Арнольд Лотт
САМОЕ ОПАСНОЕ МОРЕ
Минная война в годы Второй мировой
UC5

Арнольд Лотт

Самое опасное море. Минная война в годы Второй мировой

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=618485
Самое опасное море. Минная война в годы Второй мировой:
Центрполиграф; Москва; 2004
ISBN 5-9524-0941-5

Аннотация

Эта книга – рассказ о минной войне на море – наименее известной стороне периода Второй мировой войны. Автор правдиво повествует о суровых буднях моряков минных тральщиков и заградителей. Об их ежедневных подвигах и о трудном пути к победе мало кто знал и говорил. Экипажам небольших кораблей приходилось воевать в опасных водах, при плохой погоде, под беспрерывными атаками противника. Эти люди скромно делали свое дело, не ожидая ни славы, ни почестей.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ 4
Глава 1 6
Глава 2 16
Глава 3 22
Глава 4 36
Конец ознакомительного фрагмента. 48

Арнольд Лотт
Самое опасное море. Минная война в годы Второй мировой

ПРЕДИСЛОВИЕ

Дважды за десятилетие Военно-морской флот Соединенных Штатов Америки пересекал океаны для участия в войнах. Возвратившиеся моряки привозили рассказы о сражениях, дерзких подвигах моряков и летчиков. Немало было написано о подводной войне, о жестоких боях, в которых участвовали надводные корабли и авиация. И вот, наконец, появился рассказ о наименее известной составляющей войны на море – минной войне.

Какая бы задача ни стояла перед моряками – установить мины или очистить от них определенное пространство, – минная война была далека от романтизма. Экипажам минных тральщиков и заградителей приходилось работать в опасных водах и при плохой погоде, под непрерывными атаками противника, но об их ежедневных подвигах почти никто

не знал. Эти люди тихо и скромно делали свою нелегкую работу, не ожидая ни славы, ни почестей. Причем подавляющее большинство членов минных экипажей были резервистами.

Настоящая книга – не слишком веселый, но правдивый рассказ о скромных тружениках моря, моряках минных тральщиков и заградителей, об их трудном пути к победе. Причем я могу с гордостью отметить, что у истории счастливый конец. Эти люди имели полное право заявить: «Задание выполнено».

К. В. Нимиц, адмирал флота, ВМФ США

Это рассказ о минной войне Военно-морского флота США в самых опасных морях на планете, об участвовавших в ней людях, кораблях, самолетах. Минная война – дело нелегкое: всегда монотонное, скучное, часто рискованное, а временами смертельно опасное. В минной войне нет места героям-одиночкам, поэтому в этой книге вы не найдете героев. В минной войне люди выполняли свой долг, смотрели в лицо опасности, умирали, оставаясь при этом никому не известными.

Именно им – безликим, безымянным, неизвестным – посвящается эта книга.

Глава 1
РАСКАТЫ ГРОМА

Для разных людей войны начинаются по-разному. Одни узнают о начале войны, когда ранним утром мелодичный перезвон колоколов небольшой церквушки на Гавайях тонет в грохоте разрывов, другие – из объявления по радио.

Немцы замышляли такую войну, планируя подъем Третьего рейха; французы готовились к ней еще в дни расцвета первой наполеоновской империи, а революционно настроенные американцы сделали к ней шаг во время правления Георга III. Это была необычная война, в которой сначала в ход пошли пивные бочки в Филадельфии и только потом бомбы на островах Специй.

Это была минная война, в которой противники почти никогда не встречаются лицом к лицу, да и сражения происходят довольно редко, никогда не обходится без жертв и разрушений. Пока большие корабли участвуют в грандиозных сражениях, маленькие минные тральщики и минзаги[1] делают свою нудную, но смертельно опасную работу, не приносящую славы.

Маленький кораблик осторожно пробирался сквозь ночную тьму. В рулевой рубке сновали серые фигуры – этим

[1] *Минзаги* – минные заграждения.

людям выпала ночная вахта. Стоявший у штурвала старшина-рулевой Уттрик заносил в корабельный журнал, открытый на странице, датированной 7 декабря 1941 года, данные о курсе и скорости корабля «Кондор». Вахтенный офицер лейтенант Макклой уверенно руководил тралением, настороженно поглядывая по сторонам. Где-то неподалеку в темноте такую же работу выполняли «Клест», «Попугай» и «Ридбёд».[2] Маленькие минные тральщики выполняли обычную утреннюю проверку бухты на наличие магнитных мин.

