были поставлены контактные взрыватели, а углубление уменьшено до 7 метров.

Маунд прожектором информировал Сомервилля о своих планах, а тот, в свою очередь, радировал Тови:

«Вторая ударная волна покинет «Арк Ройял» примерно в 18.30».

Но это сообщение совсем не обрадовало адмирала Тови и его штабных. Не зная об инциденте с «Шеффилдом» (адмирал Сомервилль мудро решил, что сейчас не время об этом докладывать), на флагманском линкоре полагали, что нет никаких причин надеяться, что вторая ударная волна, атакуя «Бисмарк», будет успешнее первой. Время уходило стремительно: теперь уже требовалось чудо, чтобы замедлить ход «Бисмарка» за те пять часов, что оставались до полуночи.

Если не считать погоды и вызванной ею морской болезни, которая изводила молодых матросов на «Бисмарке», то день прошел более-менее спокойно. Надежды сменялись разочарованием, а затем появлялись снова.

Очень волнующим был момент около 8 часов утра, когда сигнальщик, находящийся в «вороньем гнезде» на мачте, заметил верхушки мачт нескольких военных кораблей, прошедших слева направо вдоль линии северного горизонта. Это был дивизион Вайна, спешащий на рандеву с адмиралом Тови. К счастью, противник вскоре исчез из вида.

Появление «Каталины» Бриггса, а за ней — «Свордфишей» вызвало всеобщую депрессию. Это означало, во-первых, что они снова обнаружены, а во-вторых, что где-то поблизости находится английский авианосец, вероятно «Арк Ройял». Но утро сменилось днем, день — вечером, и никаких новых событий не последовало. Никто их не атаковал, и многие в штабе адмирала Лютьенса стали думать, что авианосец находился на расстоянии, которое было достаточным, чтобы выслать самолеты-разведчики с дополнительными бензобаками, но чрезмерным для самолетов с подвешенными торпедами. Возможно, атаки не будет вообще. Но даже если «Свордфиши» атакуют, стоит ли этого так сильно опасаться? Как говаривал адмирал Лютьенс, торпеды для

«Бисмарка» подобны комариному укусу: делают ранку, но не более того. Разве не было это доказано два дня назад, когда попавшая в броневой пояс торпеда едва сделала выбоинку на броне?

В течение всего дня потоком шли сообщения из штаба военно-морской группы «Запад», информировавшей о подготовительных мероприятиях в море и на берегу к приему «Бисмарка». Оценочное время его прибытия было определено в полдень завтрашнего дня. Из-за условий погоды следовало идти прямо в Брест, а не в Сент-Назер или Ла Паллис.

На подходах к базе уже действуют тральщики и флотилия противолодочных кораблей. Рейхсмаршал Геринг приказал командиру атлантической авиагруппы полковнику Гарлингхаузену оказать «Бисмарку» всю возможную поддержку. Такой же приказ получили подводные лодки адмирала Деница. Во второй половине дня пришло сообщение и из штаба военно-морской группы «Север» о том, что «почти в 200 милях за кормой» обнаружен линкор «Родней» с тремя эсминцами, а это означало, что «Родней» в погоне не участвует.

Все эти сообщения поднимали настроение личного состава, создавали впечатление, что корабль уже практически находится в безопасности. Через несколько часов наступит темнота, а на следующее утро «Бисмарк» будет уже находиться под прикрытием собственной авиации у самых берегов Франции.

А затем на фоне заката за кормой «Бисмарка», где в течение двух прошедших суток было пустое море, мелькнула какая-то тень, быстро принявшая в окулярах дальногомера очертания крейсера противника.

Его опознали как крейсер типа «Саутхемптон». «Почти наверняка «Шеффилд»», — высказал свое мнение адмирал Лютьенс. Если это так, то, значит, и остальные корабли соединения «Н» — «Ринаун» и «Арк Ройял» — тоже где-то поблизости. Понимая стремление англичан уничтожить его любой ценой, Лютьенс был уверен, что

будет атакован этими кораблями, даже если те понимают риск самим быть утопленными при этой атаке.

Видимо, «Ринаун» и «Шеффилд» нападут на него с наступлением темноты. Будет ли при этом «Арк Ройял» ждать рассвета или тоже атакует его ночью своими торпедоносцами? Все это было бы не так страшно, если бы имелось достаточно горючего. Бой прежде всего означает маневрирование на режиме полного хода, а как это сделать, если при экономном ходе в 20 узлов горючего едва хватит до Бреста. Как должен был сожалеть Лютьенс, что не дозаправился топливом в Бергене или в Арктике! Сделай он это, то мог бы все это время следовать скоростью на 4—5 узлов больше, что означало бы проход лишних 160 миль.

Тогда бы к нынешнему моменту он был бы практически вне опасности. Адмирал решил, что, если не удастся ночью избежать боя, необходимо, чтобы утром его встретил танкер-заправщик.

«Критическая ситуация с топливом,— радировал он в штаб группы «Запад».— Когда я могу ожидать танкер?»

В Париже адмирал Саалвехтер ничего не мог понять. Он знал, что на «Бисмарке» мало топлива, но не настолько же, чтобы не добраться до Бреста. Он приказал репетовать сигнал обратно на «Бисмарк», добавив: «Текст радиogramмы дошел, судя по всему, в искаженном виде. Я полагаю, что вы имеете достаточно топлива?» Но тем не менее приказал танкеру «Эрмланд» немедленно выходить в море.

Намеревался ли что-то ответить Лютьенс на эту радиogramму, мы уже никогда не узнаем, поскольку едва он ее получил, как пронзительно зазвенели прерывистые звонки, сопровождаемые воем сирены.

Воздушная тревога! Ее ждали весь день, но, как обычно, она застала всех врасплох.

* * *

Надежды адмирала Сомервилля выпустить к 18.30 новую ударную волну с авианосца оказались слишком оптимистичными. «Арк Ройял», повернувший под ветер, чтобы принять вернувшиеся ни с чем самолеты, швыряло из стороны в сторону набегающей на корму волной, создавая временами впечатление, что корабль вообще не управляется. В подобных условиях было совершенно невозможно быстро принять пятнадцать машин, спустить их на ангарную палубу, дозаправить горючим, перевооружить и снова поднять на полетную палубу.

Кроме того, капитана 1-го ранга Маунда все более беспокоило состояние машин корабля. Внезапно вспыхнуло масло в подшипнике центрального гребного вала. Когда об этом доложили старшему механику авианосца Тони Оливеру, тот запретил останавливать машину. На подшипник стали лить оливковое масло из канистр, а морской водой из шланга охлаждали раскаленные докрасна детали...

Командовать второй ударной волной было поручено капитану 3-го ранга Тиму Куди. Капитан 3-го ранга Стюарт-Мур летел в качестве его заместителя. Оба старших офицера и 43 их подчиненных: пилоты, наблюдатели и воздушные стрелки — не питали никаких иллюзий относительно того, что их ждет впереди.

Злосчастная атака на «Шеффилд» имела и положительную сторону, показав, что взлет и посадка при такой погоде не так уж страшны, как казалось. Кроме того, все они находились под гнетом вины, что не сумели опознать «Шеффилд» и атаковали свой корабль, а потому все рвались в новый полет, чтобы стряхнуть с себя это тяжелое чувство. Все они понимали, что являются последней надеждой и флота, и всей Англии, и если они не остановят «Бисмарк», сделать это будет уже некому.

Погода была столь же плохой, как и раньше: бушующее море, низкая облачность до 200 метров, ливневые дожди и шквалы, временами сводящие видимость к нулю.

Вначале предполагалось послать вместе с торпедоносцами истребители «Фальмар», чтобы они отвлекли на себя внимание расчетов немецких зенитных орудий во время атаки торпедоносцев, однако условия для их взлета были совершенно невозможными. Как это смешно ни звучит, но только тихоходные, неуклюжие, устаревшие «Свордфиши» способны были действовать при такой погоде.

В 19.00, находясь от «Бисмарка» в 38 милях, капитан 1-го ранга Маунд развернул авианосец под ветер и уменьшил скорость до 12 узлов. Капитан 2-го ранга Трайл встал на мостике со своим зеленым флагом. Под ним на полетной палубе, рыча моторами, выстроились 15 торпедоносцев — все типа «Свордфиш».

В 19.10 Трайл дал отмашку флагом, механики выбили из-под колес тормозные колодки, капитан 3-го ранга Куди прибавил газу, и второй раз за сегодняшний день биплан N5A, неуклюже пробежав по палубе, поднялся в штормовое небо. За ним один за другим последовали остальные.

Самолеты летели, разбившись на звенья по две-три машины в каждом. На этот раз ошибки исключались. Пилоты были специально проинструктированы о «Шеффилде», который должен был служить для них ориентиром и дать окончательное направление на цель.

Они обнаружили «Шеффилд» около 8 часов вечера, затем потеряли из вида и не смогли обнаружить снова до 20.35. Капитан 1-го ранга Лерком просигналил капитану 3-го ранга Куди: «Противник в 12 мйлях прямо по курсу!» (Так 136 лет назад капитан 1-го ранга Блэквуд, находясь у Кадиса, просигналил Нельсону: «Противник выходит из гавани».)

Над «Шеффилдом» условия для атаки были относительно хорошими с нижней кромкой облаков в 600 метрах, местами — 1700 метров.

Капитан 3-го ранга Куди приказал набирать высоту, намереваясь собрать всю группу над тучами, там разде-

литься и появиться над «Бисмарком» с разных курсовых углов, чтобы тому было гораздо труднее избежать выпущенных торпед. Но командир авиагруппы не знал, что «Бисмарк» в этот момент шел прикрытый, говоря языком синоптиков, сплошным «фронтом облаков»: настоящей стеной из туч, чья верхняя кромка находилась на высоте примерно 3500 метров, а нижняя — почти на уровне моря.

Маленькие бипланы карабкались вверх на 2000, 2300, 2700 метров, но все никак не могли пробить сплошную облачность. Куди стало ясно, что организовать координированную атаку не удастся. Каждому звену придется идти в атаку по собственному усмотрению. И он приказал именно так и действовать.

Как ведущий своего собственного звена, капитан 3-го ранга Куди первым вышел в атаку, заходя с наветренной стороны кормового курсового угла. Самолеты звена вместе пробивались через густую облачность вниз.

Стрелка высотомера стремительно бежала по циферблату: от 2700 до 1700 метров, от 1000 до 350 метров, но не было никаких признаков того, что тучи начинают рассеиваться. Куди уже начал побаиваться, что, так и не пробив облачность, они врежутся в море.

Наконец где-то на высоте всего 250 метров им удалось пробить облака вместе с одним самолетом из 3-го звена, случайно присоединившегося к ним. Но оказались они не за кормой «Бисмарка», как рассчитывали, а в четырех милях впереди него: вся громада гигантского линкора шла прямо на них. Атаковать против ветра при такой погоде было бы самоубийством. Поэтому все звено, совершив разворот влево, снова ушло в облака, чтобы выйти на «Бисмарк» с левого борта.

Через несколько минут с мостика крейсера «Шеффилд» увидели вспышки выстрелов с левого борта «Бисмарка» и коричневые шапки разрывов в воздухе. Было 20 часов 53 минуты. Последняя атака началась.

Весь день подводная лодка «U-556» шла на юго-восток, направляясь, как и «Бисмарк», к побережью Франции и так же имея топлива в обрез. Регулярно получая из штаба подводных сил сообщения о месте «Бисмарка», на лодке понимали, что линкор вместе со своими преследователями идет пересекающимся с ними курсом.

Подводники все это воспринимали с огромным интересом, поскольку «Бисмарк» был их «усыновленным ребенком», а в его кают-компани висело скрепленное подписью и отпечатком большого пальца их командира капитан-лейтенанта Вольфарта обязательство отражать все выпущенные в линкор торпеды, охраняя и оберегая его на всех океанах, морях, озерах, прудах и лужах всего мира.

И вот как будто по какому-то чудесному промыслу неожиданно им предоставлялась возможность выполнить свое шутовское обязательство.

Вечером после ужина сигнальщик на рубке доложил о двух крупных военных кораблях, обнаруженных прямо по курсу. Вахтенный офицер дал сигнал ревунгом, все прыгнули вниз, задраили рубочный люк, и «U-556» быстро погрузилась.

На глубине 10 метров Вольфарт, выровняв лодку, поднял перископ. Взглянув в него, он едва мог поверить своим глазам. В окуляре находился легендарный авианосец «Арк Ройял» с самолетами «Свордфиш» на палубе. Авианосец шел прямым курсом (без зигзага) и не имел эсминцев охранения. На траверзе авианосца находился линкор (Вольфарт ошибочно принял его за «Кинг Джордж V», что простительно с учетом погоды и видимости), также идущий без охранения прямым курсом.

Это была ситуация, о которой любой командир подводной лодки может только мечтать. «Я мог занять позицию между ними и поразить оба корабля одновременно,— записал Вольфарт в вахтенном журнале (и это было не пустое бахвальство, ибо Вольфарт принадлежал к числу наиболее опытных командиров).— Если бы у

меня сохранились торпеды». Но все свои торпеды он истратил на суда конвоя НХ-126. Как он сожалел, что послушал своего штурмана и истратил последнюю торпеду на какую-то отставшую от конвоя рухлядь!

Жадно схватив синицу, он упустил сразу двух журавлей! И каких! В отчаянье он беспомощно смотрел в перископ, как огромные корабли проходят не более чем в 200 метрах от его торпедных аппаратов, молча проводив их взглядом, пока могучие корабли противника не исчезли вдали.

* * *

На адмиральском мостике «Кинг Джорджа V» и в рубке флагманской прокладки адмиралу Тови и его офицерам ничего не оставалось делать, как снова ждать известий, томительно считая минуты. Уже не вычислялось место противника относительно их собственной позиции, не отдавалось никаких приказов по соединению. Все уже было решено за них количеством оставшегося топлива. Все знали, что менее чем через три часа, если не произойдет чуда, им придется поворачивать обратно. Все были измучены физически и эмоционально, а свирепая болтанка тоже не добавляла хорошего настроения.

Набегающие с кормы волны захлестывали ют корабля, опуская вниз корму, взвизгивающую, как плохо отрегулированные автомобильные тормоза. Поднявшийся нос грузно опускался в воду, поднимая тонны воды и брызг, водопадами низвергавшихся за борт при его очередном подъеме. Затем корабль тяжело кренился на правый борт, застывал на момент в этом положении, как задумавшийся пьяница, выпрямлялся и начинал падать на левый борт.

За кормой в надвигающихся сумерках еще виднелся «Родней», напоминая своим силуэтом гигантскую таксу, испуганно нюхающую воздух из страха отстать от хозяина. Эсминцы «Тартар» и «Машона», почти невидимые в каскадах бушующих волн, брызг и пены, делали все

возможное, чтобы поддержать эскадренный ход. Их торчащие из воды мостики напоминали вздыбленных коней, все остальное находилось в воде.

В рубке флагманской прокладки офицеры стояли вокруг штурманского стола, держась за переговорные трубы, вделанные в палубу кресла и за что угодно, чтобы сохранить равновесие при качке. На карте лежали штурманские линейки, циркули и карандаши в ожидании новых сообщений о месте противника, которое только за сегодняшний день отмечалось не менее 100 раз. Офицеры нервничали, расхаживали по рубке, поднимались на ходовой мостик, о чем-то переговариваясь с командиром корабля и вахтенным офицером, курили, беседовали между собой, убивая медленно текущее время. Только сам адмирал Тови был спокоен и холоден, прекрасно владея собой, излучая уверенность и хладнокровие.

Казалось, что обстановка не зависела от чуда, а полностью находилась под его контролем. Это была уверенность, пронизывающая весь корабль, она убеждала каждого матроса, которые никогда не разговаривали с адмиралом и едва видели его, а сейчас в ожидании боя находились на своих боевых постах, что под командованием этого адмирала все будет хорошо, как бы ни повернулись события. Он всегда найдет наилучший выход.

Звонок из радиорубки возвестил о принятии очередной радиограммы. Флагманский связист немедленно прочел ее содержание командующему: «От командира ударной авиагруппы. Судя по всему, попаданий не достигнуто».

Это был завершающий удар, к которому, впрочем, давно уже все были готовы. Времена чудес давно уже канули в прошлое. Но, конечно, все чувствовали горечь и разочарование, неизбежное у людей, сделавших столько для достижения цели и оставшихся ни с чем.

Адмирал Тови не сказал ничего. Только улыбнулся и вздохнул. Надо уметь и проигрывать достойно.

На «Роднее» также царило всеобщее разочарование и уныние. Капитан 1-го ранга Делраймпл-Гамильтон, верный привычке держать своих подчиненных в курсе всех событий, обратился к экипажу по корабельной трансляции: «С сожалением хочу вам сообщить, мы только что получили известие, что и вторая атака торпедоносцев на «Бисмарк» не увенчалась успехом. В результате мы потеряли последний шанс замедлить движение противника, нагнать его и навязать ему бой».

Старший помощник командира попросил разрешения сыграть отбой боевой тревоги и дать возможность людям покинуть свои места по боевому расписанию. Измученные люди покидали свои места с видом марафонцев, вынужденных сойти с дистанции за несколько метров от финиша.

Хотя все надежды уже рухнули, соединение продолжало идти прежним курсом, ожидая приказа от флагмана. В этот момент на флагманский мостик была доставлена еще одна радиограмма, на этот раз с «Шеффилда», где говорилось: «Противник лег на курс 340°».

Прочтя ее, адмирал Тови был весьма озадачен: 340° означало, что «Бисмарк» лег на северо-северо-западный курс. Другими словами, что немецкий линкор повернул прямо навстречу его кораблям. «Боюсь, что Лерком начал страдать обманом зрения»,— вздохнув, прокомментировал это сообщение адмирал Тови. Командующий имел в виду, что командир «Шеффилда» ошибочно определил движение «Бисмарка» слева направо как справа налево.

Это была довольно частая ошибка, особенно при наблюдении за движениями корабля с большого расстояния при плохой видимости, хотя подобного едва ли можно было ожидать от такого опытного офицера, как Лерком. Все сочувствовали бедняге Леркому: надо же было запустить такой ляп именно сейчас! Но через несколько минут прибыла еще одна радиограмма, на этот раз с самолета-разведчика: «Противник движется курсом

на север». Это сообщение совершенно сбило всех с толку в штабе адмирала Тови: общее мнение было, что «Бисмарк», совершив полную циркуляцию, уклоняясь от торпед, теперь должен развернуться вправо и лечь на прежний курс.

Прошло еще несколько минут. В штабе адмирала Тови терялись в догадках. Затем пришло еще одно сообщение от наблюдающего за «Бисмарком» самолета-разведчика, подтвердившее информацию, полученную с «Шеффилда»: противник направляется на северо-северо-запад.

И тут в эфире снова появился «Шеффилд», подтвердив, что «Бисмарк» идет на север.

Теперь уже не было никаких сомнений, что это так. Видимо, что-то серьезное, очень серьезное случилось на «Бисмарке», вынудив его изменить курс.

Адмирал Тови и его офицеры переглянулись, не скрывая небывалой радости.

* * *

Капитан 3-го ранга Куди и его четыре биплана наконец пробили низкую облачность, оказавшись, как и было задумано, с левого борта «Бисмарка». «Свордфиши» снизились, нацелившись на нос линкора, чтобы взять необходимое упреждение.

Весь левый борт немца полыхнул огнем. Трассирующие очереди, как бы состоящие из красных, зеленых, оранжевых и белых бильярдных шаров, пологими траекториями устремились навстречу самолетам.

Пилоты старались следовать четким наставлениям производства торпедной атаки, которые ими были проштудированы в годы учебы: торпеда сбрасывается при скорости 90 узлов, с высоты 30 метров, на расстоянии 300 метров от цели. Но вставшая перед ними стена огня выбила все наставления из головы.

Самолет младшего лейтенанта Диксона, получив попадания осколками зенитных снарядов, вынужден был

отвернуть влево по ветру. Наблюдателю самолета из 3-го звена, вышедшего в атаку чуть позже остальных, показалось, что он видел столб воды, поднявшийся за дымовой трубой «Бисмарка», хотя никакой уверенности в этом у него не было. Эсмонд Кавер, наблюдатель на машине капитана 3-го ранга Куди, вообще ничего не увидел. Их торпеда прошла мимо, а когда они сделали круг над «Бисмарком», начался ливень, накрыв от них завесой всю видимость. Куди решил, что остальные его самолеты вообще не обнаружили «Бисмарк», а потому перед возвращением на авианосец передал сообщение: «Судя по всему, попаданий не достигнуто», которое и было принято адмиралом Тови.