Вдали у берега виднелись россыпи красных и белых огней – это стояли корабли Тихоокеанского флота. Здесь, в Пёрл-Харборе, они были в безопасности. В нескольких милях в стороне лейтенант Макклой разглядел буи, отмечавшие границы подходного канала, и взял курс на них. После прохождения канала миссия «Кондора» считалась выполненной, и люди могли приступить к более приятным занятиям, например завтраку. Только что проснувшиеся моряки готовились принять вахту у своих уставших товарищей, когда офицеры на мостике увидели нечто там, где не должно было быть ничего. Макклой и Уттрик долго смотрели в бинокли, не в силах поверить собственным глазам. Субмарина! Она находилась на расстоянии 50 ярдов от «Кондора» и держала курс к подходному каналу. Но «Кондор» был минным тральщиком, должен был заниматься очисткой акватории от мин, поэтому в 3.42 установленные на нок-рее светосигнальные аппараты

---

[2] «*Ридбёд*» (от *англ.* Reedbird) – птица рисовый трупиал. *(Примеч. пер.)*

передали сообщение на эсминец «Вард», оснащенный всем необходимым для охоты за подводными лодками.

В это время в нескольких сотнях миль к северу от Пёрл-Харбора на большой скорости шли японские военные корабли. Запись, внесенная лейтенантом Макклоем в корабельный журнал в 4.00, стала последней, сделанной в мирное время. В 5.25 тральщик шел по каналу, направляясь к своей базе на Бишопс-Пойнт, офицеры и матросы предвкушали приятные заботы, которые сулил воскресный день. Эсминцу «Вард» потребовалось восемьдесят еще мирных минут, чтобы обнаружить неизвестную субмарину и определить, что она вражеская. К этому времени сотни самолетов Страны восходящего солнца уже поднялись в воздух и направлялись в сторону Пёрл-Харбора. Очень скоро должна была начаться война.

А пока гавайская ночь оставалась тихой и мирной. «Кондор» и другие тральщики «птичьей» серии прошли в проход, оставленный в противолодочном ограждении бухты. В темноте заслуженный ветеран Первой мировой войны старый эсминец «Вард» неутомимо бороздил теплые воды в поисках добычи, и в 6.45 жертва была найдена. Последовало несколько залпов палубных орудий, спокойную гладь моря всколыхнули разрывы глубинных бомб, и для маленькой субмарины японского Императорского военно-морского флота война завершилась, не успев начаться. Вскоре грохот выстрелов с «Варда» стих. Покой военных кораблей в бухте еще не был

нарушен.

В мирное время специалисты военно-морского флота не занимались производством новых мин – на это, как обычно, не хватало средств. До того как газеты начали кричать о победах Гитлера и Муссолини, всеми вопросами минной войны занимался один ученый-физик в военно-морской артиллерийской лаборатории. Он исправно разрабатывал новые типы мин, но дальше чертежей дело не шло.

К началу 1939 года эксперты Третьего рейха решили, что пора переходить от конструкторских разработок к производству. Собственно говоря, дело было начато в 1923 году. Когда англичане объявили войну Германии, немцы решили, что она будет соответствовать условиям Гаагской конвенции в части, касающейся мин. Англичанам было хорошо известно, что немцы обладают большим запасом мин и непременно им воспользуются. Британские тральщики находились в полной боевой готовности. Они даже начали траление в поисках старых якорных контактных мин, но не обнаружили ни одной.

Тральщики не находили мин, но корабли взлетали на воздух в только что проверенных районах: в сентябре и октябре по два, а в ноябре – чертова дюжина! Довольный Гитлер прозрачно намекал на новое секретное оружие. Однако британские эксперты вскоре разгадали секрет: речь шла о магнитных минах, в которых не было ничего особенно нового. Ан-

гличане выпустили некоторое количество таких мин во время Первой мировой войны, но потом, видимо по указке призрака лорда Сен-Винсента, похоронили эту идею. Несмотря на то что в Великобритании знали, какое оружие используют немцы против их кораблей, без образца немецкой мины разработать средства защиты было невозможно.