Но как раз в это время со стороны правого борта «Бисмарка» появились три самолета, ведомые лейтенантом Годфри-Фассеттом по кличке Перышко (прозванному так за его мощную комплекцию). Звено поднялось до высоты 3000 метров, но, не пробив верхнюю кромку облаков и обнаружив, что на их плоскостях началось обледенение, не мешкая, прямо с этой высоты устремилось в атаку, ориентируясь по показаниям радара ведущей машины.

Выскочив из облаков с правого борта «Бисмарка», Годфри-Фассетт обнаружил рядом с собой только один самолет, управляемый младшим лейтенантом Кеннетом Паттиссоном. Третий «Свордфиш» куда-то пропал. Два оставшихся самолета пошли в атаку, видя, как выплевывает огонь весь правый борт линкора, направляя на них разноцветные трассы, слышали, как шуршат осколки по брентовой обтяжке их фюзеляжа и крыльев, но выпустили торпеды. Они полагали, что видели одно попадание.

Именно в этот момент четыре из пяти торпедоносцев 3-го и 4-го звена вынырнули из облаков за кормой «Бисмарка» и атаковали линкор с кормового курсового угла левого борта.

Корабль продолжал вести сильнейший зенитный огонь, и один из самолетов был изрешечен осколками,

летчик и наблюдатель — ранены, но торпедоносец удержался на боевом курсе и сбросил свою торпеду вместе с остальными, хотя и не претендовал на попадание.

Между тем заблудившийся самолет 2-го звена, управляемый младшим лейтенантом Тони Билом, поблуждав в облаках и не обнаружив «Бисмарк», вернулся к «Шеффилду», чтобы тот навел его на противника. Наблюдатель Била, младший лейтенант Френд, просигналил на «Шеффилд»: «Где цель?» На это Лерком ответил: «Противник в 15 милях по пеленгу 340», напомнив экипажу, что они ищут не «цель», а «реального противника».

Набрав высоту, Бил снова ушел в облака. Но не успел он их достичь, как увидел внизу «Бисмарк», и сделал круг, чтобы зайти на корабль с носового курсового левого борта. Пилот успел заметить, как не похож «Бисмарк» своим низким, приземистым силуэтом на английские корабли. Развернувшись, Бил совершил храбрый заход под ветер, долго и доблестно держась на боевом курсе, сбросив торпеду с расстояния 750 метров.

Как это ни странно, «Бисмарк» открыл огонь, когда машина Била стала выходить из атаки. В этот момент, по словам Френда, вся палуба «Бисмарка» буквально взорвалась огнем, а море покрылось сплошными всплесками от падающих осколков и снарядов.

Хвостовой стрелок старший матрос Пимлот дал несколько крупнокалиберных очередей, целясь в палубу «Бисмарка», не столько в надежде нанести противнику какой-либо урон, сколько для поднятия боевого духа от собственной удали. Младший лейтенант Френд не отрывал бинокля от глаз, желая увидеть результаты атаки, и был вознагражден видом огромного столба воды, поднявшегося в самой середине корабля с левого борта.

«Когда я возбужденным голосом доложил об этом Билу,— вспоминал Френд,— я услышал ликующий вопль Пимлота, махающего руками в ритме танца джигги. Командир чуть развернул машину и тоже успел увидеть уже опадающий столб воды. Таким образом, мы

все трое наблюдали попадание нашей торпеды.»* Один из самолетов-разведчиков также видел это.

Два самолета 5-го звена также потеряли друг друга в облаках. Командир звена лейтенант Оуэн-Смит увидел вблизи себя разрывы зенитных снарядов еще на высоте 1200 метров. Пробив облачность на высоте около 300 метров, он оказался далеко за кормой «Бисмарка» и, разворачиваясь для выхода в более удобную позицию для атаки, также увидел огромный столб воды, поднявшийся над кормовой частью правого борта «Бисмарка» в тот момент, когда Годфри-Фассетт и Паттиссон выходили из атаки. Сам он, отлетев на 5 миль, снизился, чуть не касаясь колесами шасси воды, и выпустил свою торпеду с расстояния около 1000 метров. Его наблюдатель результатов атаки заметить не успел и не претендовал на попадание.

Второй самолет 5-го звена не смог пробиться через зенитный огонь, освободился от торпеды и улетел.

Потеряли друг друга и два самолета 6-го звена. Ведущий, младший лейтенант Виллкокс, зашел в атаку с высоты около 650 метров, но без успеха. Второй вернулся к «Шеффилду» для наведения на цель, вышел в атаку со стороны правого борта почти над уровнем моря, но тоже не добился результатов.

Атака началась около 21.00 и продолжалась менее получаса.

На обратном пути к «Арк Ройялу» торпедоносцы снова пролетели мимо «Шеффилда». Самолеты покачивали крыльями, пилоты махали руками. С мостика крейсера махали им в ответ, приветствовали радостными криками не столько за достигнутый успех (о котором еще никто не знал), сколько от радости видеть их снова целыми и невредимыми.

Едва последний самолет исчез из вида за кормой «Шеффилда», как с крейсера снова заметили «Бисмарк», — он

* Из троих в войне уцелел только Френд.

появился из дымки, совершая циркуляцию влево. Пока с «Шеффилда» наблюдали за ним, над левым бортом «Бисмарка» появились вспышки огня, сопровождаемые выбросами черных облаков дыма.

Первой реакцией на крейсере было удивление. Объяснить все можно только тем, что на «Бисмарке», потеряв голову от злости, вызванной налетом авиации, решили сорвать эту злость на единственном английском корабле, находящемся в пределах видимости. Залп упал недолетом более чем на милю.

Кто-то весьма скептически отозвался по поводу подготовки немецких комендоров. Но это все-таки был «Бисмарк», который вовсе не случайно утопил «Худ» в течение 6 минут. Новый залп был засечен по вспышкам орудий и уносимому ветром черному пороховому дыму. Капитан 1-го ранга Лерком приказал резко изменить курс, чтобы избежать снарядов, летящих прямо на крейсер. На мостике и на боевых постах верхней палубы, считая секунды, томительно ожидали падения снарядов. Десять секунд, двадцать секунд — каждая длинная, как молитва.

На тридцатой секунде море с обоих бортов крейсера рвануло оглушительным грохотом и вверх поднялись огромные белые столбы воды — некоторые не меньше Нельсоновской колонны на Трафальгарской площади. Это уже было накрытие. Осколки застучали по бортам и надстройкам, выкашивая расчеты зенитных автоматов. 12 человек были ранены, пять из них — тяжело (позднее трое скончались).

Капитан 1-го ранга Лерком снова круто положил руль на борт и стал полным ходом выводить корабль из-под огня, приказав ставить дымзавесу. Еще четыре залпа «Бисмарка» упали в опасной близости от крейсера, пока дымовая завеса не закрыла «Шеффилд» от противника.

Именно в этот момент Лерком засек, что «Бисмарк» движется на север и передал ту радиограмму («Против-

ник идет курсом 340°), которая так озадачила адмирала Тови.

Уходя из-под огня, Лерком вел «Шеффилд» на запад по дуге большого круга. Когда дымзавеса рассеялась, Лерком снова увидел вдали «Бисмарк», продолжавший идти северным курсом, и послал об этом еще одно сообщение адмиралу Тови. Затем «Бисмарк» исчез из вида. Попытались отыскать его радаром, но выяснилось, что радиолокационная аппаратура выведена из строя попаданием осколка. Это означало, что даже если «Шеффилд» снова визуально обнаружит «Бисмарк», он все равно не сможет следить за ним после наступления темноты.

Вскоре вынужден будет прервать наблюдение и последний из самолетов-разведчиков и контакт с «Бисмарком» снова будет потерян всеми и полностью. Ночью оставленный без наблюдения «Бисмарк» будет идти своим прежним курсом, а на рассвете уже войдет под прикрытие Люфтваффе.

Пока Лерком лихорадочно размышлял о том, что делать дальше, благосклонное Провидение решило вмешаться и помочь ему.

«Корабли по пеленгу «Красный»: Один-Пять», — пролаял сигнальщик, и из дымки в каскадах брызг появились эскадренные миноносцы Вайна, приведенные Великим Промыслом в нужный момент на нужное место.

Эсминцы выглядели блистательно, вздымаясь на волнах и пропадая в них чуть ли не по клотики, несясь полным ходом и подняв такое количество брызг, что, казалось, они несут на себе дождевой шквал.

«Где противник?» — сигналом запросил Вайн, и Лерком сообщил ему предположительный пеленг и расстояние до «Бисмарка». Эсминцы, не замедляя хода, пронесли мимо «Шеффилда» и исчезли в восточном направлении.

Через 40 минут, когда уже последний «Свордфиш» повернул обратно на «Арк Ройял», польский эсинец

«Перун», идущий на левом фланге дивизиона Вайна, поднял сигнал: «Вижу противника!»

Между тем торпедоносцы второй ударной волны все благополучно добрались до авианосца и пошли на посадку, что заняло более часа из-за повторных попыток некоторых машин зайти на качающуюся палубу «Арк Ройяла».

Три самолета при этом были повреждены так, что их без промедления выкинули за борт. Машина Сванотона — 4С — принесла на крыльях и фюзеляже 175 осколочных пробоин, хотя пилот и его раненый стрелок уцелели. Остальные бипланы были спущены на ангарную палубу для заправки горючим и перевооружения, с тем чтобы на рассвете быть готовыми вылететь в новую атаку.

Экипажи торпедоносцев были собраны для устного доклада, после чего капитан 1-го ранга Маунд сообщил Сомервиллю и Тови: «Вероятно одно попадание в середину корабля». Через полчаса командир авианосца передал новую радиограмму: «Возможно еще одно попадание в правый борт».

Это была очень корректная оценка результатов атаки.

Торпеда действительно попала в середину корабля с левого борта, взорвавшись, как и торпеда, выпущенная накануне самолетом с «Викторизеса» у броневое пояса. Взрывом было ранено несколько человек, но не причинено никаких повреждений. Это, видимо, была торпеда младшего лейтенанта Била.

Но совсем другим было попадание с правого борта. Старший матрос Херцог, заряжающий из 37 мм зенитных автоматов с правого борта кормовой части линкора, видел, как два самолета, вынырнув из облаков, устремились, как ему показалось, прямо на него. (Можно почти точно заявить, что это были машины Годфри-Фассетта и Паттиссона). Херцог заметил, что самолеты шли на очень малой высоте, почти касаясь колесами шасси верхушек волн. Он обратил внимание также на

то, как доблестно они держались под шквальным зенитным огнем на боевом курсе, подойдя так близко к кораблю, что оказались в мертвой зоне для стрельбы из 37 мм автоматов.

На полном ходу «Бисмарк» пытался отвернуть влево. Херцогу показалось, что один из торпедоносцев нацелился на середину корабля, а второй — на корму. Комендор точно видел, как оба биплана сбросили торпеды, но потом потерял их из вида из-за резкого поворота корабля.

Затем раздался взрыв. Вместе со всем расчетом автомата Херцог был сбит с ног и увидел целую стену воды, обрушившуюся на кормовую часть «Бисмарка» с стороны правого борта.

Матросы, стоявшие на подаче снарядов в погребе башни «Бруно» далеко в носу, почувствовали, как какая-то дрожь прошла по всей длине корабля. Будто кто толкнул линкор назад.

В машинном отделении Герхард Юнак увидел, как листы палубного настила изогнулись и снова выпрямились «почти на метр».

Механику Клотче из дивизиона борьбы за живучесть показалось, что весь линкор сжался и распрявился подобно аккордеону.

В момент попадания торпеды «Бисмарк» совершал циркуляцию влево. На мостике капитан 1-го ранга Линдеман дал команду: «Так держать», т.е. поставить руль в центральное положение. Линкор не ответил на перекладку руля, продолжая катиться влево, сильно кренясь.

На кормовом посту управления матрос Альфред Айх заметил, что указатель скорости показывает 28 узлов, в то время как репитер компаса говорит о том, что корабль совершает циркуляцию.

На кормовом командно-дальномерном посту Мюлленгейм-Рехберг, взглянув на указатель положения руля, увидел, что тот заклинен на положении 15° влево. По мере совершения циркуляции корабль продолжал все

более крениться. Некоторым показалось, что он перевернется. На боевых постах люди глядели друг на друга с неуверенностью и страхом. Кто-то завопил: «Погибаем!»

Линдеман приказал уменьшить скорость, и хотя корабль продолжал циркуляцию, он постепенно выпрямился, встав более-менее на ровный киль, следуя носом за направлением ветра.

С левого борта открылся «Шеффилд», и Шнайдер приказал башням главного калибра открыть огонь. Было зафиксировано накрытие, после чего противник закрылся дымовой завесой.

В этот момент на мостик поступил доклад о повреждениях, причиненных попаданием торпеды. Торпеда ударила прямо в корму примерно в 7 метрах ниже ватерлинии, взорвалась, сделав пробоину в районе отделения рулевых машин, которые оказались затопленными. Гребные винты не пострадали, но рули заклинило в положении 15 градусов на левый борт. Взрывом был также уничтожен кормовой гидроакустический пост, вода из которого по коридорам гребных валов проникла в машинное отделение левого борта.

Матрос Блюм, входящий в группу борьбы за живучесть, вспомнил, как он имитировал погибшего на учениях в отделении рулевых машин и как при этом перепугался. Он вспомнил также слова офицера, руководящего занятиями, сказавшего: «Шансы, что сюда будет попадание, можно оценить как один к ста тысячам».

Первым делом было необходимо попытаться «освободить» заклиненные рули, для чего нужно было послать водолазов в затопленный отсек, где находились рулевые машины. Корабль дрейфовал, подгоняемый ветром, рыская на курсе между северным и северо-западным направлениями.

Через громкоговоритель была отдана команда: «Всем водолазам собраться на корме». Дело, которым должны были заняться водолазы, было долгим и трудным. Для начала нужно было проникнуть в затопленное

отделение рулевых машин и эти машины вырубить, а затем перейти в также затопленное помещение ручного привода рулей и подсоединить его к специальной муфте.

Еще до того как эта работа началась, адмирал Лютьенс совершил еще один странный поступок. Полагая, что рули уже не удастся отремонтировать, и, видимо, желая с достоинством спуститься в Валгаллу, он со своими обычными краткостью и фатализмом дал следующую радиogramму в Берлин: «Корабль неуправляем. Мы намерены драться до последнего снаряда. Да здравствует Гитлер!» Такая эпическая героика в подобный момент, когда ничего еще не было известно об истинном характере повреждений, никак не могла способствовать повышению боевого духа его штабных офицеров и радистов, которые из-за проблем с частотами потратили почти два часа, чтобы передать эту радиogramму в штаб группы ВМС «Запад».

Но среди остального экипажа еще не отмечалось заметного уныния.

«Мы очень верили нашему командиру, — заметил один из матросов, — и были уверены, что с ним бояться нечего, и до конца оставались полными надежд».

В это время два инженера-механика, лейтенанты Гизе и Рихтер, приступили к ликвидации повреждений. Они приказали подкрепить переборку, сдерживающую напор воды в отделении рулевых машин, устранили течь из разбитого гидроакустического поста и удалили воду из машинного отделения левого борта.

Между тем капитан 2-го ранга Леман с двумя водолазами добрался до бронированной крышки люка, ведущего в помещение главных рулевых машин. Люк отдраили. Вода сразу же хлынула в ведущий к люку коридор. Затем, по мере того как корма поднималась на волне, уровень ее в отсеке резко понижался — вода стекала обратно в море. Но тут корма опускалась снова, как вышедший из управления лифт. Уровень воды снова резко поднимался, перехлестывая через люк, который

пришлось спешно задраить и укрепить брусьями. Водолазы не имели возможности даже проникнуть в помещение, а тем более — двигаться и работать.

Матрос Херцог видел, как небольшая группа офицеров, включая командира, собралась на юте, что-то обсуждая. Херцогу показалось, что среди них единственным сохранившим хладнокровие был старший механик капитан 2-го ранга Леман, остальные что-то нервно доказывали, отчаянно жестикулируя. Кто-то предложил спустить водолаза прямо за корму, чтобы тот таким образом добрался до рулей и попытался их отремонтировать. Но от этого пришлось отказаться: рули находились прямо под кормовым подзором, и водолаза либо сразу же засосало под днище корабля, либо убило ударом волны о борт.

Некоторые добровольно вызвались спуститься к рулям со взрывчаткой и, пожертвовав собой, взорвать рули вообще и уходить, управляясь машинами. Это предложение тоже было отклонено: даже если бы добровольцам и удалось бы добраться до рулей, то взрывом можно было повредить и винты, что означало бы окончательный выход корабля из строя и делало его полностью беспомощным.

Оставалось одно — попытаться продолжать следовать юго-восточным курсом, управляясь машинами. Капитан 1-го ранга Линдеман пробовал все возможные комбинации, передвигая рукоятки машинного телеграфа: средний вперед левой машиной, стоп — центральной и правой машиной; средний вперед левой и центральной машиной, малый назад правой машиной; полный вперед левой машиной, средний вперед — центральной, стоп — правой машине. Но все попытки приводили к одному и тому же результату: в то время как нос корабля удавалось повернуть более-менее в желаемом направлении, положенные на левый борт рули неуклонно уводили нос корабля обратно на ветер в северо-западном направлении — навстречу опасности и все дальше от базы.

На линкоре все было в полном порядке: бесперебойно работали все машины и механизмы, полностью готовой к бою была артиллерия главного, вспомогательного и зенитного калибров, но заклиненные на 15° влево рули делали линкор беспомощным, как грудной младенец. От подобного абсурда можно было сойти с ума.

И, конечно, беда никогда не приходит одна.

Сигнальщики обнаружили, что эсминцы противника, замеченные накануне, окружают теперь корабль со всех сторон, маневрируя для выхода в торпедную атаку.

Лейтенант Мюлленгейм-Рехберг с кормового дальнего поста сразу же их опознал, сжав зубы от злости. Это были английские эсминцы типа «Трайбл» — те самые, что годом раньше утопили у Нарвика эсминец «Эрих Гизе», на котором тогда служил Мюлленгейм. История повторялась со всей своей зловещей неотвратимостью.

ГЛАВА 10

Едва получив подтверждение об изменении «Бисмарком» курса на север, адмирал Тови сразу же повернул свои корабли на юг — навстречу противнику. Суммарная скорость сближения превышала 30 узлов, и адмирал Тови надеялся, что еще до рассвета ему удастся вступить в боевой контакт с немецким линкором. Но, получив сообщение сначала от Сомервилля о роковом торпедном попадании в «Бисмарк», а затем от Вайна, вышедшего со своим дивизионом на визуальную видимость с противником, Тови уведомил свой штаб, что намерен отложить бой до утра.

«Я никогда не забуду,— вспоминал флаг-секретарь Тови капитан 1-го ранга Пиффард,— того испуганного взгляда, который появился на лице Дэдди Брайнда». Брайнд, как и все офицеры штаба адмирала Тови, опасался, что «Бисмарк» сможет за это время исправить повреждения и исчезнуть в ночи. Но Тови знал, что делал: непрекращающийся дождь, сокративший видимость до мили, обещал сделать ночь особенно темной, создавал совершенно невыносимые условия для ведения боя, когда практически невозможно отличить свои корабли от противника. Кроме того, адмирал был уверен, что эсминцы Вайна, вцепившись в немецкий линкор, уже не выпустят его из своих когтей.

Надо было иметь огромное моральное мужество, чтобы принять такое решение, считал Пиффард.

Тови дал радиограмму адмиралу Сомервиллю, чтобы тот держался со своим соединением «Н» в двадцати милях южнее «Бисмарка», оставляя свободным подход к нему кораблей флота метрополии и держать позицию

между противником и Брестом. Еще до рассвета, рассчитал Тови, он повернет свои корабли на юго-запад, проведет атаку со стороны восходящего солнца, используя с выгодой для себя состояние моря и направление ветра. Затем адмирал отправился в свою походную каюту, написал там обращение к экипажу и вручил его капитану 1-го ранга Паттерсону. В обращении говорилось:

«Экипажу линкора «Кинг Джордж V».

Уничтожение «Бисмарка» может иметь влияние на исход войны в той же пропорции, в какой ослабнет немецкий флот, потеряв один линкор из четырех.

Надеюсь, что Бог будет с вами и ниспошлет победу.

Джон Тови, 26.05.41 г.»

На «Роднее» после сообщения о неудаче последней атаки торпедоносцев был пробит отбой боевой тревоги. Теперь же звонки и ревуны боевой тревоги зазвучали снова, вытряхнули матросов из теплых гамаков, заставили их снова, сунув ноги в ботинки, разбежаться по своим местам в соответствии с боевым расписанием; многие натягивали на ходу форменки и брюки, размахивая касками и спасательными жилетами. По всему кораблю снова загремели трапы и настилы под ногами, залязгали задраиваемые люки и двери водонепроницаемых переборок.

Когда пришло сообщение, что ночью боя не ожидается, людям разрешили вздремнуть прямо на боевых постах. Командир снова выступил по трансляции, сообщив экипажу, что «Бисмарк» получил повреждение и они с «Кинг Джорджем V» рассчитывают добить его на рассвете.

У всех на линкоре поднялось настроение при мысли о том, что им все-таки удастся отомстить за гибель «Худа» Затем командира сменил корабельный капеллан,

пропевший молитву: «Господи Всемогущий, Всемиловитый Создатель, вручаем судьбу свою в руки Твои, дабы справедливо рассудил Ты нас с врагами нашими». Веками христианские воины вступали в бой с этой молитвой на устах, и если на «Бисмарке» были верующие, они шептали ту же молитву.

К северу от линкоров контр-адмирал Уэйк-Уолкер делал все возможное, чтобы догнать соединение адмирала Тови. Для экономии топлива капитан 1-го ранга Филлипс уменьшил скорость «Норфолка», но, получив сообщение об успешной атаке торпедоносцев, снова дал самый полный ход. С юга на 28-узловой скорости подходил крейсер «Дорсетшир». Крейсер «Эдинбург», уже направлявшийся на базу, узнав о повреждении «Бисмарка», развернулся и снова пошел в направлении противника. Однако горючего было уже слишком мало, и, получив сообщение, что бой отложен до утра, коммодор Блэкман был вынужден повернуть в Лондон-дерри.

Между тем адмирал Сомервилль, также получивший сообщение о том, что бой откладывается до утра, просемафорил на «Арк Ройял»: Когда мы сможем снова поднять ударную волну? При удаче мы сможем прикончить его до подхода кораблей флота метрополии». Капитан 1-го ранга Маунд, помня о случае с «Шеффилдом», мудро ответил: «Только тогда, когда точно не возникнет для самолетов путаница между своими и чужими кораблями».

За кормой «Роднея» прыгали на волнах эсминцы «Тартар» и «Машона», стараясь не потерять в темноте линкор и друг друга. Уже четверо суток они боролись с волнами, и все это время, по словам одного офицера, напоминало бесконечный пасмурный день, где время отмечалось только приемом пищи и вахтами. Но все на обоих эсминцах радовались, что им выпала удача участвовать в уничтожении «Бисмарка».

На «Тартаре» находился один армейский офицер, которого моряки называли «понго» (большая человекооб-

разная африканская обезьяна). Армеец был приятелем одного из лейтенантов эсминца и решил провести на корабле несколько дней своего отпуска, чтобы подышать морским воздухом. Не зная корабельных порядков и ничем не занятый, он как-то после ужина вышел на верхнюю палубу и огласил ночную тишину «дикими песнями из репертуара понго». Услышав это, капитан 2-го ранга Скайпвит приказал ему спуститься вниз. Интересно, что фамилия этого армейского офицера была Лютьенс.

* * *

В этот момент на сцене появилась третья и последняя из «Каталин» Берегового Командования, наблюдавших в течение дня за «Бисмарком». Это была «Каталина» О из 21-й эскадрильи, которой командовал старший лейтенант Хэтфилд, а вторым пилотом летел еще один американский «специальный наблюдатель» лейтенант Карл Рейнхарт.

Летающая лодка оставила Обан вскоре после полудня и почти через 12 часов полета обнаружила в разрыве облаков прямо под собой «Бисмарк», разворачивающийся на малом ходу. «Бисмарк» немедленно открыл зенитный огонь. Карл Рейнхарт видел, как голубые, зеленые, красные и белые снаряды трассирующими очередями летели в их направлении. «Это было похоже на ночной снеговой заряд,— вспоминал он,— когда хлопья снега летят, казалось, прямо в ветровое стекло кабины, но в последний момент улетают в сторону». Набрав высоту, «Каталина» вышла из-под огня, укрывшись в облаках.

* * *

Эсминцы «Тартар» и «Машона» принадлежали к типу «Трайбл» и входили в 6-й дивизион эскадренных миноносцев, а однотипные с ними «Коссак», «Маори» и «Сикх» числились в 4-м дивизионе. Это были новейшие и самые большие эсминцы английского флота, введенные

в строй перед самой войной — стремительные, элегантные и мощно вооруженные. Командовали ими наиболее опытные командиры — элита морских офицеров Королевского флота.

В сумерках, когда дивизион Вайна сблизился с «Бисмарком», сам Вайн уже четко сформулировал ту боевую задачу, которую он должен выполнить со своими пятью эсминцами. «Во-первых,— докладывал он позднее в рапорте адмиралу Тови,— я видел свою задачу в том, чтобы поддерживать постоянный контакт с противником, чтобы в любой момент навести на него ваши корабли. Во-вторых, попытаться еще до вашего подхода утопить или сильно повредить его торпедами, когда темное время суток позволит это сделать без риска ненужных потерь».

Эсминцы заняли позицию вокруг «Бисмарка», накинув на него как бы сеть, выбраться из которой было совсем не просто. По одному эсминцу зашли с носовых курсовых обоих бортов, по одному — с миделя, а «Косак» следил за противником с кормы. Как только «Перун» и «Маори» заняли свои позиции с носовых курсовых углов «Бисмарка», Шнейдер приказал открыть по ним огонь.

Эсминец «Перун» был укомплектован полностью польскими моряками. Его командир, капитан 2-го ранга Плавский и весь экипаж имели с немцами особые счеты. Их родина была оккупирована Гитлером, именно из их родной базы в Гдыне, переименованной немцами в Готенгафен, «Бисмарк» отправился в свой рейд. Сердца поляков горели от ярости и жажды мщения.

Плавский приказал рулевому идти прямо на «Бисмарк» и с расстояния чуть меньше семи миль открыл по линкору огонь из своих 105 миллиметровых орудий.

Следующие полчаса «Перун» и «Бисмарк» — один водоизмещением 1700 тонн, а другой — 50 000 тонн — изливали артиллерийским огнем взаимную ненависть. И хотя поляки знали, что едва ли они способны нанести

линкору какие-нибудь повреждения, для них эта перестрелка была делом чести и принесла всем огромное удовлетворение.

Когда же один из залпов «Бисмарка» накрыл эсминец, а ближайший снаряд взорвался всего в 20 метрах от борта, капитан 2-го ранга Плавский решил, что он достаточно поддержал честь своего национального флага, укрылся дымзавесой и отвернул. В итоге «Перун» потерял контакт и с «Бисмарком», и с другими эсминцами дивизиона и уже не смог его восстановить.

В 23.24, через полчаса после заката солнца, Вайн приказал своим кораблям начать координированную торпедную атаку. Однако это было легче приказать, чем выполнить. Идя по ветру, можно было поддерживать высокую скорость хода, но сейчас, следуя в направлении «Бисмарка», приходилось идти против ветра, навстречу волне, и максимально можно было развить скорость хода лишь 18 узлов. При этом мостики заливались волнами и закрывались каскадом брызг, что мешало наблюдению за противником и за собственным курсом.

Кроме того, несмотря на темноту и повреждения, огонь «Бисмарка», который он вел по эсминцам, оказался исключительно точным. Англичане считали, что немцы пользовались радаром, и возможно, что так оно в какой-то степени и было, но Мюлленгейм Рехберг позднее рассказывал, что ясно видел эсминцы в свой мощный дальномер.

В 23.42, когда «Бисмарк» находился еще в четырех милях, Вайн заметил его силуэт на фоне оружейных вспышек, через 15 секунд услышал свист немецких снарядов, упавших и разорвавшихся вокруг его эсминца. Осколки срезали антенну на эсминце, и «Коссак» нырнул в дымовую завесу.

Через несколько минут в атаку вышел капитан 2-го ранга Грэхем на эсминце «Зулус». Он также увидел белые вспышки орудий «Бисмарка», осветившие ночь, услышал их рокот, почувствовал, как вскипело вокруг

море водяными столбами накрытия. В линзах дальнего ра младшего лейтенанта Джемса Галбрайта, находившегося на посту управления артиллерийским огнем, «Бисмарк» выглядел огромным, горой возвышаясь над морем. Почти залпом главного калибра для него прозвучал гром рвущихся 150 миллиметровых снарядов противоминной артиллерии немцев, упавших рядом с эсминцем и засыпавших его осколками. Затем последовал еще один залп, озаривший все вокруг, в том числе и белые водяные столбы от падения снарядов предыдущего залпа, опадающих под ветром огромными и страшными призраками. За этим залпом последовал третий. Осколки, пробив тонкую обшивку дальнего поста, оторвали Галбрайту кисть руки и ранили двух матросов. (Позднее на полубаке «Зулуса» была обнаружена носовая часть пятнадцатидюймового снаряда с «Бисмарка», лежавшая там как большая мертвая рыба. Для нее сделали специальный стеклянный футляр и выставили в кают-компании с надписью «Сельдь «Бисмарк»»).

Попав под накрытие, Грэхем вынужден был отвернуть. Через полчаса капитан 2-го ранга Стокс на «Сикхе» пытался атаковать «Бисмарк» с кормы, но тоже попал под накрытие с первого же залпа линкора и вынужден был отвернуть.

Темнота сгущалась, и из-за нее и частых дождевых шквалов, а также в результате точного огня «Бисмарка» все эсминцы Вайна потеряли контакт с противником. Где-то в половине первого ночи Вайн понял, что из координированной атаки ничего не вышло, а потому передал по радио приказ своим эсминцам действовать самостоятельно и, если представится возможность, выйти в торпедную атаку.

Первым попытался это сделать «Маори», снова обнаружив противника около часа ночи. «Бисмарк» шел северо-северо-западным курсом. Капитан 2-го ранга Армстронг на скорости 25 узлов направил свой эсминец прямо на середину немецкого линкора, зайдя с левого бор-

та и перейдя на зигзаг. Когда ему удалось сблизиться до 2,5 миль, противник открыл огонь. На развороте Армстронг выпустил четыре торпеды, отметив, что «Бисмарк» изменил курс на северо-восток. Было 01.21. Попадания не наблюдались.

«Зулус» капитана 2-го ранга Грэхема находился неподалеку, ведя поиск противника. Вспышки залпов, которые «Бисмарк» посылал в «Маори», осветили его, и Грэхем снова повел свой эсминец в атаку. Зайдя, как Армстронг, с левого борта, он осветил «Бисмарк» осветительным снарядом и, в его вспышке, с расстояния около двух миль выпустил две торпеды, тут же попав под ответный огонь. Грэхем хотел обрезать нос «Бисмарку» и зайти в атаку с другого борта, но, снова попав под покрытие, вынужден был отвернуть.

На отходе все находящиеся на мостике и верхней палубе «Зулуса» всматривались в темноту, ожидая результатов торпедной атаки. И были вознаграждены, увидев сначала «яркую вспышку, внезапно осветившую «Бисмарк» от носа до кормы», а секундой позже — «очень яркое зарево, вспыхнувшее между надстройкой и кормой линкора». Это очень хотелось считать вторым попаданием, хотя не было никаких свидетельств, что было достигнуто хотя бы одно.

Через три минуты, в 01.40, капитан 1-го ранга Вайн повел в торпедную атаку свой флагманский эсминец «Коссак». Воспользовавшись тем, что «Бисмарк» в этот момент отбивался от «Маори», он сблизился с противником на расстояние в три мили и выпустил три из своих четырех торпед. В расчетное время с «Коссака» наблюдали столб пламени, поднявшийся над носовой частью «Бисмарка», и было решено, что они «совершенно точно добились попадания». Через несколько минут «Зулус» сообщил, что «Бисмарк» остановился. Это было еще одним доказательством успешной атаки эсминцев.

Капитан 2-го ранга Стокс на «Сикхе» восстановил контакт с противником благодаря атакам трех своих

товарищей, обнаружив «Бисмарк» по вспышкам выстрелов. Полным ходом он повел свой эсминец на врага и, сблизившись на 3,5 мили, выпустил все четыре торпеды. В пылу атаки торпедисты не отметили постановку рулей торпеды и не смогли высчитать правильно время запаздывания. Но из машинного отделения сообщили, что слышали подводный взрыв примерно в то время, когда выпущенные торпеды должны были достичь цели. Таким образом, и «Сикх» стал претендовать на одно попадание.

В действительности ни один из эсминцев не добился попаданий. Было бы удивительно, если бы произошло иначе. В обычных условиях торпеда имела более-менее вероятный шанс попасть в цель с дистанции от одной до двух миль. А в условиях полной темноты и бурного моря (волны высотой около 17 метров), когда курс и скорость противника не могли быть точно определены, а огонь его, напротив, был весьма точным, добиться попаданий со среднего расстояния в 3,5 мили было совершенно невозможно. При спокойном и трезвом разборе можно было только посмеяться, что вспышка пламени в районе полубака «Бисмарка» была принята за попадание торпеды (по сообщению Мюлленгейма-Рехберга, это был догорающий осветительный снаряд). А вспышка, осветившая линкор от носа до кормы, без сомнения, являлась его собственным бортовым залпом.

Но на эсминцах все искренне верили в свой успех. Самому Вайну, его офицерам и матросам было бы просто невозможно осознать, что морские летчики добились успеха, всадив в «Бисмарк» две торпеды, а они — нет. Они никого не собирались обманывать, но в такие моменты, когда все нервы сжаты в комок, а люди и корабли постоянно находятся на волосок от смерти, они часто видят ту картину, которая могла бы оправдать их риск и доказать, что этот риск не был напрасным.

Примерно весь следующий час «Бисмарк» стоял без хода, грузно раскачиваясь на волнах. Вскоре после по-

ловины третьего ночи он снова дал ход, двигаясь малой скоростью в северо-западном направлении. Вайн получил приказ от Тови каждые полчаса освещать противника осветительными снарядами. Главком находился северо-восточнее «Бисмарка» и не хотел в кромешной темноте ночи и дождевых шквалах внезапно наткнуться на противника до рассвета. Эсминцы начали освещать «Бисмарк», как им было приказано, но тот открыл такой точный огонь, что им пришлось отойти.

В 03.35 «Коссак», зайдя с севера, пошел на противника, чтобы выпустить в него последнюю торпеду. Вайн, определяя дистанцию до противника по новому улучшенному радиолокатору, недавно установленному на мостике, увидел на экране целую серию небольших импульсов, идущих прямо на его эсминец. Оператор доложил командиру дивизиона, что это снаряды «Бисмарка», летящие им навстречу. У кого угодно это вызовет неприятные ощущения. С дистанции в две мили эсминец выпустил последнюю торпеду, но каких-либо признаков попадания никто не отметил.

Около 4 часов ночи все эсминцы потеряли контакт с «Бисмарком», хотя все понимали, что он где-то неподалеку.

В 5 часов утра Вайн отдал по радио приказ «Перуну» возвращаться в Плимут, так как знал, что у польского эсминца осталось очень мало горючего. Капитан 2-го ранга Плавский и его экипаж, ведущие поиск «Бисмарка» на юго-востоке, были страшно разочарованы.

В отличие от англичан, относившихся к немцам как к своему традиционному противнику, с которым время от времени приходится воевать, чтобы утихомирить его воинственные амбиции, поляки ненавидели немцев всей душой за свою несчастную родину и собственное изгнание. Кроме того, если «Трайблы» несли на борту четыре торпеды, «Перун» имел их десять, т.е. его шансы добиться попадания были гораздо большими. Они жаждали снова сблизиться с «Бисмарком» и выпустить в его

ненавистный силуэт все свои торпеды. Поэтому около часа Плавский игнорировал приказ Вайна, продолжая поиск противника, а затем с горьким, неудовлетворенным чувством повернул корабль в сторону базы.

В 05.50 «Маори» снова обнаружил «Бисмарк», идущий малым ходом на северо-восток, постоянно рыская на курсе. Минут через сорок его заметили также и «Сикха», когда линкор вышел из дождевого шквала. Уже почти полностью рассвело, и примерно в 7 утра с расстояния 4,5 миль «Маори» выпустил по противнику последние две торпеды, но попаданий не добился.

Четыре эсминца снова заняли места во всех секторах вокруг подбитого линкора. Вайн сделал то, что обещал. Он висел на противнике всю ночь, чтобы утром передать его главному флоту метрополии. Теперь ему оставалось только ждать прибытия на сцену адмирала Тови.

* * *

События, происходившие в эту долгую ночь на «Бисмарке», невозможно восстановить точно. К этому времени большая часть экипажа была уже крайне измучена и физически, и морально. Позднее, когда уцелевшие пытались вспомнить события последних часов, их память воскрешала более поздние события, оглушенная их стремительностью и трагическим окончанием.

На больших кораблях новости, если о них не объявляют по боевой трансляции, распространяются медленно. Особенно в режиме боевой тревоги, когда люди, отрезанные друг от друга, постоянно находятся на боевых постах. Общее мнение всегда было таково, что командир на мостике знает, что ему делать, и, если у него появятся новости, которые следует сообщить экипажу, он это сделает.

По трансляционной сети «Бисмарка» было объявлено о попадании, повредившем рули. Но было известно также, что ремонтные бригады уже работают над устранением повреждений. Моряки верили друг в друга и в

свой корабль. Тем более, что впереди было много часов темного времени суток, которых, казалось, вполне достаточно, чтобы исправить все повреждения и продолжить свой путь на базу.

В течение ночи у немецких моряков было мало времени задумываться о посторонних вещах — корабль вел непрерывный бой с английскими эскадренными миноносцами. Необходимо было следить за противником и за показаниями собственных приборов, подавать снаряды из погребов, заряжать орудия и вести огонь. Словом, было куда тратить физическую и умственную энергию.

А на мостике в течение ночи вся серьезность ситуации стала совершенно очевидной. Рапорты, поступающие из кормовых помещений, говорили, что все попытки освободить заклиненные рули ни к чему не приводили. И сделать ничего было нельзя. А в радиорубке возросшая сила и четкость радиосигналов, а также и их текст, если шифровальщикам удавалось прочесть радиоперехват, ясно говорили о том, что еще одна встреча с английскими линкорами неумолимо приближается.

Адмирал Лютьенс ожидал эту встречу всю ночь и сейчас понимал, что она может произойти в любой момент. Около полуночи он отправил в Берлин еще одну радиограмму: «Фюреру Германского Рейха Адольфу Гитлеру. Мы будем сражаться до последнего, веря в Вас, мой фюрер, и с твердой верой в победу Германии». Гитлер ответил из Бергхофа через два часа: «Благодарю Вас от имени всего немецкого народа». Гитлер также, возможно с подсказки Редера, направил послание экипажу «Бисмарка»: «Вся Германия с вами. Все, что можно будет для вас сделать, будет сделано. Ваша доблесть придаст дополнительные силы нашему народу в борьбе за свое существование». Шли и другие радиограммы, пытающиеся подбодрить экипаж обреченного корабля. «Все наши мысли с вами и вашим кораблем,— радировал Лютьенсу адмирал Редер.— Мы желаем вам успеха в этом жестоком бою». «С верой и гордостью мы думаем

о вас»,—сообщал адмирал Карлс из далекого Вильгельмсгафена. Ему вторил адмирал Саалвехтер из Парижа: «Лучшие пожелания. Наши мысли с нашими победоносными товарищами».

Чтобы еще больше поднять дух личного состава перед неизбежным боем, Лютьенс радировал Редеру: «Представляю для награждения Рыцарским крестом за потопление «Худа» капитана 2-го ранга Шнайдера». Гитлер находился в своем кабинете, когда адъютант принес ему эту радиограмму. Пробежав ее глазами, фюрер утверждающе кивнул. Через два часа по корабельной радиотрансляции все услышали голос капитана 1-го ранга Линдемана, зачитывающего личное послание гроссадмирала Редера Шнайдеру: «Фюрер награждает Вас Рыцарским Крестом за потопление линейного крейсера «Худ». Сердечные поздравления».

Весь этот поток радиограмм был, как говорится, «палкою о двух концах». С одной стороны, они должны были как-то поднять настроение экипажа, но, с другой стороны, подчеркивали всю мрачную серьезность ситуации, когда настроение и мораль нужно поднимать любыми методами. Штаб группы ВМС «Запад» пытался подбодрить экипаж «Бисмарка» более практическими средствами. От них пришло сообщение, что все имеющиеся в наличии подводные лодки получили приказ следовать в район нахождения «Бисмарка». Линкору предписывалось включить для них приводной радиомаяк на волне 852 метра с частотой 443 килогерц. Кроме того, сообщала группа «Запад», к «Бисмарку» посланы три океанских буксира и танкер-заправщик «Эрмлянд». Некоторые помнят, что в одном из сообщений содержалось обещание, что на рассвете следующего дня «Бисмарк» прикроет целая армада бомбардировщиков. Всего 81 машина.