Поспешность немцев вскоре сыграла на руку англичанам. Первые магнитные мины расставляли субмарины, и никто не знал их расположение, пока они не взрывались. Затем мины стали сбрасывать с парашютами с самолетов люфтваффе во время ночных полетов. Ночью 20 ноября такие самолеты были замечены в эстуарии Темзы, а на следующий день там подорвался на мине великолепный японский лайнер «Терукини Мару». Днем позже на том же месте такая же судьба постигла британский эсминец «Цыган».

Через несколько дней связь между ночными полетами вражеских самолетов и взрывами судов была точно установлена. Немецкие самолеты снова появились в эстуарии Темзы ночью 23 ноября, причем с земли было замечено, как с одного из них что-то сбросили. Эксперты из Королевской военно-морской школы минеров немедленно выехали на место, обнаружили мину и тут же разобрали ее. Предприятие было совершенно безрассудным: производить действия с боевой миной, которая может иметь разные ловушки, – это все равно что пытаться открыть емкость с порохом при помощи горящего факела. Но секреты магнитных мин были раскрыты,

поэтому от них можно было защититься. В тот день начался новый этап подводной войны.

Британские методы нападения и защиты вскоре были приняты и на американском военно-морском флоте. В штабе военно-морских операций был назначен ответственный за минные операции – им стал опытнейший минер капитан Александр Шарп. Соответствующий человек появился и в инженерной службе – ремонтно-конструкторском бюро. Это был лейтенант Крейг. Так началось создание специализированного флота для расстановки и траления мин в любом районе от Туниса до Токио и штата людей для выполнения этих операций. За несколько месяцев американские военные моряки научились обращаться с магнитными минами и обезвреживать их.

В морском министерстве хватало пропагандистов разных форм войны на море, причем более известных и понятных, чем минная война. И всем были нужны деньги, материалы, люди. В высших военно-морских кругах еще существовало мнение, что минная война всего лишь хитрый способ избежать открытого противостояния. Старший офицер, получивший приказ заниматься этим делом, мог поставить крест на своей военной карьере. Будущие минеры начинали службу, получив лишь беглое напутствие о возможных опасностях и не имея практически никаких перспектив.

В период между Мюнхеном и Пёрл-Харбором каждый день делался хотя бы небольшой шаг в деле создания мин-

ного флота, новых средств траления и других мер защиты. Чтобы наладить более тесные контакты с английскими экспертами, работающими над магнитными минами, американские специалисты зачастили в Великобританию. Лейтенант Чарльз В. Говард прибыл туда в июне 1940 года, чтобы обезвредить немецкую мину, обнаруженную в районе Ловештофта. Мина оказалась контактной, и лейтенант Говард стал первым минером американского военно-морского флота, погибшим при исполнении служебных обязанностей во время Второй мировой войны.

В том же месяце в качестве средства защиты от магнитных мин для всех кораблей были заказаны размагничивающие обмотки. Тральщики «птичьей» серии были оборудованы магнитными тралами. А немцы приступили к использованию мин нового типа, против которого дегауссинг[3] и магнитные тралы оказались абсолютно неэффективными. Первые немецкие акустические мины, взрыватели которых приводились в действие звуком судовых силовых установок, появились в августе 1940 года. Образец нового подводного оружия подвергся всестороннему изучению в Уэльсе в октябре того же года, когда были выявлены все его секреты. Британские тральщики очень скоро стали оборудоваться вибрационными молотами Канго – специальными приборами, производящими шум, уровень которого достаточен для приведения в действие акустических мин.

---

[3] *Дегауссинг* – обмоточное размагничивание судна. *(Примеч. пер.)*

Первые корабли, пополнившие военно-морской флот для «вылавливания» мин, были ветеранами рыболовного флота. Это были просоленные клиперы, издавна используемые для ловли голубого тунца, и сейнеры с кошельковыми неводами. Их весьма оперативно и незамысловато переоборудовали для военно-морской службы, перекрасив в серый цвет и добавив к их облику несколько нехитрых деталей, после чего бывшие рыбаки стали гордо именоваться прибрежными минными тральщиками класса «АМС». Экипажи для новоявленных военных кораблей получали начальную военную подготовку в спешно созданной минной школе в Йорктауне (штат Вирджиния).

Новые минеры начали практические тренировки в марте 1941 года, причем на настоящих минах. Впервые с 1919 года американские моряки использовали мины у своих берегов. В других частях света они применяли это оружие значительно чаще. В июле 1941 года старые тральщики – «птицы» устанавливали мины на Филиппинах. Правда, это делалось по большей части на всякий случай, если в эти воды вдруг зайдут корабли японского Императорского флота.