Были и другие бодрящие сообщения, главным образом рассказывающие о боевых успехах корабля. На линкоре была поймана радиопередача о том, что зенитчики

«Бисмарк» сбили семь торпедоносцев «Свордфиш» с авианосца «Арк Ройял». Затем по корабельной трансляции объявили, что в ходе ночных торпедных атак на «Бисмарк» один английский эсминец был потоплен, а два других, получив попадания, отошли, объятые пламенем.

Старший матрос Манфи позднее вспоминал, что своими глазами видел горящий английский эсминец по правому борту «Бисмарка». В действительности, как мы уже знаем, ни один «Свордфиш» не был сбит зенитным огнем «Бисмарка», равно как и ни один из атаковавших его английских эсминцев не получил прямых попаданий.

Но немцы не в меньшей степени, чем англичане, видели то, что хотели увидеть. Прослушав эту передачу, расчеты орудий реагировали на нее шумным выражением восторга.

Однако время шло, а корабль так и не мог развернуться на нужный курс, и в воздухе отчетливо запахло запахом смерти. Некоторые начали открыто говорить о том, о чем не многие даже осмеливались подумать: с каждым часом расстояние между ними и английскими линкорами медленно, но неумолимо уменьшается.

В одном из машинных отделений некий моторист, впав во временное помешательство, хотел остановить корабль. Юнак по телефону вызвал караул и отправил матроса в лазарет. В другом машинном отделении Вернер Люст видел, как открыто психовали мотористы, переведенные на «Бисмарк» с погибшего крейсера «Карлсруэ». Им уже раз приходилось тонуть. Сам он, несмотря на угрозу очень строгого взыскания (вплоть до суда), дремал на своем боевом посту.

Наверху некоторые комендоры от нечего делать сгрудились вокруг старшего унтер-офицера Винанда. Они любили Винанда, поскольку тот был очень терпеливым, сдержанным и никогда не орал на них. Винанд рассказывал морякам о своем доме в Гамбурге, о своей жене и их планах на будущее. В свете осветительных снарядов, пускаемых из темноты английскими эсминцами,

он показывал подчиненным фотографию своей жены. «Разве она не хороша?» — спрашивал Винанд комендоров. — Если я погибну, я хотел бы, чтобы тот, кто уцелеет, нашел ее в Гамбурге и рассказал, что мои последние мысли были о ней». Большая часть его слушателей были холостяками. Один из матросов спросил: «Разве дела так уж плохи? Ведь подводные лодки и бомбардировщики уже спешат к нам на помощь». — «Да, я знаю это», — ответил Винанд, пряча фотографию в бумажник. — Но я в это больше не верю. Все это слишком хорошо, чтобы быть правдой». Можно предположить, что Винанд, как и адмирал Лютенс, считал, что матросы будут лучше сражаться, зная реальную правду.

Подобные мысли охватывали многих, особенно офицеров, знающих о потоке хлынувших на линкор радиogramм и о реальной ситуации. Мюлленгейм-Рехберг, сидя в кормовом посту управления огнем вместе с двумя офицерами из призовой команды, признался, что чувствует себя «подобно мясной туше, лежащей разделательном столе мясника».

Те, кому уже совершенно нечего было делать в предстоящем бою, включая зенитчиков, израсходовавших практически весь боезапас, синоптиков доктора Экстербринка, капитанов торгового флота и личный состав призовых команд, коков, вестовых, баталеров, музыкантов корабельного оркестра и многих других, мучились в предчувствии неизбежного трагического исхода так удачно начавшегося рейда.

Особенно тяжело от сознания собственной беспомощности было тем, кто находился в корабельном лазарете. Там лежали кочегары, обваренные паром после попадания снаряда с «Принс оф Уэлса», авиамеханики со сломанными ногами после попадания торпеды самолетов с «Викторизеса» и один матрос, выздоравливающий после операции аппендицита. А лежащие перед ними на столах скальпели, пилы, шприцы, ватные тампоны и бинты только добавляли тревоги.

Но большая часть моряков из-за своей юности совершенно не была готова не только к смерти, но даже и к мысли о ней. Их поток сознания постоянно кружил вокруг тех факторов, что сулили надежду. Ведь это именно они утопили «Худ» в течение шестиминутного боя. «Худ» — самый большой в мире военный корабль! А то, что сделано однажды, может быть сделано и снова. К утру подойдут подводные лодки и бомбардировщики и утопят все английские корабли или, по меньшей мере, не дадут им возможности напасть на «Бисмарк». Кроме того, они постоянно ждали, что вот сейчас по трансляции прозвучит сообщение об исправлении рулей и они снова растворятся в темноте ночи по пути к спасительной Франции. Ободряя себя подобными мыслями, юные моряки с надеждой ждали каких-либо хороших вестей. Но никаких новостей не было и никаких перемен — также. Продолжали ровно и глухо гудеть турбины, с шумом разбивались о борта волны, скрежетали листы обшивки, когда тяжелый нос линкора грузно поднимался из волн или опускался в них. И с каждым прошедшим часом таяли надежды.

Некоторые ожидали, что, поняв безнадежность положения, адмирал Лютьенс, как Лангсдорф на «Графе Шпее», прикажет взорвать и затопить «Бисмарк», сняв предварительно экипаж. А англичане их потом подберут. Это тоже устраивало далеко не всех, поскольку на всех политзанятиях им внушали, что англичане расстреливают пленных. А потому некоторые стали думать и говорить о том, о чем никогда не помышляли прежде, считая, что это удел только стариков: существует ли жизнь после смерти? Около 5 часов утра громкоговорители передали приказ: «Приготовить к запуску самолет!» Лютьенс, который уже имел мало сомнений относительно судьбы, уготованной его кораблю, хотел спасти вахтенный и исторический журналы «Бисмарка», чтобы Редер получил подлинный отчет о плавании вместе с мельчайшими подробностями боя и попыток оторваться от

противника. Он также хотел отправить с самолетом киноматериал о гибели «Худа», отснятый оператором Дрейером, и отчет о бое, написанный военно-морским корреспондентом Ханфом.

Матросы открыли двери ангара, и кран поставил один из корабельных гидропланов на катапульту. Летчик и наблюдатель были проинструктированы и отправились переодеваться в летное обмундирование. Они с трудом верили в привалившее им счастье, позволявшее вырваться из этого плавучего ада, а не умереть вместе с остальными. Трудно было себе представить, что менее чем через час они уже будут во Франции — пить свежий кофе, жевать теплые булочки и слать телеграммы домой.

Когда они залезли в кабину, то видели, с какой завистью на них глядят десятки глаз, будто они были существами из другого мира. С мостика доставили корабельные журналы, кассету с киноплёнкой и экземпляр рукописи Ханфа, упакованные в водонепроницаемый пакет. Многие побежали к катапульте, чтобы успеть передать пилотам короткие прощальные записки родным (главным образом — матерям и невестам), написанные на разных клочках бумаги, которые удалось найти.

Пилот запустил двигатель, прогрел его и вывел на взлетный режим. Вскоре он доложил о готовности к взлету. Линдемман сделал все, что мог, чтобы развернуть катапульту под ветер. Это было нелегко, поскольку с подветренной стороны волны обрушивались на борт корабля, тяжело его раскачивая. С мотором, запущенным на максимальные обороты, летчик видел, что самолет то глядит в беснующуюся пену морской пучины, то в сереющее над головой небо. Офицер, руководящий запуском, пытался выбрать наиболее благоприятный момент для включения катапульты.

Наконец, выбрав момент, когда «Бисмарк» тяжело стал выпрямляться, он дал отмашку флагом, и матрос рванул на себя рычаг пуска, чтобы выстрелить маленький «Арадо-120» в темноту ночи.

Но ничего не произошло. Самолет с работающим мотором остался стоять на катапульте. Снова была дана отмашка, снова был опущен рычаг, но самолет продолжал оставаться на катапульте. Произведенная проверка быстро обнаружила, что повреждена трубка подачи сжатого воздуха на катапульту. Она была пробита осколком снаряда с «Принс оф Уэлса», который снес за борт командирский катер. Механики заявили, что при данных обстоятельствах отремонтировать повреждение невозможно. Летчики заглушили двигатели и тяжело спрыгнули на палубу — поникшие и удрученные. Журналы, фильм и отчет вернули обратно на мостик. Беспольный самолет, который еще увеличивал риск пожара, выбросили за борт.

* * *

После того как мимо него прошли «Арк Ройял» и «Ринаун», Вольфарт приказал всплывать в том месте, где, по его сведениям, должен был находиться «Бисмарк».

В 23.30, заметив один из эсминцев Вайна, Вольфарт снова погрузился на глубину 30 метров, услышав шум винтов прямо над собой. Около полуночи он снова приказал всплывать и на этот раз заметил вдали вспышки орудий «Бисмарка». К своему удивлению, Вольфарт понял, что линкор находится примерно в 60 милях от данной ему позиции. Он немедленно сообщил настоящее место линкора в штаб подводных сил, чтобы оттуда его информацию передали на другие подводные лодки и в авиачасти.

Недалеко от Вольфарта маневрировал на своей поврежденной подводной лодке «U-74» капитан-лейтенант Эйтель-Фридрих Кентрат. Всю ночь он полным ходом шел к указанному месту и сейчас, поймав радио Вольфарта, изменил курс.

Наиболее точные координаты всегда давали подводники. Их штурманское мастерство пользовалось высо-

чайшей репутацией на флоте. Как вспоминал сам Кентрат, «это было нашим ежедневным хлебом».

Не имея, как и все остальные, торпед, с практически уже израсходованным топливом, все, что мог сделать Вольфарт, это установить связь с «Бисмарком» и попытаться ретранслировать его сообщения на базу. Насмешница-судьба предоставила ему возможность выполнить свое обещание защищать «Бисмарк» на «всех морях и океанах мира», но как раз в тот момент, когда он ничего сделать не мог. Глядя на сверкающие вдали вспышки орудий «Бисмарка» и на рвущиеся над ним осветительные снаряды с эсминцев Вайна, Вольфарт вспомнил, как его лодка стояла на Балтике за кормой линкора, как они ходили обедать в кают-компанию «Бисмарка», с каким пониманием к их нуждам относился капитан 1-го ранга Линдеман, предоставляя им все: от приглашения на веселые береговые пирушки в Киле и Гамбурге до артиллерийских щитов линкора для пристрелки их маленького орудия.

«Это ужасно — быть так близко от тех, кто тебе так дорог,— записал Вольфарт,— и сознавать свою беспомощность и невозможность чем-либо помочь». Он вспомнил также о сигналах, которыми они обменялись с Линдеманом, желая друг другу заслужить в Атлантике Рыцарские кресты. Он уже два дня назад получил сообщение о собственном награждении и был уверен, что после возвращения в Брест Линдеман также будет награжден Рыцарским крестом. Но сможет ли «Бисмарк» дойти до базы? Радиостанция лодки перехватила многие сообщения, которыми обменивались береговые штабы с «Бисмарком», Вольфарт сам прокладывал курс «Бисмарка», которого ветром упорно разворачивало на северо-запад, а потому ему была известна и понятна вся серьезность создавшейся обстановки. Что, если «Бисмарк» затонет еще до того, как нехватка топлива вынудит Вольфарта направиться на базу, и экипаж линкора окажется в воде? Он сможет тогда взять на лодку самое боль-

шее человек сто. А что делать с оставшимися двумя тысячами? Он должен тогда попытаться спасти некоторых старших офицеров: самого Лютьенса, его штабных и прочих, которые были бы способны доложить детально о случившейся трагедии. А что же делать с остальными?

Эта была проблема, которой он так и не решил, записав в журнале в 4 часа утра: «Бисмарк» еще сражается. Состояние моря ухудшается». Прошло еще два часа. Вспышки орудий «Бисмарка» стали более отдаленными и спорадическими. Гидроакустики уже не слышали шума турбин линкора.

Из-за нехватки топлива Вольфарт не мог следовать на сближение с «Бисмарком», но с рассветом он обнаружил неподалеку «U-74» Кентрата. Кентрат не мог выйти в атаку из-за повреждений, причиненных глубинными бомбами, но он имел еще достаточно топлива, чтобы остаться наблюдать за событиями. Обе подводные лодки сблизилась на расстояние голосовой связи, и Вольфарт показал направление, в котором исчез «Бисмарк». Он пожелал Кентрату удачи, а затем с тяжелым сердцем развернул «U-556» в направлении Лорана и скрылся с поверхности моря. При экономичной работе дизелей и электромоторов топлива у него едва хватало, чтобы добраться до Франции.

* * *

В этот вечер Гитлер находился в Берггофе, смотря в своем личном кинозале последнюю хронику военных действий. С момента гибели «Худа» фюрер поддерживал постоянную телефонную связь с адмиралом Редером, державшим его в курсе событий.

Узнав о том, что «Бисмарк» получил торпедное попадание с «Викториэса», Гитлер позвонил Герингу и поинтересовался, могут ли бомбардировщики нанести удар по английскому авианосцу. Геринг ответил, что авианосец находится слишком далеко, за пределом радиуса

действия немецких бомбардировщиков. Когда «Бисмарк» был перехвачен самолетами с «Арк Ройяла», Гитлер снова позвонил Герингу и задал ему тот же вопрос, получив такой же ответ. Затем на столе Гитлера снова зазвонил телефон. Это был снова адмирал Редер, доложивший фюреру, что «Бисмарк» получил попадание в корму, повредившее руль. Адмирал доложил эту новость спокойным голосом, присовокупив слова, якобы сказанные его адъютантом по авиации полковником фон Белов, узнавшим, что «Бисмарк» стал неуправляемым: «Почему наша авиация не способна делать то, что делает английская?» Это был укор фюреру за недостроенный «Граф Цеппелин».

Чуть позднее пришло телетайпное сообщение от Редера, доложившего, что штормовое состояние моря не позволяет выслать навстречу «Бисмарку» буксиры и заправщики. В сообщении также указывалось, что коль возникнет необходимость передать новости о «Бисмарке» в прессу, это сообщение должно быть составлено следующим образом: «Линейный корабль «Бисмарк», войдя в Бискайский залив, имел еще одно столкновение с силами противника и получил попадание торпедой в корму». Текст предлагаемого заявления прессе ясно указывал, что Редер считает обстановку безнадежной и просто пытается подготовить германский народ к ожидающему его удару.

Гитлер прервал киносеанс и вместе с полковником фон Белов вышел через боковую дверь в небольшую гостиную. По воспоминаниям полковника, фюрер выглядел очень подавленным, страшно беспокоясь по поводу того, какое негативное влияние окажет гибель «Бисмарка» на престиж Германии.

Возможно, Гитлер мысленно возвращался в тот счастливый день, когда «Бисмарк» был спущен на воду. Сам фюрер стоял на трибуне рядом с внучкой Великого Канцлера, толпы народа, ликуя, приветствовали их, сияло солнце, а Европа еще наслаждалась миром.

Когда пришло сообщение от Лютьенса о том, что он собирается сражаться до последнего снаряда, Гитлер продиктовал свой ответ о наградах экипажу. В 3 часа ночи позвонил Геринг, доложив, что первые самолеты начали взлет. Им надлежит обнаружить «Бисмарк» и нанести удар по английским кораблям, если те войдут в пределы их радиуса действия. Гитлер отпустил адъютанта и отправился спать.

Пока фюрер спал, адмиралы Редер и Шнивинд, приняв за данность, что «Бисмарку» уже ничем не помочь, стали думать о способах спасения его экипажа.

Около 5 часов утра Шнивинд дозвонился до германского военно-морского атташе в Мадриде капитана 1-го ранга Мейер-Донера, поручив ему просить испанское военно-морское командование направить в район «терпящих бедствие» госпитальное судно или военный корабль. Позднее капитан 1-го ранга Мейер-Донер доложил, что испанский крейсер «Канарис» и два эсминца выйдут из Ферроля в течение пяти часов и что английский военно-морской атташе капитан 1-го ранга Хиллгарф не будет поставлен об этом в известность до выхода отряда в море.

Фюрер, узнав об этой просьбе, был страшно недоволен, указав Редеру, что подобные просьбы роняют национальный престиж.

* * *

«Бисмарк» грузно вздымался на волнах, раскачиваясь с борта на борт, чем-то напоминая быка на арене, над которым уже здорово потрудились пикадоры. «Пикадоры» продолжали крутиться вокруг него вне досягаемости выстрелов, ожидая, когда на сцене появится то реадор, чтобы нанести завершающий смертельный удар.

С мостика «Бисмарка» видели английские эсминцы, мелькавшие то здесь, то там на фоне серого горизонта.

Боцманские дудки просвистели сигнал на завтрак, на который мало кто откликнулся. Некоторые, заснувшие

тяжелым сном, просто не слышали сигнала, некоторые были слишком измучены, чтобы на него реагировать. «Внимание! — пытались вселить надежду в экипаж корабельные громкоговорители.— Ведите наблюдение за воздухом и морем. Должны появиться наши самолеты и подводные лодки». И на это никто уже никак не реагировал, поскольку в подобные посулы уже не верили. Через громкоговорители с пластинок передавали популярную музыку и песни. «Почему так прекрасно на Рейне весной», — несся по кораблю голос певицы.

Мюлленгейм-Рехберг пришел с кормового поста управления артогнем в кают-компанию, чтобы согреться горячим бульоном. Он обменялся ничего не значащими фразами с другими офицерами, такими же заросшими, с воспаленными глазами, как и он сам. Затем лейтенант поднялся на мостик, войдя в полуоткрытую бронированную дверь боевой рубки. Он встретил там Айха, пришедшего немного раньше и видевшего, как командир линкора поздравлял капитана 2-го ранга Шнайдера с награждением Рыцарским крестом. Линдеман курил одну сигарету за другой, но внешне был совершенно спокоен, и на Айха произвело хорошее впечатление, как он держится.

Но Мюлленгейм-Рехберг застал там уже несколько другую атмосферу. В рубке, казалось, никто ничем не занимался. Офицеры адмиральского штаба, включая и доктора Экстернбринка, спали прислонясь к броне. Вестовой командира, которого тот перетащил с собой на линкор из своего любимого гамбургского ресторана, уверив, что именно на «Бисмарке» тот будет в полной безопасности, разливал кофе по чашкам.

В рубке находился и командир в спасательном жилете. Входя в рубку, Мюлленгейм-Рехберг приложил два пальца к козырьку. Линдеман мрачно взглянул на него и на приветствие не ответил. Лейтенанту это показалось странным: ведь он как-никак был когда-то адъютантом Линдемана. «Он выглядел человеком, — вспоминал позд-

нее Мюлленгейм-Рехберг, — человеком, совершенно впавшим в отчаянье, смертельно измученным, уже не имеющим сил бороться и смиренно ожидающим конца.

Лейтенант подошел к штурманскому столику и увидел проложенный на карте «пьяный» курс, которым корабль следовал в течение ночи. Эта прокладка сама по себе говорила больше, чем многое другое.

Затем Мюлленгейм-Рехберг отправился на корму, обратно на свой боевой пост. По дороге он повстречался с возвращающимися на мостик адмиралом Лютьенсом и капитаном 2-го ранга Ашером — начальником оперативного отдела штаба. Лейтенант козырнул, и Лютьенс козырнул в ответ.

В машинном отделении капитан 2-го ранга Леман попросил Герхарда Юнака подменить его на посту управления машинами. Какое-то время с мостика в машину вообще не поступало никаких приказов. Наконец раздались призывающие к вниманию звонки, и стрелка машинного телеграфа замерла у надписи «Стоп» — «Остановить машины!».

Как-раз в это время Лютьенс передал радиограмму: «Пришлите подводную лодку для спасения корабельных журналов». Видимо, поэтому адмирал попросил командира остановить машины, чтобы подлодка могла подойти к борту.

Но резкая остановка машин и держание их «на стопе» было делом весьма рискованным — их потом было бы очень трудно снова запустить. Поэтому Юнак связался с мостиком по телефону и попросил разрешения держать турбины на малых оборотах. К его величайшему удивлению, голос командира, в котором звучали нотки истеричной раздражительности, ответил: «Делайте что хотите! Мне все равно!»

Было очевидно, что капитан 1-го ранга Линдемман сломался. После сверхчеловеческих усилий в течение пяти бессонных суток, после блестящего боя и мастерского управления кораблем, фатальное невезение раздавило

его, и его мозг уже не мог адекватно реагировать на создавшуюся обстановку.

Около 8 часов утра сигнальщики доложили о появлении с носового курсового левого борта вражеского крейсера. Лютьенс и Ашер, вскинув бинокли к глазам, сразу же узнали своего старого знакомого — крейсер «Норфолк», с которым они впервые повстречались в Датском проливе более трех суток назад. Теперь, после 36 часов одиночного плавания, крейсер прибыл как раз во время: прямо перед поднятием занавеса перед заключительным актом трагедии.

«Норфолк» осветил «Бисмарк» прожектором, затем провел луч веером по горизонту. Дождевой шквал закрыл «Бисмарк» на какое-то время, но когда он прошел, офицеры на его мостике увидели своими красными от бессонницы глазами прямо по курсу два английских линкора. Один был типа «Кинг Джордж V», а второй, как и ожидалось, «Родней».

Лютьенс и Нецбанд видели «Родней» с мостика линкора «Гнейзенау» всего 10 недель назад, когда однажды ночью, после потопления нескольких торговых судов конвоя НХ, длинный, грозный силуэт «Роднея» внезапно появился перед ними на фоне зарева от пылающего сухогруза «Чилен Рифер». Тогда Нецбанд сразу же положил руль на борт и полным ходом ушел в спасительную ночь.

Сегодня это сделать было невозможно. Оба английских линкора неумолимо надвигались на «Бисмарк». Капитан 2-го ранга Шнайдер занял свое место на центральном посту управления огнем, и по всему кораблю в последний раз загремели колокола громкого боя, возвещавшие боевую тревогу.

* * *

Адмирал Тови, разворачивая свои корабли на юг, рассчитал их курс и скорость таким образом, чтобы к рассвету, т.е. около 5 часов утра, выйти в точку не-

сколько западнее «Бисмарка». К указанному времени они находились уже примерно в 20 милях от «Бисмарка», но из-за плохой видимости не смогли заметить осветительных снарядов, выпускаемых эсминцами.

«Всю ночь на флагманском мостике,— писал позднее Хью Гарнсей,— мы сидели, стояли, полулежали и двигались словно скопище бестелесных духов. Стояла непроглядная темень, выл ветер и хлестал дождь, но никто не ощущал какого-либо дискомфорта. Где-то около 2 часов ночи на мостик принесли какао. Все с удовольствием выпили, но, если бы вместо него принесли горячий гудрон, никто бы не заметил. У всех мысли были заняты предстоящим боем. Теперь уже трудно было сомневаться, будет бой или нет. Поэтому многие задавали себе тот же вечный вопрос, что ранее задавали себе моряки «Худа» и «Принс оф Уэлса»: буду ли я завтра жив или погибну, если буду ранен — то насколько серьезно, смогу ли я в бою повести себя так, как от меня ждут Англия и дух Нельсона? Конечно, были и такие, кто искренне радовался возможности расправиться с гуннами и преподнести им на вечную память хороший урок».

Капитаны 1-го ранга Делраймпл-Гамильтон и Петтерсон провели всю ночь в ходовой рубке, иногда забываясь в короткой дремоте прямо в кресле.

Тови также бодрствовал практически всю ночь, часто появляясь в рубке флагманской прокладки, чтобы взглянуть на последнее место противника, полученное радиопеленгаторами эсминцев, и прочесть поступающие радиогаммы.

Адмирал Сомервилль докладывал ему, что 12 торпедоносцев «Свордфиш» готовы на рассвете снова атаковать «Бисмарк», капитан 1-го ранга Вайн — что противник прошел с 02.40 до 03.40 добрых восемь миль и еще способен вести убийственно точный артогонь, Адмиралтейство — отчаянно беспокоилось, что Тови может прервать погоню из-за нехватки топлива; поступило сооб-

шение, что кораблям разрешено следовать в любой порт Ирландии, куда будут присланы танкеры.

На всех английских кораблях свободные от вахт крепко спали. Спали так, как умеют спать только моряки: на любом месте и в любом положении. На эсминцах было невозможно пройти по нижним коридорам, чтобы не наткнуться на кого-нибудь из спящих.

Наконец наступил рассвет — серый и дождливый. Леденящий ветер задувал с норд-веста, нагоняя огромную волну. Адмирал Сомервилль, не решившись при такой видимости рисковать самолетами и справедливо опасаясь повторения инцидента с «Шеффилдом», доложил Тови, что откладывает вылет. Тови одобрил этот шаг — слишком много кораблей на подходе: его соединение, «Норфолк», подходящий с севера, и «Дорсетшир», спешащий с юга. Торпедоносцы наверняка запутаются в их опознавании. Он и свой бой с «Бисмарком» решил отложить до полного рассвета, чтобы по ошибке не обстрелять кого-нибудь из своих.

Теперь он мог уже не беспокоиться, что противник ускользнет от него. Адмирал ушел в свою походную каюту, чтобы, как это сделал Нельсон перед Трафальгаром, вознести молитву Господу, дабы Тот «помог ему, направил и укрепил». Тови не сомневался, что его корабли потопят «Бисмарк», но опасался, что они получают страшные повреждения. Чем дольше он молился, тем спокойнее себя чувствовал. «Я почувствовал себя так,— рассказывал позднее главком,— будто с меня снята уже всякая ответственность и я уже точно знаю, что все будет как надо». Затем адмирал снова появился на мостике — посвежевший и уверенный в себе.

В это же самое время его штабной офицер, капитан 2-го ранга Робертсон, зашел в свою каюту, чтобы взять каску. Его появление испугнуло четырех огромных крыс, которые шмыгнули куда-то в угол каюты. Робертсон вспомнил легенды о появлении крыс перед гибелью корабля, надеясь, что это не было предзнаменованием.

В течение ночи адмирал Тови спланировал тактику боя и теперь посвятил в свой план командира линкора и офицеров штаба. «Кинг Джордж V» и «Родней» должны были сблизиться с «Бисмарком» прямо в лоб, держась строем фронта на расстоянии 6 кабельтовых (3,5 миль) друг от друга. «Я надеюсь,— объяснил адмирал,— что вид двух линкоров,двигающихся прямо на них, должен подействовать на нервы тех, кто управляет на «Бисмарке» огнем и измеряет дистанцию на дальномерах. Тем более, что за последние четверо суток у них было уже много причин потрепать себе нервы».

Английские линкоры должны были сблизиться с противником на возможно малое расстояние — 7—8 миль,— а затем развернуться и обрушиться на «Бисмарк» всей мощью своих бортовых залпов. При этом «Родней» получал право маневрировать по собственному усмотрению.

Дерлаймпл-Гамильтон, получив это сообщение от Тови, был очень благодарен ему за то, что тот предоставил «Роднею» свободу действий, чего Холланд не сделал, заставив «Принс оф Уэлс» следовать за собой в кильватер. Командир «Роднея» подумал о своем сыне Норте, который находился на «Кинг Джордже», пожелав ему уцелеть в предстоящем бою. В 07.30 Тови начал поворот влево, описывая длинную пологую дугу в восточном направлении в сторону «Бисмарка», получая информацию о его месте с радиопеленгатора эсминца «Маори».

Часом позже прямо по курсу появился «Норфолк», добравшийся до места боя в самый последний момент. По ошибке он принял «Бисмарк» за «Родней» и обозначил себя прожектором. Не получив ответа, «Норфолк» понял свою ошибку и бросился в сторону, чтобы выйти за пределы дальности огня противника, как он это сделал в Датском проливе четыре дня назад. Тогда находившийся в полной готовности «Бисмарк» открыл по нему огонь в течение нескольких секунд. Теперь, тяжело

раскачиваясь на волнах, немецкий линкор даже не сделал попытки открыть огонь. Не открывал огня и «Норфолк». «Я считал нецелесообразным злить его до тех пор, пока кто-нибудь отвлечет от меня его внимание», — писал в рапорте Уэйк-Уолкер, не понимая тогда, что уже минуло время, когда «Бисмарк» мог позволить себе разъяриться.

Уходя полным ходом от противника, на «Норфолке» заметили «Кинг Джордж V» и «Родней», подходящие с запада. Именно в этот момент три линкора оказались в визуальной видимости.

«Противник по пеленгу 130°, дистанция 16 миль. Надевайте каски!» — просигналил Уэйк-Уолкер Тови.

Тови увидел, что забрал слишком далеко на север, и приказал повернуть вправо, чтобы начать сближение. Корабли медленно развернулись на юг. Тови потянулся к своей каске, висевшей на крючке с внешней стороны поручней флагманского мостика. Когда он надевал ее, струйка воды вылилась ему на лицо. За ночь в каску набралась дождевая вода. Адмирал засмеялся. Заулыбались и все вокруг, увидев, как ведет себя командующий флотом.

Шли минуты. Уэйк-Уолкер непрерывной чередой продолжал слать сообщения о месте противника. На мостиках «Кинг Джордж V» и «Родней» вахтенные офицеры и сигнальщики не отрывались от биноклей, чтобы не пропустить появления в утренней дымке немецкого корабля, который в течение нескольких дней, показавшихся многим несколькими неделями, являлся смыслом их жизни. При этом постоянно от них ускользал. Существовал ли он вообще? Или он был чем-то находящимся по ту сторону реальности, как великаны-людоеды из детских сказок? Никто толком даже не представлял, как выглядит этот монстр, разорвавший на куски их любимый «Худ».

А затем внезапно он появился вдали, закрытый вуалью дождя, «какой-то размытый и мутный, напомина-

ющий корабль-призрак и неправдоподобный широкий. Он шел прямо на нас».

«Противник в видимости»,— заревели громкоговорители на «Роднее», и телефоны донесли радостный рев экипажа по всему кораблю.

Было 8 часов 43 минуты утра. Расстояние между противниками 12,5 миль. Через 4 минуты лейтенант Джордж Валли, направляясь в корму по верхней палубе эсминца «Татар», увидел облако бурого дыма, вырвавшееся из носовых башен «Бисмарка», а через несколько секунд услышал гром его первого залпа. Лейтенант кубарем скатился в кают-компанию, где после ночной вахты вповалку спали офицеры, и закричал:

«Началось! Они поймали его!»

ГЛАВА 11

Колокола громкого боя, загудевшие на «Кинг Джордж V», возвестили о том, что линкор готовится открыть огонь орудиями главного калибра. На мостике корабля находился капитан 1-го ранга Петтерсон и боевая вахта, ниже их — на флагманском мостике — адмирал Тови в окружении офицеров своего штаба — все в касках и с ватными тампонами в ушах, чтобы спасти барабанные перепонки от ужасающего грохота чудовищных орудий.

Огромный линкор вздрогнул и заскрежетал от собственного залпа, палуба заходила под ногами, как пол дома при землетрясении, от едкого запаха пороховых газов запершило в горле, а страшный гром заставил на какое-то мгновение всех оцепенеть. Компас выбросило из нактоуза, с головы Гарнсея снесло каску, которая упала на палубу, сигнальные флаги вытянулись в струну, как при ураганном ветре.

Залп упал в тот момент, когда «Бисмарк» делал отчаянную попытку развернуться вправо, чтобы ввести в бой все свои орудия. Огромные, белые столбы воды росли вокруг него, вздымаясь выше клотиков мачт. Водяные столбы еще не осели, когда с английских кораблей увидели, как вдоль всего корпуса немецкого линкора полыхнули вспышки ответного залпа, сопровождаемые бурными облаками порохового дыма, более плотного и темного, чем при стрельбе английских орудий.

«Время полета снарядов противника 55 секунд», — объявил какой-то заботливый офицер из штаба Тови и стал вслух отсчитывать секунды, оставшиеся до падения снарядов. «Ради Бога, — раздраженно попросил адмирал

Тови, совершенно не желающий точно знать тот момент, когда вражеский снаряд разорвет его на части,— замолчите!» Воцарилась напряженная тишина. Все ждали падения снарядов противника, и каждый надеялся, что снаряды попадут не в него, а в кого-нибудь другого.

На мостике «Кинг Джордж V» с облегчением вздохнули — огромные гейзеры воды поднялись вокруг носа «Роднея», ветер донес рокошующие раскаты разрывов.

Держась в 10 милях восточнее Тови, «Норфолк» также окутался пороховым дымом, открыв огонь по противнику из своих восьмидюймовых орудий.

«Кинг Джордж V» и «Родней», ведя огонь из носовых орудий, вскоре добились накрытия и попаданий. Но и «Бисмарк» быстро пристрелялся, накрыв «Роднея» третьим залпом. Осколки от близких разрывов ударили по надстройкам линкора. Один из осколков, пробив тонкую броню поста управления зенитным огнем правого борта, разбил звонки тревог и отбоя, пробил висевшую на переборке каску, повредил дальномер и содрал кожу с руки одного из наводчиков. После этого зенитные посты были эвакуированы вниз.

Капитан 1-го ранга Делраймпл-Гамильтон, чтобы уклониться от следующего залпа и ввести в бой третью башню главного калибра, повернул корабль влево.

«Я наблюдал за «Роднеем»,— вспоминал позднее Гарнсей,— и мне казалось, что он получил попадание. Он возвышался из воды подобно огромной серой скале, блокируя видимость вдоль всего северного горизонта, изрыгая через короткие интервалы залпы своими девятью шестнадцатидюймовыми орудиями». По его словам, он своими глазами видел, как снаряды весом в тонну вылетали из стволов орудий со скоростью 1600 миль в час и исчезали вдали подобно улетающим футбольным мячам.

Около 9 часов утра, когда расстояние между противниками уменьшилось до 8 миль, Тови приказал своим линкорам повернуть с юго-восточного курса на южный,

чтобы ввести в дело все орудия. Еще до поворота «Роднея» на новый курс капитан 1-го ранга Коппинджер, стоявший на мостике рядом с Делраймплом-Гамильтоном и записывавший подробности боя, отметил взрыв тяжелого снаряда на полубаке «Бисмарка» и огромные языки пламени, взметнувшиеся над его надстройкой. После того как английские линкоры закончили поворот, «Бисмарк», судя по всему, тоже изменил курс вправо, и противники шли теперь на противоположных курсах почти параллельно друг другу.

В этот момент на место боя прибыл четвертый английский корабль. Это был тяжелый крейсер «Дорсетшир», стремившийся к месту боя с еще большим упорством, чем «Норфолк». Пройдя 600 миль на скорости от 20 до 32 узлов, «Дорсетшир» за 40 минут до своего появления повстречался с эсминцем «Коссак», который дал ему пеленг на «Бисмарк». Подойдя с юга, крейсер открыл огонь по противнику. Он появился в очень нужный момент, поскольку линкоры Тови шли курсом под ветер, в результате чего пороховой дым и дым от труб обволакивал мостик и посты управления артогнем, что весьма затрудняло наводку.

«Бисмарк» между тем перенес огонь с «Роднея» на «Кинг Джордж V». Гарнсей услышал свист приближающихся снарядов и увидел четыре гигантских столба воды, поднявшихся вблизи носовой части линкора: один с недолетом и три с перелетом. Это было накрытие, и Гарнсей с ужасом подумал о следующем залпе, инстинктивно пытаясь укрыться за щитом в задней части мостика. Затем вспомнил, что этот щит предназначен только для защиты от брызг, и заставил себя вернуться на старое место.

В радиолокационной рубке операторы следили за приближением немецких снарядов, ведя их с расстояния примерно трех миль и теряя где-то в полумиле от корабля. Они также наблюдали полет собственных снарядов, пропадавших с экрана на удалении около пяти миль.

Всего через 15 минут после поворота английских линкоров на южный курс, капитан 1-го ранга Делраймпл-Гамильтон, видя, как «Бисмарк» проходит мимо него, понял, что, если он сам будет держаться на прежнем курсе, то закроет немецкий линкор своим корпусом и наводчики на «Кинг Джордж V» не смогут видеть цель. Воспользовавшись разрешением адмирала Тови маневрировать самостоятельно, командир «Роднея» совершил то, что ни один английский корабль не позволял себе 144 года — со времен сражения при Сент-Винценте: вывел свой линкор из боевой линии и изменил курс на север.

Адмирал Тови, сделавший то же самое через несколько минут, приказал капитану 1-го ранга Петтерсону: «Сближайтесь, сближайтесь! Я не вижу достаточного количества попаданий!»

* * *

На линкорах были слишком заняты сражением, чтобы иметь возможность смотреть и оценивать бой объективно. Совсем другое дело было на эсминцах, особенно на «Татаре» и «Машоне», которым в самом начале боя Тови приказал возвращаться в Лондондерри для дозаправки топливом. Отойдя на безопасное расстояние, эсминцы превратились в зрителей, присутствующих на бое быков, наблюдающих, как «тореро» Тови публично убивает своего первого быка.

С эсминцев видели некоторые детали, которые на линкорах никто не заметил: солнце, выглянувшее в просвет между несущимися облаками, создавшее почти мистические цветовые контрасты, квадратик голубого неба, которого они не видели уже несколько суток, сверкающие под лучами брызги все еще бушующих волн, чернота «Бисмарка» и серые тени английских линкоров, ярко-оранжевые вспышки орудий и бурые клубы порохового дыма, белые, как саваны, столбы воды от падающих в море снарядов.

Зрелище было эпическое и величественное. От него веяло чем-то совершенно неправдоподобным. Трудно было представить себе, что внутри этих трех Левиафанов находились почти 6000 человек и что бой идет между ними, а не между этими бронированными монстрами. Так бывает всегда в морских сражениях, когда люди, не видя друг друга и, разумеется не зная друг о друге, убивают и калечат тысячи себе подобных.

«Бисмарк» являлся угрозой для их страны, которую непременно нужно было уничтожить, пока он не перерезал те жизненно важные артерии, которые обеспечивали Англии жизнь.

Однако, глядя сейчас, как искалеченный «Бисмарк», окруженный со всех сторон гораздо более сильным противником, все еще ведет безнадежный бой, англичане не только не испытывали какой-либо радости, но даже и удовольствия. В конце концов «Бисмарк» был всего-навсего кораблем, возможно самым красивым кораблем, какой им когда-либо приходилось видеть. А корабли были для англичан всегда чем-то большим, чем просто боевыми машинами. Они были прекрасными одушевленными существами, которых всегда было жалко не меньше, чем людей. А порой и больше.

Видя, как огромные снаряды линкоров и крейсеров рвут прекрасный корабль на куски, на эсминцах старались даже не думать, каково сейчас приходится немецким морякам.

«Мы старались не думать о том, что творится сейчас внутри «Бисмарка», охваченного пламенем, и какая страшная судьба выпала его экипажу. Все люди в момент бедствия становятся одинаковыми в отчаянье и страданиях».

Эсминцы оставались на сцене почти до самого конца. Они еще надеялись, что адмирал Тови вспомнит о них и пошлет в торпедную атаку и были страшно разочарованы, когда он не сделал этого. Один из офицеров «Татара», имевший кинокамеру, при этом надеялся, что

ему удастся заснять агонию «Бисмарка» с близкого расстояния.*

Но топлива на эсминцах уже почти не оставалось, и они задержались на месте боя гораздо дольше, чем предполагали. На мачте «Татара» взлетели сигнальные флаги, и оба эсминца, идя со скоростью 15 узлов, взяли курс на Лондондерри.

* * *

К этому времени «Родней» уже находился всего в 4 милях от «Бисмарка», продолжая сближение, и «Бисмарк» перенес огонь на него.

Глубоко в носовой части «Родней» — более 7 метров под ватерлинией — группа торпедистов во главе с главстаршиною Поллардом перезаряжала торпедные аппараты. Во время поворота линкора на юг они уже выпустили шесть торпед, не добившись ни одного попадания, и теперь готовились попытаться счастья еще раз. Залпы орудий главного калибра «Родней», полностью сгруппированные в носовой части корабля, наделали им немало бед: в торпедном отсеке погас свет, сочилась вода из ослабленных фланцев трубопроводов, работать приходилось при аварийном освещении, подсвечивая себе ручными фонарями. Ниже ватерлинии грохот и тряска от рвущихся в воде снарядов «Бисмарка» многократно увеличивались, и все в торпедном отсеке понимали, что, если снаряд попадет в верхнюю палубу, ведущий к ним люк будет заклинен и никому из торпедистов не удастся выбраться из отсека.

Неожиданно на них обрушился страшный грохот, весь отсек как будто подняло в воздух и швырнуло куда-то в бездну. Снаряд с «Бисмарка» взорвался у самой скулы правого борта «Родней». Заднюю крышку торпедного аппарата правого борта заклинило, и он вышел из строя.

* Это был автор книги.

Это был самый меткий выстрел с «Бисмарка» — почти прямое попадание. После этого эффективность его огня стала резко падать. Сближаясь с противником, английские линкоры посылали залп за залпом, расстреливая «Бисмарк» прямой наводкой. С восточного направления «Норфолк» бил по врагу своими восьмидюймовками. С юга ревели орудия «Дорсетшира». Артиллерийские офицеры с трудом различали всплески своих и чужих снарядов.