В 1941 году мины были подготовлены и на Гавайях. В качестве защитной меры вокруг якорной стоянки Тихоокеанского флота планировалось создать лахэйнский барраж, но это не было сделано, поскольку существовала опасность дрейфа мин. Возможность создания японцами собственного барража в районе Пёрл-Харбора не была проигнорирована:

27 февраля 1941 года был создан внутренний патруль, обязанностью которого являлось ежедневное траление участка в районе входа в Пёрл-Харбор.

В 1941 году минный флот в Пёрл-Харборе составляли ветераны Первой мировой войны, не предназначенные для обращения с новыми типами мин (за исключением четырех относительно новых кораблей). Три дивизиона тральщиков-эсминцев были также далеко не новыми кораблями, недавно переоборудованными для траления. Еще два дивизиона престарелых судов «флаш-декеров»[4] стали минными заградителями. Единственным среди заслуженных посудин кораблем, ранее участвовавшим в минной войне, был старый минзаг «Оглала», гордо несущий флаг с двумя звездами, принадлежавший адмиралу Ферлонгу, командиру боевой группы минных тральщиков. Даже если бы этот разномастный флот находился в превосходном техническом состоянии и был полностью укомплектован прошедшими нужную подготовку опытными экипажами, он не мог бы считаться значительной силой, способной вести минную войну среди бесчисленных островов самого большого на планете океана. Но пока время неумолимо двигалось вперед, приближая дату нападения на Пёрл-Харбор, старые корабли занимались в основном буксировкой учебных мишеней. А четыре новых судна выходили на ежедневное траление – они искали в приле-

[4] «*Флаш-декеры*» – суда с гладкой верхней палубой без полубака и полуюта. *(Примеч. пер.)*

гающих к Пёрл-Харбору водах японские мины, которых там не было.

Глава 2
ВЕЛИКИЙ ДЕНЬ

Шесть колоколов мелодично созывали народ к утренней службе, а восходящее солнце уже позолотило первыми лучами вершины гор Кулау. Ровно в 7.30 произошла очередная смена вахт. Даже если бы кто-нибудь заметил высоко в небе над бухтой самолеты, на них все равно не обратили бы внимания. Наступило воскресенье 7 декабря 1941 года, и ничто не предвещало беду.

Внезапно в утреннюю тишину ворвался оглушительный рев. Чистое небо почернело от туч торпедоносцев и пикирующих бомбардировщиков с эмблемами восходящего солнца на крыльях. Одна из бомб взорвалась рядом с ангарами для гидросамолетов на острове Форд. С радиовышек на Форде полетели сигналы о воздушном налете на Пёрл-Харбор, содержащие предупреждение, что это не учения. Для «азиатских моряков», привыкших к военным тревогам на неспокойной реке Янцзы, один взрыв был понятным предупреждением: их орудия заговорили раньше, чем была объявлена общая тревога. Японские самолеты атаковали с бреющего полета ряды спокойно стоявших военных кораблей. Моряки быстро пришли в себя после первого шока и привели в боевую готовность палубные орудия; они кричали друг другу:

«Японцы здесь!»

В тот день не было слышно привычных шуток. Моряки не снимали пальцев со спусковых крючков, стреляя во все, что видели в воздухе. Несколько американских самолетов, попытавшихся приземлиться на острове Форд, в горячке боя были сбиты. В 21.10 в небе были замечены три освещенных самолета, приближавшиеся с юга на высоте 5000 футов. «Новый Орлеан», а за ним и другие корабли открыли огонь и сбили все три. Одного пилота выудили из воды измученные моряки с «Вирео». Оказалось, что летчик с «Энтерпрайза».

А за пределами бухты шло постоянное патрулирование. Несущие дежурство корабли любой звуковой контакт считали вражеской субмариной и действовали соответственно. В 10.36 «Уосмут» забросал глубинными бомбами что-то на входе в бухту. На поверхности воды вскоре появилось нефтяное пятно, однако обломки так и не всплыли. Несколько позже «Бриз» произвел еще две атаки в том же районе, а «Азартный» – одну. Если обнаруженный объект хотя бы отдаленно напоминал субмарину, игра стоила свеч. Внутри бухты эсминец «Монаган» даже расстрелял плавучий буй.