Расстояние уменьшилось настолько, что можно было уже разглядеть страшные раны «Бисмарка». В башне А, видимо, была уничтожена гидравлическая система — два 15-дюймовые орудия уныло уткнулись в палубу, как стебли увядших цветов. Задняя стенка башни В была выбита взрывом. Одно орудие уткнулось стволом в палубу, второе, как огромный палец, пьяно указывало в небо. В кормовой башне один ствол был оторван, оставив загнутый, как кожа банана, обрубок. Пост управления огнем был разбит, надстройка — превращена в груды металлолома. Из пробоев корпуса в нескольких местах вырывалось пламя. Некоторые орудия еще вели огонь, но было очевидно, что огнем никто не управлял.

Следуя зигзагом, чтобы уклониться от подводных лодок, которые могли собраться к месту гибели «Бисмарка» (о чем предупреждало Адмиралтейство), «Родней» обрушивал на противника залпы то с правого, то с левого борта. Расстояние было уже меньше 4 миль и продолжало сокращаться.

Капитан морской пехоты Тик — командир башни главного калибра X заметил, что, если в начале боя стволы орудий были почти параллельны палубе, то сейчас они уже задрались на максимальную высоту — башня X стреляла через собственную корму.

В какой-то момент носовая башня дала залп на пределе разворота в сторону кормы. Ударная волна снесла каску с головы капитана 1-го ранга Киппинджера и унесла куда-то его записную книжку. (Позднее он

обнаружил ее на корме.) На дистанции 3,5 миль «Родней» выпустил еще две торпеды из неповрежденного аппарата левого борта, но обе прошли мимо цели.

Поскольку «Бисмарк» все еще отвечал на огонь, а его флаг продолжал развеваться на обломке мачты, огромные снаряды ливнем летели в его пылающие останки. «Эта часть боя мне не доставила абсолютно никакого удовольствия,— вспоминал Делраймпл-Гамильтон.— Но выбора у меня не было».

А между тем «Кинг Джордж V» страдал от «зубной боли», что так отразилось на боеспособности «Принс оф Уэлса» в Датском проливе. На орудиях главного калибра один за другим начали обнаруживаться многочисленные дефекты, и в какой-то момент эффективность огня линкора упала до 20%. В момент боя комендоры были слишком заняты ремонтом орудий, чтобы думать о чем-нибудь другом, но позднее их охватил леденящий ужас от мысли, что могло бы произойти, повстречайся они с «Бисмарком» один на один. Хорошо еще, что бесперебойно действовала артиллерия вспомогательного калибра.

Глядя на стену пламени, поднявшегося над «Бисмарком», адмирал Тови подумал, что, расскажи ему кто-нибудь о корабле, который бы остался на плаву, получив такое количество попаданий тяжелыми снарядами, он бы ни за что не поверил.

Адмирала сильно беспокоила ситуация с топливом. Сколько еще он может оставаться на месте боя? Сильное беспокойство Тови всегда выливалось в то, что он начинал иронизировать. «Принесите мне мои дарты,— приказал он,— Может быть, ими его удастся наконец утопить!»

К 10 часам утра «Бисмарк» был уже превращен в пылающую развалину. Фактически все орудия были разбиты и замолчали. В огромные пробоины на бортах и надстройках прорывались языки пламени с клубами черного дыма. Дым валил из сотен мелких пробоин по всей длине палубы. Линкор дрейфовал по ветру, тяжело кренясь

на левый борт. Но на его мачтах все еще отважно вились военно-морской флаг Германии и флаг адмирала Лютьенса.

Со смесью уважения и ужаса наблюдали агонию «Бисмарка» с британских кораблей. Ужас вызывало осознание того, что столь величественный и мощный корабль может так быстро быть превращен в бесформенную грудку пылающего железа, а уважение — доблесть его экипажа, сражающегося до последнего снаряда. «Слава Всевышнему,— вспоминал позже Гарнсей,— что я никогда не узнаю того, что наделали наши огромные снаряды, взрываясь внутри «Бисмарка».

С английских кораблей видели, как несколько маленьких человеческих фигурок бежали к корме «Бисмарка» и оттуда бросились за борт, будучи уже не в силах больше оставаться в огненном аду корабля, предпочтя смерть в освежающих объятиях моря.

Англичане прекратили огонь. «Бисмарк» уже не представлял никакой угрозы. С ним было уже фактически покончено.

Адмирал Сомервилль, все еще державшийся со своими кораблями за линию южного горизонта, уже в течение часа слушал канонаду тяжелых орудий. Экипаж «Ринауна» находился в сильнейшем раздражении, что их лишили чести участия в этом бою.

В 09.30 с «Арк Ройяла» стартовали 12 торпедоносцев «Свордфиш», чтобы добить противника еще одной торпедной атакой. Они появились над кораблями в разгар артиллерийского боя и от греха подальше вернулись на авианосец. Теперь артиллерийский огонь прекратился. Адмирал Сомервилль, отчаявшись дождаться каких-либо новостей (о нем в горячке боя просто забыли), сам запросил Тови о результатах боя и, к своему великому удивлению, узнал, что «Бисмарк» все еще находится на плаву. Тови так и не смог утопить его одним артогнем. Командующий собирался выходить из боя из-за ситуации с топливом и спешить на ближайшую базу.

В действительности Тови было уже совершенно нечего делать на месте сражения. Потонет ли «Бисмарк» прямо сейчас или чуть позже, было уже не очень существенно. Все уже ясно понимали, что ни при каких обстоятельствах немецкому линкору уже не добраться до гавани.

«Кинг Джордж V» уже находился в море на 10 часов дольше, чем ему позволял запас топлива. Вскоре на сцене боя должны были появиться немецкие подводные лодки, если уже не появились. Тови просигналил «Роднею» следовать за ним и приказал Петтерсону вести флагманский линкор на базу. На отходе Тови дал сигнал всем кораблям соединения: «Любому кораблю, имеющему торпеды. Сблизиться с «Бисмарком» и прикончить его!»

Выполнить этот приказ было не так просто, как представлялось Тови. «Татар» и «Машона» уже возвращались на базу. Эсминцы Вайна за ночь, как известно, израсходовали все свои торпеды. Все торпеды израсходовали и «Норфолк» с «Роднеем». (Последний выпустил две оставшиеся у него торпеды в конце боя и даже претендовал на то, что одна из них попала в «Бисмарк». Если это правда, то этот случай стал единственным в истории, когда один линкор торпедировал другой.)

Единственным кораблем, имевшим еще торпеды, был тяжелый крейсер «Дорсетшир». Когда на нем приняли приказ Тови, капитан 1-го ранга Мартин, которому редко были нужны какие-либо приказы, уже готовился сделать это самостоятельно. Сблизившись с «Бисмарком» на полторы мили, он выпустил в его правый борт две торпеды. Обе попали в цель. Обойдя «Бисмарк» с другой стороны, с дистанции чуть более мили «Дорсетшир» выпустил еще одну торпеду, которая также попала в цель.

С мостика «Кинг Джордж V», который уже был на полпути к линии горизонта от места боя, адмирал Тови видел в бинокль, как огромный корабль стал медленно

переворачиваться через левый борт, коснувшись дымовой трубой поверхности моря, а затем перевернувшись килем вверх. Тови вспомнил Ютландское сражение и гибель в нем немецкого крейсера «Висбаден», и в его голове зародились слова, которые позднее попадут в официальный рапорт главкома: «Бисмарк» доблестнейшим образом вел неравный бой в лучших традициях Императорского Флота Открытого Моря».*

На какое-то мгновение стремительный форштевень «Бисмарка» встал вертикально над поверхностью воды, а затем все, что оставалось на том месте, где только что был огромный линкор,— это сотни людей, барахтающихся в покрытой толстым слоем мазута воде.

* Тови на свой рапорт получил следующий ответ из Адмиралтейства: «По политическим причинам мы не можем опубликовать данную Вами оценку боя, хотя полностью ее разделяем».

ГЛАВА 12

Кто, когда и как погиб на «Бисмарке», установить сложно. В начале боя, несмотря на смертельную усталость экипажа, боевое настроение людей, казалось, было на достаточно высоком уровне.

Ганс Ридель, заряжающий башни С, вспоминал, что некоторая напряженность и нервозность имели место, но после открытия огня все вроде успокоилось. Старший матрос Гейнц Штаат, находившийся на центральном посту под броневой палубой, рассказывал, что капитан 2-го ранга Оелс предупредил одного старшину, который после попадания торпеды с «Викториэса» надул свой спасательный жилет и пытался без приказа покинуть боевой пост: «Если вы снова будете провоцировать панику, я найду способ вас успокоить». Все, по словам Штаата, выглядели спокойными и уверенными, по крайней мере, внешне.

Лейтенант Мюлленгейм-Рехберг вспоминает, что английские корабли потратили много времени на пристрелку, но когда они это сделали, попадания в «Бисмарк» стали регулярными. Причем носовой части корабля доставалось больше, чем кормовой. Башни главного калибра А и В были выведены из строя в самом начале боя вместе с главным постом управления огнем.

В числе спасенных не было никого из носовой части «Бисмарка»: ни из носовых башен, ни с мостиков и постов носовой надстройки и уж тем более из погребов боезапаса. Поэтому ничего неизвестно, как погибли Лютъенс и Линдеман, Шнайдер и Нойендорф, Нецбанд и Экстернбринк вместе с другими офицерами адмиральского штаба. Но есть много очевидцев страшного пожара,

бушевавшего в носовой надстройке и на полубаке, так что вполне можно предположить, что находившиеся там люди не были убиты снарядами, а сгорели заживо. Либо были блокированы огнем на своих боевых постах и пошли на дно вместе с кораблем.

После выхода из строя башен А и В, в кормовом посту управления огнем уже не могли связаться с капитаном 2-го ранга Шнайдером на ЦПУО, и Мюлленгейм-Рехберг стал управлять башнями С и D с кормового поста. Шнайдер вел огонь по «Роднею», но Мюлленгейм-Рехберг перенес его на «Кинг Джордж V».

Он помнит, как его первый четырехорудийный залп накрыл английский флагман — один снаряд упал с недолетом, а три с перелетом. Тот самый залп, что заставил Гарнсея инстинктивно укрыться за щитом от брызг. Его следующие три залпа были менее точными, а затем английский снаряд разорвался вблизи их кормового поста. Взрывом была разбита оптика дальномера и повреждены приборы, а самого лейтенанта сбросило с места, ударив головой о переборку. Придя в себя, он связался с кормовыми башнями и приказал им переходить на автономное управление.

Следующей вышла из строя башня D, когда снаряд оторвал ствол у одного орудия в момент выстрела. Обратное пламя убило почти весь экипаж башни. В строю оставалась только башня С, но когда и у нее оторвало ствол одного из орудий, командовавший башней лейтенант приказал прекратить огонь.

Подобно Мюлленгейму-Рехбергу, другие уцелевшие также мало знали или не знали вообще ничего о том, что происходило за пределами их боевых постов, где они оставались до приказа оставить корабль. В машинном отделении слышали грохот и лязг над своими головами, но не могли понять разницу между громом собственных орудий и попаданием английских снарядов. Ярко горело электричество, и машины работали бесперебойно в режиме малого хода. Единственно, что было

необычно,— это вода, льющаяся из вентиляционных шахт в результате близких разрывов снарядов противника. Позднее через вентиляционную систему стал валить дым и проникать пламя, затрудняя дыхание. В некоторых отсеках пришлось надеть противогазы.

Многим, включая расчеты зенитных орудий и личный состав призовых команд, во время боя вообще нечего было делать. Старший матрос Герцог с другими зенитчиками получил приказ укрыться под батареейной палубой в помещении матросского камбуза. Во время боя, слыша гром собственных орудий и взрывы снарядов противника, сидеть без дела особенно трудно. После того как на полубаке и в носовой надстройке возник пожар, старший унтер-офицер Винанд, который накануне рассказывал им о своем житье в Гамбурге, пытался сформировать из матросов санитарную партию для выноса из района пожара раненых. Когда они ушли, Герцог открыл свой рундук, достал оттуда заветную бутылку «Розового ликера» и сделал пару глотков прямо из горлышка, чтобы снять нервное напряжение. От усталости последних дней он, видимо, сразу захмелел и все остальное помнит довольно смутно, но уверяет, что слышал, как по трансляции объявили о том, что адмирал и Линдеман убиты, затем, что Линдеман не убит. Потом он слышал скрежет и лязг раздираемой стали и приглушенные, как через вату, крики раненых.

Некоторые, входившие в группы борьбы за живучесть и оказания первой помощи, по роду своей службы вынуждены были перемещаться по всему кораблю. Одной из таких групп командовал старший машинист Вильгельм Шмидт из Фридрихсгафена. По его словам, они знали, что несколько английских снарядов, пробив верхнюю и броневую палубы, взорвались в нижних отсеках корабля, все уничтожив внутри них, разбив переборки, сорвав трапы, заклинив двери и люки, наполнив помещения ядовитыми газами и едким дымом. Несколько снарядов взорвались рядом, убив или ранив с десятков

человек. Появившийся рассыльный сообщил, что нужны люди для борьбы с пожаром в надстройке. Все, кто отправился туда, погибли.

Позднее, после затяжного выстрела в башне D, откуда-то прибежал еще один рассыльный, сообщив, что приказано немедленно затопить боевые погреба башни, иначе корабль взлетит на воздух. Винанд включил систему затопления, и никто не знает, что стало с находящимися там людьми: то ли они покинули к этому времени погреба, то ли были убиты обратным пламенем, то ли утонули при затоплении.

Около 10 утра, когда замолчала башня C, а противник еще продолжал вести огонь, был дан приказ: «Подготовиться к мероприятию № 5», что означало приказ подорвать корабль и подготовиться его покинуть. Приказ был отдан капитаном 2-го ранга Оелсом, находящимся на кормовом мостике. Он вступил в командование кораблем, когда все командование в носовой надстройке погибло.

С центрального поста можно было выбраться несколькими способами: по вертикальному трапу, идущему через узкую длинную шахту в главную надстройку, или через одну из боковых дверей в переборках. Старший матрос Штаат решил не рисковать взбираться по скоб-трапу через темную шахту и решил выйти через левую дверь. Смежный отсек был уже почти полностью затоплен. В воде плавали матросские гамаки, корабль кренился на левый борт. Штаату удалось выбраться на следующую палубу в отсек, наполненный желто-зеленым дымом. Помещение было набито лежащими на палубе ранеными. В дыму, как тени, передвигались врачи и санитары, делая им уколы морфия. Они делали их быстро, не отвлекаясь даже для стерилизации игл.

Через это помещение Герцог попал на батарейную палубу в помещение главной баталерки. Там он обнаружил капитана 2-го ранга Оелса и еще примерно три сотни моряков, пытавшихся оттуда выбраться. Идти в сто-

рону носа было невозможно из-за бушующего там пожара, люк, ведущий наверх, заклинило. Оставался только путь в корму через узкий лаз. Помещение было наполнено дымом и какими-то ядовитыми парами. У кого не было противогазов, те захлебывались кашлем.

В баталерке находился также и Герберт Блюм. Несколько минутами раньше он стоял рядом с капитаном 2-го ранга Лиманом на посту управления борьбой за живучесть, когда по телефону был передан приказ оставить корабль. Он помнит, как Леман, выслушав приказ, положил трубку «так осторожно, будто она была стеклянной» и сказал им, как всегда спокойно и дружески: «Все можете идти». Больше они его не видели.

Блюм пробрался в корабельную мастерскую позади дымовой трубы, где собралось еще несколько человек. Совершенно измученные, они лежали на палубе, не зная, как отсюда выбраться. В этот момент снаряд разорвался в смежном отсеке, разрушив переборку. Сквозь дым Блюм увидел лежащего там матроса с оторванными руками. Затем он пробрался в баталерку. Он помнит, что оставался там недолго, когда раздался страшный взрыв. В нескольких метрах от себя Блюм увидел ужасающий красный огненный шар, услышал страшный грохот, почувствовал нестерпимую боль в ушах и упал на палубу. Штаат увидел все это несколько иначе — как сине-зеленую и желто-белую вспышку, подобно гигантской вспышке фосфора, заметив, что задняя часть дымовой трубы внезапно засверкала красным светом, будто она была выложена рубинами.

Подобно Блюму, Штаат упал на палубу оглушенный, потеряв на какое-то мгновение способность сообщать. Вскочив на ноги, они оба, к собственному удивлению, обнаружили, что нисколько не пострадали. Им здорово повезло, поскольку то, что творилось вокруг, совершенно невозможно передать словами. На палубе в разных позах лежала примерно сотня убитых, еще больше было раненых. Раны некоторых были просто ужасны.

Среди убитых был и капитан 2-го ранга Оелс. Все было завалено кусками человеческих тел, оторванными руками, ногами и головами. Ручьями лилась кровь, скапливаясь из-за сильного крена у переборки левого борта. Люди с распоротыми животами лихорадочно собирали свои внутренности, отчаянно пытаясь запихнуть их обратно. Других рвало, просто выворачивало наизнанку. Отчаянные крики и стоны переходили в животный вой.

Ступая по мертвым, разорванным телам, Штаат пробрался в смежное помещение, которое также оказалось заполненным людьми. Шаг за шагом он пробирался к корме и наконец в одном из коридоров обнаружил на подволоке люк, к которому вел сравнительно неповрежденный трап. С помощью еще пяти матросов люк удалось открыть, и все оказались на верхней палубе. Верхняя палуба также оказалась покрытой убитыми и ранеными. Когда корабль внезапно накренился на левый борт, многих смыло в море, а затем следующей волной забросило обратно, размозжив о надстройку.

Штаат и другие матросы, вырвавшиеся наверх из баталерки, скользя, бежали по верхней палубе, везде натываясь на убитых и раненых. Особенно много их лежало за башнями С и D. Какой-то унтер-офицер из расчета зенитных автоматов, у которого одна нога была оторвана, протягивал к Штаату руку с большим перстнем-печаткой на пальце, прося выбросить его за борт. Но у Штаата уже не было сил даже пошевелиться. Он лежал ничком на палубе у самого леерного ограждения правого борта, глядя, как какой-то матрос снимает с себя брюки, чтобы броситься за борт. Он подумал, что это глупо, поскольку море очень холодное, но тут прогремел еще один взрыв и Штаат уткнулся лицом в сырые доски палубного настила. Когда он снова поднял голову, то увидел, что на палубе лежит лишь верхняя половина тела этого матроса, а нижняя половина куда-то исчезла.

Блюм также ухитрился выбраться на верхнюю палубу через заклиненный люк, сквозь узкую щель шириной

не более толщины двух рук. Он, как и Штаат, пришел в ужас от увиденного на верхней палубе. Всюду валялись обломки, в огромные пробоины от снарядов откуда-то снизу валил дым. Вповалку лежали убитые и раненые. К нему подбежал какой-то матрос с разорванной рукой, держа в другой руке индивидуальный пакет. Он попросил Блюма перевязать его. Пока Блюм этим занимался, он услышал крики и стоны, доносящиеся из кормовой 150-миллиметровой башни правого борта. Подбежав, он обнаружил, что дверь в башню заклинило. Ни он, ни те, что находились внутри башни, не могли ее открыть. В итоге он оставил их, не в силах чем-либо помочь.

Одному из комендоров этой башни, старшему матросу Паулю Хиллеру, повезло больше, чем остальным. В течение ночи, когда «Бисмарк» отбивался от эсминцев, Хиллер, стоя заряжающим у орудия, поранил руку и получил приказ поменяться местами с другим матросом, находящимся в погребе боезапаса. Ему это совсем не понравилось. В маленьком помещении глубоко внутри он сразу почувствовал себя как в ловушке. Когда поступил приказ оставить корабль, он умудрился через элеватор для подачи снарядов пробраться на твиндек. Путь в носовую часть корабля отрезал бушующий пожар, но Хиллер все-таки выбрался на батарейную палубу и проник в кубрик, где на рундуках тихо сидели пожилые моряки торгового флота из состава призовых команд. В этот момент снаряд, пройдя через это помещение, разорвался палубой ниже. Многие были ранены осколками. Хиллер попытался увлечь «стариков» с собой на корму, но они продолжали молча сидеть на рундуках, зажимая раны руками, обреченно ожидая конца.

Уцелевшие в этой бойне добирались до юта теми или иными способами. Одни, которым повезло, через открытые люки, другие — через шахты снарядных элеваторов, а матрос Адольф Айх умудрился это сделать по бронированному кабелю, ведущему с главного распределительного щита в кормовой пост управления огнем.

Все видели и позднее вспоминали ужасающие картины. Один матрос, пробираясь наверх, попал в радиорубку, которая до последнего момента держала работающим приводной радиомаяк для подводных лодок. Помещение радиорубки было полностью разбито, а все находящиеся в ней — убиты.

Матрос Гайнц Штиг на своем пути к спасению попал на главный пункт первой помощи, находящийся в обширном помещении, названном площадью Адольфа Гитлера. Там только что взорвался снаряд, убив весь медицинский персонал и раненых, которым те оказывали помощь. Герхард Шепе прошел мимо какого-то матроса, который явно спятил: на губах его пузырилась пена, и он что-то кричал о немецких пикирующих бомбардировщиках. Другой матрос видел, как на его глазах застрелился офицер.

Выскочив на верхнюю палубу, матрос Айх обратил внимание на чью-то шинель, прилипшую к решетке вентиляционного гриба. Он потянул за нее, и на палубу посыпались останки ее владельца. В этот момент он увидел двух матросов, бегущих на корму. В дыму они не заметили огромной пробоины в палубе, откуда валил дым и вырывалось пламя, и провалились в нее.

Матрос Герхард Клитшке, добравшись до башни D, заметил комендоров, уцелевших при обратном пламени затяжного выстрела, сидевших на палубе у остатков башни. Все имели страшные ожоги, опаленные волосы и глаза, наполовину вылезшие из глазниц.

Последними выбрались на верхнюю палубу люди из машинного отделения. Капитан 3-го ранга Юнак находился на ЦПУ энергетики, когда капитан 2-го ранга Леман передал ему по телефону приказ о «Мероприятии № 5», т.е. о подготовке корабля к взрыву и затоплению.

К этому времени вся энергетика корабля функционировала совершенно нормально: котельная давала пар, и все три машины работали на «малый вперед». Юнак приказал разместить подрывные патроны с часовыми

механизмами у всасывающих патрудков водяного охлаждения и открыть кингстоны. В машине левого борта это оказалось невозможным, поскольку вся палуба была уже затоплена водой, льющейся из вентиляционных труб. Но в машине правого борта приказ выполнили как положено.

Дав взрывателям 9 минут упреждения, Юнак приказал своим подчиненным покинуть машинные отделения и выбираться наверх. Помещения машин и котельных были наполнены дымом и паром, но электричество продолжало ярко светить, как обычно. Ярко горели лампы и на батарейной палубе, хотя ни единой живой души там уже не было. Обстрел прекратился, и, по словам Юнака, стояла такая же мертвая тишина, как после обеда в воскресенье при стоянке корабля на базе в мирное время. В этой тишине он и его подчиненные отчетливо слышали далеко внизу взрывы своих подрывных зарядов.

Поднявшись палубой выше, они также не смогли пройти в нос из-за режущего там пламени, но, двинувшись в корму, выбрались на вторую палубу, которая была заполнена дымом и какими-то людьми в спасательных жилетах и противогазах, не знающих, куда идти и что делать. Юнак приказал всем следовать за ним, обнаружил полуоткрытый люк, велел всем снять противогазы и спасательные пояса, после чего все протиснулись через этот люк на верхнюю палубу.

По словам Юнака, к этому времени примерно три сотни людей сгрудились на юте. Вместе с людьми Юнака к ним присоединился Мюлленгейм-Рехберг со своими подчиненными с кормового ПУАО и экипаж башни С, среди которых, по словам Ганса Риделя, не было даже ни одного раненого.

Все они были страшно ошеломлены увиденным: рваные и искореженные обломки, валящие отовсюду клубы дыма, бушующие языки пламени, лежащие вокруг тела убитых и искалеченных, крики и вопли. Некоторые надевали на раненых спасательные пояса и помогали спустить их за борт. Другие, напротив, из-за криков раненых

становились еще более нервными и озлобленными, предлагая несчастным заткнуться.

Еще до того как английские корабли прекратили огонь, многие матросы, чтобы спастись от безжалостной бойни, бросились за борт, не дожидаясь официального приказа. Их головы, как бусинки на нитке, прыгали в волнах за кормой, постепенно удаляясь, поскольку линкор еще двигался.

Среди них были матросы Герцог и Манфи — оба из расчетов кормовых зенитных автоматов, а также еще один матрос, который назвался Хенцем. Вместе они пытались укрыться за башней D и отнайти спасательный плотик. В это время огромный снаряд упал около борта, обрушив на палубу тонны воды. Все вместе с плотиком оказались смытыми за борт. Проплавав минут 15, им удалось забраться на плотик, с которого они увидели «Бисмарк», медленно удаляющийся под взрывы вражеских снарядов.

Между тем Юнак, собрав вокруг себя моряков, среди которых был и Блюм, объявил: «Сейчас мы трижды прокричим «Зиг Хайль!» и прыгнем за борт. Не пугайтесь, товарищи! Я еще потискаю девочек в Гамбурге, и мы все вместе встретимся в Рипербане». Рипербан в Гамбурге был всем известен своими заведениями под красными фонарями, и Блюм ужаснулся, как среди всего этого кошмара можно еще думать о девочках. После этого они дружно прокричали «Зиг Хайль!», а кто-то даже запел «Дойчлянд, Дойчлянд убер аллес». Затем стали бросаться в море. Некоторые глупцы сделали это с заваливающегося борта, где до воды было значительно ближе. Подхваченные волной, они все были убиты ударами о броню корабля или утонули, потеряв сознание от удара. Другие сползли с противоположного борта до бокового кия, становились на него и прыгали в волны.

Кеннет Реттисон, наблюдатель одного из «Свордфишей» «Арк Ройяла», видел с воздуха сотни прыгающих в волнах голов, напоминающих турнепс, не убранный с

поля. Ему стало жалко этих людей, которым он ничем не мог помочь, кроме как дружески покачать крыльями, чего, разумеется, никто не заметил. Сделав круг над горящим «Бисмарком», чья надстройка напомнила ему пылающий факел, Петтисон повернул обратно на авианосец.

Покинутый «Бисмарк» продолжал медленно крениться на левый борт, удаляясь от сотен спасающихся моряков, пока, так же медленно и неохотно, не лег на левый борт, а затем перевернулся вверх килем.

Мюлленгейм-Рехберг и Юнак пытались заметить в подводной части его корпуса повреждения, причиненные английскими торпедами, но не увидели ничего. Штаат заметил двух человек, сидящих на днище линкора и не предпринимающих никаких попыток спастись. Затем корма стала уходить под воду, поднимая нос, и линкор исчез в пучине, унося с собой сотни убитых и раненых моряков.

«Дорсетшир», который обошел «Бисмарк» со стороны левого борта, чтобы выпустить в него свою последнюю торпеду, стоял без хода примерно в полутора милях. Он давал уцелевшим после боя морякам «Бисмарка» последнюю надежду спастись, хотя бы ценой попадания в плен. Но о плене мало кто думал. Все думали о жизни.

Напрягая все силы, через огромное пятно мазута и крупную встречную волну, немецкие моряки плыли к английскому крейсеру. Плывя, Мюлленгейм-Рехберг слышал, как кто-то сказал: «Я не чувствую больше своих ног». Штаат вспомнил, как ему рассказывали, что когда умираешь от холода, то чувствуешь сначала страшную боль в половых органах. Но у него ничего не болело, просто начали неметь руки и ноги.

Прошло больше часа, прежде чем первые из них подплыли к борту «Дортсетшира», откуда вниз полетели плотики, спасательные круги, концы и погрузочные сети. Мюлленгейм-Рехберг увидел, что многие немецкие

моряки, хватаясь за концы, понятия не имеют, как завязать беседочный узел. Пальцы Штаата онемели настолько, что он был не только не в состоянии завязать беседочный узел, но даже просто схватиться за конец. Матрос вцепился в конец зубами и таким образом был поднят на борт английского крейсера.

Лейтенант Мюлленгейм-Рехберг просунул свою ногу в беседочную петлю, и двое матросов потянули его вверх. Достигнув уровня палубы, лейтенант пытался схватиться за леера, но руки уже не слушались — и он сорвался обратно в море. Он вынырнул, схватился за тот же самый конец, и те же два английских матроса подтянули его вверх. На этот раз он решил не рисковать и попросил на безукоризненном английском языке: «Пожалуйста, помогите мне», что было сделано, и офицера вытянули на палубу.

Английский гардемарин Джо Брукс с «Дорсетшира» пытался накинуть беседочную петлю на немецкого моряка, у которого были оторваны обе руки и он пытался схватиться за спасательный конец зубами. Неожиданно корабль тяжело качнуло, и немца затащило под днище. Брукс так и не увидел его снова.

Блюм, доплыв до носа «Дорсетшира», также был затащен под днище крейсера. Его протащило под килем и выбросило с другого борта. Волны отнесли его от крейсера, но неподалеку стоял эсминец «Маори». Блюм добрался до него и был поднят на борт.

«Дорсетшир» поднял из воды около 80 человек, 20 — подобрал «Маори». Сотни людей ждали спасения, находясь в воде, когда произошло непредвиденное.

Штурман «Дорсетшира» капитан 3-го ранга Дюрант заметил справа по носу какой-то дымок, стелющийся над морем на расстоянии примерно 2 миль. Он доложил об этом капитану 1-го ранга Мартину. Что это было, никто точно не знал, но наиболее правдоподобным объяснением было, что это немецкая подводная лодка, о наличии которых в этом районе предупреждало Адмирал-

тейство. Стоявший без хода «Дорсетшир» являлся бы для них прекрасной целью. Рисковать было невозможно, и у капитана 1-го ранга Мартина не было другого выбора, как приказать немедленно дать ход.

Командир «Маори» капитан 2-го ранга Армстронг сделал то же самое. Вода за кормой «Дорсетшира» забурлила от пришедших в движение винтов. Набирая ход, крейсер начал движение.

Моряков «Бисмарка», которых подтянули на концах до уровня палубы, удалось перетащить через фальшборт. Тех, кто был на полпути, унесло вместе со спасательными концами за корму. Некоторые еще достаточно долго висели на концах, царапая онемевшими пальцами обшивку корабля. Потом один за другим стали падать в море. На «Дорсетшире» слышали их крики — крики людей, которые, казалось бы, были уже на волосок от спасения, которые искренне считали, что всем их страданиям и пережитым ужасам наступает конец. Моряки «Дорсетшира» на всю жизнь запомнили их крики.

Находившиеся в воде моряки «Бисмарка» с ужасом и ошеломлением глядели, как серая стена борта «Дорсетшира» прошла мимо них. Многие поняли, что многочисленные рассказы о том, что англичане не очень заботятся о спасении своих противников после боя, в итоге оказались правдой. Они снова остались одни в пустынном океане, а между ними и вечностью были только их спасательные жилеты. Постепенно, коченея от холода, они теряли сознание и один за другим умирали.

* * *

Спаслось еще только пять человек. С утра, сменив лодку Вольфарта, в этом районе рыскала «U-74» капитан-лейтенанта Кентрата. В течение утра лодка обнаружила крейсер и два эсминца (возможно, «Дорсетшир», «Маори» и еще какой-нибудь эсминец из дивизиона Вайна). Позднее пришло распоряжение от адмирала Деница подойти к «Бисмарку» и взять на борт корабельные

журналы и другие секретные документы. (Такой же приказ был радирован Вольфарту, но к этому времени он уже в подводном положении направлялся на базу.)

Позднее, когда Кентрат уже знал о гибели «Бисмарка», он получил еще одно сообщение из штаба подводных сил, предписывающее ему начать поиск уцелевших. Лодка вела поиск в районе гибели линкора в течение всего дня и около 7 часов вечера обнаружила плотик, на котором находились Манфи, Герцог и Хетц. Матросы с «Бисмарка» были взяты на борт «U-74», отогреты, накормлены и возвращены к жизни.

Им пришлось перенести весьма опасное путешествие в Лоран, поскольку, из-за попадания морской воды в аккумуляторы, лодка не могла погружаться. У самого побережья Франции они нарвались на английскую подлодку, которая ожидала там прибытия «Бисмарка». Заметив «U-74», она выпустила по ней пять торпед, которые прошли мимо только благодаря отчаянно-искусному маневрированию Кентрата.

После прибытия во Францию матросы «Бисмарка» попали под следствие, пытавшееся выяснить, покинули ли они линкор самовольно или по получении приказа оставить корабль. Однако их объяснения в итоге удовлетворили следователей. Они рассказали все, что знали о походе «Бисмарка», получили специальный отпуск, полагающийся для «уцелевших при гибели корабля», а затем были направлены в другие подразделения кригсмарине.

Немецкому судну разведки погоды «Захсенвальду» под командованием лейтенанта Шютте также было приказано заняться поиском уцелевших. Судно проходило через район гибели «Бисмарка», возвращаясь из 50-суточного метеопатрулирования в Северной Атлантике.

27 мая поиск не дал ничего. На рассвете 28 мая судно вошло в огромное пятно мазута, в котором плавало много погибших в спасательных поясах и просто пояса без людей и огромное количество обломков.

«Захсенвальд» вместе с двумя подводными лодками вел поиск весь день, но никого из уцелевших не обнаружил. Только поздно вечером, в 22.35, с левого борта были замечены два красных огня. В бинокль Шютте разглядел спасательный плотик и двух людей на нем, немедленно направив свое судно к ним. С плотика прокричали: «Вы немцы?», и когда Шютте ответил утвердительно, раздались крики радости. Матросы с плотика были подняты на борт, измученные, не видевшие ни воды, ни пищи в течение двух суток. Они назвали свои имена как Отто Маус и Вальтер Лоренцен, сообщив также, что поблизости должен находиться еще один плотик с людьми. Хотя на «Захсенвальде» все запасы топлива тоже подходили к концу, он оставался в этом районе в течение всей ночи и следующего дня, непрерывно ведя поиск, но не обнаружил ничего, кроме плавающих обломков и спасательных поясов.

30 мая в 12.45 Шютте говорил по радио с испанским крейсером «Канариэс», который также вел поиск в районе гибели «Бисмарка». Испанцы также ничего не обнаружили, кроме обломков и плавающих среди них трупов. Пять погибших немецких моряков были подняты на испанский крейсер для опознания по «смертным амулетам».

* * *

Адмирал Сомервилль повернул свое соединение обратно в Гибралтар, как только на «Арк Ройял» вернулись 12 торпедоносцев «Свордфиш», которым так и не удалось поучаствовать в заключительной фазе боя. Перед посадкой они сбросили торпеды в море.

В момент посадки торпедоносцев с авианосца заметили два бомбардировщика «Хейнкель» и один дальний морской разведчик типа «Фоке-Вульф-Кондор». Один из бомбардировщиков сбросил серию бомб, упавших далеко от «Арк Ройяла». Это был единственный контакт самолетов Люфтваффе с английским флотом в то утро.

Когда через два дня «Арк Ройял» вернулся в Гибралтар, многочисленные яхты, шлюпки и катера вышли в море, чтобы торжественно встретить боевой авианосец.

28 мая крупные соединения бомбардировщиков, поднявшись с французских авиабаз, были брошены на поиск кораблей адмирала Тови. Им не удалось обнаружить главные силы английского флота, которые шли гораздо дальше к северо-востоку, чем предполагали немцы. Зато удалось обнаружить эсминцы «Татар» и «Машона», которые, экономя топливо, ковыляли на 12 узлах несколько южнее главных сил. Их бомбили весь день, и к полуночи немцам удалось утопить «Машону». При этом погиб один офицер и 45 матросов. Капитану 2-го ранга Скайпвиту под бомбами удалось принять к себе на «Татар» командира «Машоны», своего друга, капитана 2-го ранга Селби вместе с 170 офицерами и матросами из экипажа погибшего эсминца. На следующий день «Татар» добрался до Лондондерри, имея в цистернах всего 5 тонн горючего.

В тот же день, в 12.30, «Кинг Джордж V» и эсминцы его охранения стали на якорь в Лох Иви на западном побережье Шотландии. Заправившись топливом, флагманский линкор адмирала Тови на следующее утро перешел на свое штатное место стоянки в Скапа-Флоу.

Авианосец «Викториэс», пробыв недолгое время в Клайде, 31 мая направился в Средиземное море, имея на борту истребители «Харикейн» в заводской упаковке.

По пути капитан 1-го ранга Бовелл получил радостное известие. Оказывается, экипаж торпедоносца 5Н, который пропал без вести утром 25 мая, включая Девида Беррилла, о ком так сожалел Бовелл в своем рапорте, Пата Джексона и воздушного стрелка Спаркса, был спасен и доставлен в Рейкьявик. Выяснилось, что, израсходовав все топливо, они сели на воду рядом с пустой шлюпкой, видимо, принадлежавшей какому-то потопленному судну из состава конвоя НХ-126. Они перебрались в эту шлюпку и плыли на ней в течение 9 дней,

пока не были подобраны исландским пароходом «Лагарфос».

Между тем эсминец «Маори», имея на борту 24 спасенных моряков с «Бисмарка», прибыл в Клайд. Туда же пришли «Родней» и «Норфолк». Тяжелый крейсер «Дорсетшир» получил приказ следовать для ремонта в Ньюкестл на Тине на северо-восточном побережье Англии. На борту крейсера находились 79 моряков, спасенных с «Бисмарка», включая четырех тяжелораненых. Один из них умер по пути и был похоронен в море в присутствии своих товарищей и почетного караула королевской морской пехоты. Тело умершего было покрыто военно-морским флагом Кайзеровского флота. Горнист крейсера проиграл сигнал «Последняя вахта», и тело было сброшено за борт.

Один из пленных немецких моряков на губной гармошке, одолженной у английского матроса, проводил товарища мотивом печальной немецкой военной песни «Их хате айне камараде».

* * *

Реакция английского общественного мнения на потопление «Бисмарка» была скорее вздохом облегчения, нежели ликованием. Через несколько часов после завершения боя Уинстон Черчилль, еще не зная его окончательного результата, выступил в палате общин, сообщив взволнованным депутатам о том, что на перехват «Бисмарка» идут английские линкоры, а затем перешел к другим вопросам. Через некоторое время премьеру принесли записку. Черчилль прочел ее и обратился к спикеру палаты: «Мистер спикер, прошу вашего внимания. Я только что получил сообщение о потоплении «Бисмарка».

Члены палаты буйно выразили свой восторг — одной заботой, которая тяготила их в течение последних пяти дней, стало меньше.

Теперь, когда с «Бисмарком» наконец расправились, настало время вспомнить о «Принце Ойгене». На следу-

ющий день Черчилль направил в адрес Первого лорда Адмиралтейства и Первого Морского лорда совершенно секретный меморандум следующего содержания:

«Поиск и уничтожение «Принца Ойгена» становится вопросом наивысшей важности. Наиболее желательным является вовлечение в эту операцию боевых кораблей флота США. Еще лучше было бы, например, чтобы «Принц Ойген» был обнаружен каким-нибудь американским кораблем и был вынужден открыть по нему огонь. За подобный инцидент правительство Соединенных Штатов было бы ему весьма благодарно. Прошу отнестись к этому вопросу именно с этой точки зрения, а не как к обычной операции на море. Если мы сможем создать ситуацию, когда за «Принцем Ойгеном» будут следить американские корабли, мы проложим путь к решению гораздо более важных проблем».

Однако сам «Принц Ойген» никак не подозревал, какое важное место ему отводилось в секретных планах Черчилля и Рузвельта.

Расставшись 25 мая с «Бисмарком», крейсер направился к южной группе судов обеспечения и 26 мая встретился северо-западнее Азорских островов с танкером «Шпихерн», имея в цистернах всего 8% топлива. На следующий день на «Принцем Ойгене» получили сообщение с итальянской подводной лодки, с которой обнаружили пять боевых кораблей, идущих полным ходом на юго-запад в район нахождения «Бисмарка». (Почти точно можно сказать, что это были эсминцы Вайна.)

Крейсер было двинулся по направлению к маршрутам прохождения конвоев, но в это время обнаружили дефекты во всех трех машинах. Заправившись еще раз топливом 28 мая с танкера «Эссо Гамбург» и обнаружив к тому же, что лопасть одного из винтов была повреж-

дена, видимо, от удара о лед, капитан 1-го ранга Бринкман оставил все планы борьбы с конвоями и решил возвращаться в Брест, которого и достиг без всяких приключений к 1 июня.

Между тем на базу вернулась и «U-556» на последних каплях горючего. Встав у пирса подводных лодок в Лоране, Вольфарт выяснил, что у него оставалось всего 80 литров солянки. На следующий день на борт лодки поднялся адмирал Дениц и в торжественной обстановке вручил Вольфарту Рыцарский крест. Ему не долго пришлось радоваться столь высокой награде. В следующем боевом походе в Атлантику «U-556» была потоплена, а сам Вольфарт и большая часть его экипажа попали в плен.

В Германии, несмотря на шумно поданные новости об успехах Люфтваффе против соединений английского флота у острова Крит, известие о гибели «Бисмарка» вызвало очень сильную депрессию. Почти такую же, что и у англичан после получения известий о гибели «Худа». Однако, в отличие от англичан, немцы не имели никаких надежд на реванш. Интуиция Гитлера, как уже бывало не раз, оказалась верной: крупный боевой корабль символизирует нацию. С его гибелью страдают и репутация вождя, и престиж нации.

7 июня Германское Адмиралтейство получило фамилии 102 моряков «Бисмарка», находившихся в английском плену. Вместе с тремя, подобранными подводной лодкой «U-74», и двумя — метеосудном «Захсенвальд», всего спаслось 107 человек из экипажа более 2000 офицеров и матросов.

Однако наряду с унынием, охватившим немцев, и чувством скорбного облегчения, охватившем англичан, некоторые люди не могли скрыть своих радостных эмоций.

Одним из них был лейтенант французского флота Филиппон. Услышав по Би-Би-Си сообщение о гибели «Бисмарка», он, перепрыгивая через четыре ступеньки, ворвался в столовую для французских офицеров, построенную

еще во времена Людовика XIV. Там обедало около 20 человек. Захлопнув за собой дверь, Филиппон закричал: «Бисмарк» потоплен!» Офицеры повернулись и взглянули на Филиппона. «Если мне суждено прожить еще сотню лет,— вспоминал он позднее,— я никогда не забуду выражения их лиц».*

За тысячу миль от Бреста, в южной Норвегии слушали Би-Би-Си, боясь пропустить хоть слово, Вигго Аксельсен, Арне Устеруд и их товарищи. Они находились в Красной гостиной клуба Кристиансанда, куда зашли перекусить и выпить вина. Вигго и Арне вспомнили, как всего семь дней назад, прогуливаясь вечером по Вестервайну, они видели «Бисмарк» и «Принц Ойген», спешащих полным ходом в северном направлении; как Арне Моен вез сообщение об этом под капотом своего автобуса; как в Хелле Одд Стархайм и Сунвард Торстад передали его в эфир; как быстро на это среагировали немцы, прислав в Хелле радиопеленгационную машину, и как чудом радистам удалось спастись от обнаружения.

Вигго поднял свой бокал и сказал: «Господа!» Все встали. «За 35 000 тонн (официальное водоизмещение «Бисмарка»)!»— провозгласил он тост. Все хором повторили тост и выпили вино. Все знали, что это означает.

А в набитом шпионами Стокгольме капитан 1-го ранга Генри Динхем, не скрывая радости, прочел телеграмму из Адмиралтейства:

«Ваше сообщение № 2058 от 20 мая инициировало первую серию операций, завершившихся вчера потоплением «Бисмарка». Хорошая работа!»

* В 1947 году Филиппон был принят английским послом в Париже, который вручил ему официальную благодарность правительства Его Величества за содействие в уничтожении «Бисмарка». После войны Филиппон продолжал служить во Французском флоте и вырос до командующего Средиземноморским флотом Франции. В настоящее время, находясь в отставке, живет в Париже.

ЭПИЛОГ

Как ни печально, но любая эпическая история имеет и теневую сторону. В ночь на 26 мая Уинстон Черчилль, еще не зная, что «Бисмарк» получил роковое попадание авиаторпедой, начал мучиться навязчивой идеей относительно того, что «Бисмарк» должен быть потоплен любой ценой. Даже ценой потери еще многих наших кораблей. Поэтому он составил (или составили по его приказу) черновик радиограммы, которую собирались отправить адмиралу Тови:

«По вашим докладам мы не можем понять обстановку. «Бисмарк» должен быть уничтожен любой ценой. Если для этого необходимо, чтобы «Кинг Джордж V» оставался в море. Он должен остаться, даже если потом его придется буксировать на базу».

Такой радиограммы еще не знала военно-морская история. Позволить флагманскому кораблю флота остаться без топлива в районе, кишашем подводными лодками, куда уже направлялись армады бомбардировщиков Люфтваффе,— это значит санкционировать гибель корабля, командующего флотом, его штаба и всего экипажа линкора. Более того, на время ремонта «Принс оф Уэлса» «Кинг Джордж V» оставался единственным кораблем английского флота, который по бронированию и скорости хода можно было хоть как-то сравнить с «Бисмарком». Если бы «Кинг Джордж V», израсходовав топливо, был потоплен, то отремонтированный «Бисмарк» получил бы почти полную свободу рук в Атлантике.

Говорят, что Паунд не согласился с этим мнением и не хотел утверждать радиограммы. Но Первый Морской лорд далеко не всегда твердо противостоял настояниям Черчилля. В итоге в 11.37 27 мая эта радиограмма была отправлена адмиралу Тови. К счастью, это произошло, когда бой уже закончился и «Кинг Джордж V» возвращался на базу.

В эйфории только что одержанной победы Тови и офицеры его штаба приняли эту радиограмму за чью-то шутку. Прочитав ее, все на флагманском мостике линкора громко рассмеялись. Позднее, поняв, что это была совсем не шутка, все пришли в ярость. «Это была,— заявил адмирал Тови,— наиболее непродуманная, если не сказать глупая, радиограмма из всех, что мне приходилось когда-либо получать».

Адмирал признался офицерам своего штаба, что, если бы возникла обстановка, предусмотренная этой радиограммой, он никогда бы не подчинился подобному указанию, даже рискуя попасть под суд. Когда «Кинг Джордж V» пришел на базу и был подключен знаменитый зеленый телефон связи с Лондоном, Паунд извинился перед Тови за эту радиограмму и согласился, что ее ни в коем случае нельзя было посылать. Но Тови никогда не мог этого забыть, с обидой вспоминая об этом инциденте как о личном оскорблении.

Но еще более гнусные события начали твориться через несколько недель, подтвердив мрачные подозрения адмирала Уэйк-Уолкера, возникшие 24 мая, что Адмиралтейство сомневается в достаточности у него «наступательного духа и агрессивности». Получив все рапорты об операции и изучив прокладки, Паунд информировал Тови, что намерен отдать под суд адмирала Уэйк-Уолкера и командира «Принс оф Уэлса» капитана 1-го ранга Джека Лича за то, что они, после гибели «Худа», прервали и не возобновили боя с «Бисмарком», дав ему возможность уйти так далеко на юг. Тови был ошеломлен. Он возразил Паунду, заявив, что Уэйк-Уолкер и

Лич вели себя точно так, как он того желал. А последнее, чего он желал, было возобновление боя с «Бисмарком» до подхода его соединения. В случае возобновления боя «Бисмарк» мог повернуть на запад, а это удалило бы его от «Кинг Джордж V».

Однако Паунд продолжал настаивать на своем требовании, чтобы эти офицеры предстали перед судом. «Если об этом не распорядится Тови,— предупредил первый лорд,— то он отдаст их под суд своим приказом». На это Тови ответил, что если подобное произойдет, то он уйдет в отставку с поста командующего флотом метрополии и появится на суде в качестве свидетеля защиты и друга подсудимых. По словам Тови, после этого он не слышал больше ни слова ни о каком суде.*

Заместитель Паунда вице-адмирал Том Филлипс также добавил к этой истории добрую ложку дегтя своими

* Отношения Тови с Паундом и Черчиллем всегда были сложными и не совсем понятными. Паунд, например, не сказал Тови, что инициатором той знаменитой радиogramмы был не он, а Черчилль. Когда, много лет спустя, Тови об этом узнал, то заметил, что «знай он о том, что инициатором радиogramмы был Черчилль, он обязательно упомянул бы об этом в своем официальном рапорте».

Наиболее катастрофические последствия от вмешательства Паунда в морские операции имели место в следующем году, когда следующему в Россию конвою RQ-17 потенциально угрожал однотипный с «Бисмарком» линкор «Тирпиц». Вопреки мнению большинства своих сотрудников, включая начальника разведки флота капитана 2-го ранга Деннинга, уверявшего, что он через свою сеть немедленно узнает о выходе «Тирпица» в море, Паунд приказал конвою рассредоточиться, а его охранению приготовиться к бою с «Тирпицем». Накануне Тови предупредил Паунда телефонным звонком из Скапа-Флоу, что если конвой рассредоточится, то результатом будет «кровавая бойня», и оказался прав. Две трети конвоя погибло под ударами авиации и подводных лодок. (См. продолжение сноски на следующей странице)

комментариями к операции, сделанными им на проектах официального коммюнике и приказа о награждениях.

Филлипс почему-то пытался придаться к действиям капитана 1-го ранга Делраймпла-Гамильтона, утверждая, что курсы, которыми следовал «Родней» 25 мая, были «плохо продуманы», поскольку линкор должен был держаться гораздо ближе к Бресту. Однако Делраймпл-Гамильтон делал то, что ему было приказано:

Ради справедливости все-таки надо сказать, что в последние годы жизни память стала подводить адмирала Тови и он приобрел склонность к преувеличениям. В 1954 году по поводу той скандальной радиограммы адмирал вновь вспомнил в письме военно-морскому историку Роскиллу, отметив, что «получи он приказ оставаться на месте боя, даже если его придется тащить на буксире домой, он бы никогда ему не подчинился и в том случае, если бы этот приказ пришел еще до последней атаки торпедоносцев с «Арк Ройяла», которые нанесли «Бисмарку» смертельное повреждение. Он, не задумываясь, повернул на обратный курс, узнав, что топлива осталось только на то, чтобы добраться до ближайшего английского порта». В другом письме, написанном в том же году, Тови уже пустился в фантазии, утверждая, что этой радиограммой ему предписывалось продолжать погоню «до самых берегов Франции».

Тогдашний секретарь Тови, ныне контр-адмирал Пефферд, вспоминает об этих событиях следующим образом: «Мне кажется, что его память стала играть с ним злые шутки, после того как он внезапно отказался от всякой общественной жизни и фактически превратился в отшельника. Не проявляя никакого интереса к текущим событиям и ни с кем не общаясь, кроме своей жены, он, что вполне понятно, все более и более погружался в прошлое, особенно в те динамичные и грозные времена, когда он командовал флотом метрополии. А госпожа Тови, вечно страдающая от артрита, по самой своей природе была склонна находить во всем самые худшие варианты, подогревая обиды престарелого адмирала и побуждая его значительно преувеличивать былые разногласия между ним, Черчиллем и Паундом».

держаться на линии между местом «Бисмарка» по радиопеленгу (который на «Роднее», в отличие от «Кинг Джорж V», был проложен совершенно правильно) и Брестом, что он и делал, повернув на юго-восток только после randevу с отрядом адмирала Тови. Кроме того, в своих комментариях адмирал Филлипс не учитывал того, что «Бисмарк» не шел прямо в Брест, а заложил длинную петлю к югу.

Уинстон Черчилль всегда проповедовал, что после победы надо быть великодушным к противнику, а адмиралы Паунд и Филлипс с огромной неохотой проявляли это качество даже по отношению к своим подчиненным, одержавшим победу.

* * *

Погоня за «Бисмарком» и его потопление навсегда останутся крупным событием военно-морской истории человечества наряду с Лепанто, Салами, Армадой, Трафальгаром, Цусимой, Ютландом, Мидуэем и Лейте. Операция по уничтожению «Бисмарка» охватывала громадные районы от Балтики до Заполярья, от Заполярья и Северной Атлантики до Бискайского залива и продолжалась 8 дней. В ней погибло более 4000 английских и немецких моряков. В операцию были втянуты и люди других национальностей: поляки, шведы, норвежцы, американцы, французы, итальянцы и испанцы.

Вся история этой операции, когда фортуна перекидывалась с одной стороны на другую, с драматическими изменениями обстановки, содержит в себе многие элементы античной мифологии: погоня и уход от погони, яростное преследование, завершающееся боем; высокие эмоции и низкие помыслы, храбрость и трусость, возбуждение и смертельная усталость, экстаз радости и агония смерти, победа и поражение, гибель и выживание — все это характерные элементы классической древнегреческой трагедии, конец которой заложен в ее начале, а начало — в конце.

Поход «Бисмарка» произошел слишком поздно. Будь он и однотипный с ним «Тирпиц» построены годом раньше и смогли выйти вместе с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау» на пути атлантических конвоев зимой 1940/41 гг., все выглядело бы совершенно иначе. Действуя отдельными боевыми группами, они могли бы полностью парализовать все английское судоходство в Атлантике и нанести смертельный удар всем военным усилиям Британии.

Даже летом 1941 года потребовались гигантские усилия всего английского флота, чтобы остановить единственный корабль. Восемь линкоров и линейных крейсеров, два авианосца, 11 крейсеров, 21 эсминец, 6 подводных лодок, десятки самолетов берегового базирования, совершивших более 300 боевых вылетов, потребовались, чтобы уничтожить один немецкий линейный корабль. Помимо всего прочего, по нему было выпущено почти 60 торпед, не считая торпед с «Дорсетшира», из которых попали в цель три, самое большое — четыре (одна — с самолета «Викторизса», две — с «Арк Ройяла» и, возможно, одна с «Роднея»).

Одной из непосредственных причин поражения адмирала Лютенса была нехватка топлива. (Она же чуть не заставила адмирала Тови прекратить погоню.) Выйди «Бисмарк» из Норвегии с полными цистернами, он мог бы, несмотря на повреждение носовых цистерн снарядом с «Принс оф Уэлса», повернуть на запад, уйдя от погони на бескрайние просторы Атлантики, пополнить там запас топлива с танкеров, а затем уже вернуться на базу. И даже не делая этого, он мог устремиться прямо в Брест на гораздо более высокой скорости, что не дало бы возможности несущемуся из Гибралтара соединению Н перехватить его на пути в Брест.

И, конечно, на стороне англичан была просто невероятная удача. Попадание авиационной торпеды в рули «Бисмарка» могло произойти, как правильно отмечали немцы, только при одном шансе из ста тысяч.

Теоретически адмирал Редер мог снова направить в рейд «Принц Ойген» вместе с каким-нибудь из отремонтированных линкоров. Но это уже было невозможно по нескольким причинам. Первой причиной явился захват немецкой шифровальной машинки на подводной лодке «U-110» и еще одной, добытой разведкой на одном из судов снабжения «Бисмарка».

3 июня танкер «Бельхен» был потоплен крейсерами «Аврора» и «Кения» (его экипаж был подобран подводной лодкой «U-93»). 4 июня «Эссо Гамбург» пошел на дно под огнем крейсера «Лондон». Затем крейсер «Нептун» уничтожил «Гонценгайм». 12 июня крейсер «Шеффилд» потопил «Фридрих Бреме», а 15 июня судно снабжения «Лотринген» было захвачено крейсером «Данедин» совместно с самолетами авианосца «Игл».

Однако, невзирая на потери, немецкие тяжелые корабли еще пытались совершать короткие рейды в Атлантику, выходя из Бреста и возвращаясь в него. Но теперь приходилось учитывать и другие факторы. Попадание торпеды в рули, сделавшее мгновенно беспомощным огромный военный корабль, каким бы случайным оно ни было, говорило очень многое.

Никто не мог забыть, что «Бисмарк», утопивший несколькими залпами такое же бронированное чудовище «Худ», не смог отбиться от старых торпедоносцев-бипланов, не только не сбив, но даже и не повредив кого-либо из них. А воздушная мощь Англии набирала с каждым днем новые силы.

Взаимодействие самолетов палубной авиации, летающих лодок дальнего действия и новых радиолокационных средств обнаружения и слежения ставило находящиеся в открытом море крупные боевые корабли фактически в безнадежное положение. Раз обнаруженные, они уже не могли скрыться до подхода более мощных сил противника, которые бы их наверняка уничтожили.

Гитлер, понимая это и опасаясь нового падения престижа Германии, просто запретил Редеру посылать в

Атлантику крупные надводные корабли. Да и сам Редер понимал это, честно признав: «Потеря «Бисмарка» оказала решающее влияние на весь ход морской войны».

Понимание того, что самолет сделал все линкоры устаревшим оружием, привело к тому, что немецкое командование поняло и полную бессмысленность нахождения в Бресте «Шарнхорста», «Гнейзенау» и «Принца Ойгена», которые оказались там фактически заблокированными, ежедневно подвергаясь риску быть уничтоженными с воздуха. Им было приказано прорываться обратно домой, но не через Атлантику, где их могли перехватить и уничтожить, как «Бисмарк», а кратчайшим путем через Ла-Манш, где им можно было обеспечить максимальное воздушное прикрытие. Эта смелая идея принадлежала самому Гитлеру, поскольку командование кригсмарине боялось Ла-Манша как огня еще со времен Первой мировой войны.

В ночь на 11 февраля 1942 года все три корабля покинули Брест, и, несмотря на то что отважный Филиппон заранее предупреждал о их неизбежном уходе и даже точно передал в Лондон время их вывода, два линкора и тяжелый крейсер сумели незамеченными пройти до траверза Кале.* Там они были атакованы шестью торпедоносцами «Свордфиш» под командованием капитана 3-го ранга Юджина Эсмонта.

Несмотря на величайшую доблесть, с которой действовали самолеты, все шесть были сбиты немецкими истребителями, прикрывающими прорыв тяжелых кораблей. Сам Эсмонд погиб и был посмертно награжден Крестом Виктории. Но морская авиация сказала все-таки

* Вице-адмирал сэра Норман Деннинг, занимавший в годы войны пост начальника разведки Королевского флота, информировал автора, что из-за какой-то совершенно невероятной халатности некоторые из наиболее важных сообщений Филиппона не доходили до Оперативного Разведцентра и, таким образом, никогда не попадали в штабы в качестве оперативных документов.

свое последнее слово, когда оба линкора подорвались у голландского побережья на минах, поставленных английскими самолетами. Но так или иначе все три корабля добрались до германских портов.*

К сожалению, тот урок, который англичане преподали немцам на море, был усвоен и другими. Когда в конце 1941 года обострилась обстановка на Дальнем Востоке, Уинстон Черчилль решил направить в Сингапур линкор «Принс оф Уэлс», отремонтированный к этому времени, и линейный крейсер «Рипалс», надеясь, что подобная демонстрация силы охладит горячие головы японцев. (С ними должен был следовать авианосец «Индомитейбл», но он сел на мель в районе Ямайки и нуждался в ремонте.) Командовать этим соединением Паунд назначил своего заместителя вице-адмирала сэра Томаса Филлипса.

2 декабря 1941 г. оба корабля и сопровождающие их эсминцы прибыли в Сингапур. (Одним из эсминцев был «Электра», где еще служил лейтенант Кайн.) 7 декабря японцы атаковали Перл-Харбор и начали высадку войск на севере Малайи. 8 декабря адмирал Филлипс вывел

* «Шарнхорст» был потоплен 26 декабря 1944 года при неудачной попытке атаковать один из северных конвоев, направляющихся в Россию. «Гнейзенау» получил тяжелые повреждения в 1943 году при налете английской авиации на Готенгафен, не успев отремонтировать повреждения, полученные при прорыве через Ла-Манш.

«Принц Ойген» уцелел в войне и был передан американцам, которые использовали его в качестве опытного корабля при испытании атомной бомбы у аттолла Бикини в 1948 г. Крейсер уцелел и при атомном взрыве, после чего был отбуксирован на аттолл Кваджелейн, где был поставлен на якорь и брошен, разумеется, без всякого экипажа.

Начавшийся вскоре ураганный ветер опрокинул стоявший без экипажа корабль, который затонул на небольшой глубине. Останки его находятся там до сих пор.

Останки же «Гнейзенау» были разобраны после войны.

свою эскадру в море, чтобы атаковать десантные силы противника. Вечером следующего дня корабли Филлипса были обнаружены разведывательными самолетами японцев, и он принял решение вернуться в Сингапур. Утром 10 декабря эскадра была атакована несколькими волнами японских бомбардировщиков и торпедоносцев. «Принс оф Уэлс» и «Рипалс» затонули под ливнем бомб и торпед. Эсминцы подобрали из воды более 2000 человек, но адмирала Филлипса и капитана 1-го ранга Лича среди них не было.

Бумернг вернулся. Только тогда англичане сами поняли свой собственный урок: линейный корабль без воздушного прикрытия небоеспособен, а потому и время его уже кончилось. Или почти кончилось.

Остаток войны все основные морские державы стали использовать линкоры на вспомогательных ролях поддержки сухопутных сил или прикрытия авианосцев. На глазах у всех линкор вымирал как класс боевого корабля.

Ныне в строю остаются только четыре американских линкора типа «Нью Джерси», но и на них смотрят как на оживших динозавров. Еще несколько линкоров стоят в разных частях мира на вечной стоянке в качестве памятников далекого и мрачного прошлого.

Но для тех из нас, кто воевал в те годы на море, кто служил рядом с линкорами и на них, навсегда останутся в памяти эти любимые всеми, странные и таинственные гиганты, о которых нельзя вспоминать без восхищения и гордости.

И, конечно, никто никогда не забудет той майской недели 1941-го года, когда «Худ» и «Бисмарк» вышли в море на встречу со своей гибелью и бессмертием.

КОНЕЦ