Траление мин неожиданно стало более опасным делом, чем раньше. В тот день «Клест», как обычно, приступил к привычным операциям, когда проходивший мимо крейсер заметил что-то подозрительное в воде, в месте нахождения трала, открыл огонь и точным попаданием перебил буксирный конец.

Время тянулось медленно, принося с собой новые тревоги. Некоторые из них впоследствии оказывались ложными, но, к сожалению, далеко не все. В 11.40 радио Уейлуп передало сообщение об атаке на Гуам. Получасом позже в эфире снова прозвучала информация о неопознанных самолетах над островом.

В первых сообщениях о ситуации на Гуаме не было определенности. Солнце, принесшее воскресное утро на Гавайи, вскоре пересекло демаркационную линию суточного времени и осветило первыми лучами остров Гуам, где наступил уже понедельник. Новости о нападении на Пёрл-Харбор, переданные с Филиппин, заставили защитников Гуама быть на ногах уже в 5.45. Японские бомбардировщики с Сайпана появились над их головами спустя три часа. Они начали на острове локальную войну, которая спустя 48 часов завершилась поражением Соединенных Штатов.

«Воздушное нападение на Пёрл-Харбор: это не учения» – такое сообщение было передано с Гавайев на Филиппины и в понедельник 8 декабря в 3.00 легло на стол командующему азиатским флотом адмиралу Томасу Харту, находившемуся в одном из отелей Манилы. Инструкции, данные адмиралом флоту, гласили: *«Японцы начали враждебные действия. Принимайте соответствующие меры».* Полдюжины старых кораблей, составлявших старый азиатский минный флот, стали участниками войны, к которой начали готовиться на полгода раньше, создавая оборонительные минные по-

ля в проливах между Филиппинскими островами. Для подавляющего большинства из них начавшаяся война стала очень короткой.

Корабли 9-го минного дивизиона раньше использовались в качестве буксиров. Только год назад их буксирное оборудование было заменено приспособлениями для траления, которые, к примеру, на «Выпи» ни разу не использовались. Война настигла этот маленький корабль 10 декабря, когда 54 бомбардировщика противника налетели на кавитскую судоверфь. Тральщик «Выпь» стоял у пристани Мачина рядом со своими собратьями «Голубем», «Перепелкой» и субмаринами «Морской лев» и «Морской дракон». Японцы бомбили с высоты 15 000 футов[5] и находились слишком высоко для небольших орудий, установленных на палубах минных тральщиков. Одной из первых бомб была повреждена подлодка «Морской лев». Взрыв был такой силы, что осколки дождем осыпали «Выпь» и убили двух матросов в столовой. Начавшийся на субмарине пожар быстро перекинулся на «Выпь». Экипаж тральщика мужественно, но без особого успеха боролся с огнем. Позже тральщик отбуксировали к сигнальному бую, после чего он был покинут командой. Стоявший на рейде «Козодой» сумел сбить один вражеский самолет, который стал первым японским самолетом, уничтоженным военно-морскими силами Соединенных Штатов на Филиппинах.

[5] 1 фут = 0,3 м.

Хотя для тральщика «Выпь» война закончилась очень быстро, отдельные его части все же участвовали в боях. Матросы с «Зяблика», обнаружив, что на корабле мало укрытий от осколков, приспособили для этой цели двери и крышки люков с «Выпи», как только корабль перестал дымить. На протяжении следующих нескольких дней моряки с других тральщиков перетащили на свои корабли все пригодное для использования, что можно было снять с «Выпи». В конечном счете от тральщика остался голый «скелет».

«Воздушное нападение на Пёрл-Харбор, и это не учения» – это сообщение поступило в Калифорнию еще до полудня в воскресенье. Принявший его радист не поверил полученной информации, решив, что это ошибка, однако передал радиограмму по инстанции. Чиновники в Вашингтоне тоже не спешили верить дурным вестям. Морской министр находился в своем рабочем кабинете и размышлял о перерыве на ленч, когда к нему ворвался адмирал Старк, держа в руках бумагу, на которой было написано всего девять слов, которые изменили судьбы многих тысяч людей.

– Мой бог! – воскликнул мистер Нокс, с надеждой глядя на адмирала. – Это не может быть правдой! Это, должно быть, налет на филиппинцев!

Но, увы… Сообщение передали главнокомандующему ВМФ США, президенту Рузвельту. Потрясенный президент выслушал информацию с недоверием, но распорядился при-

вести весь военно-морской флот в полную боевую готовность.

Однако на участи кораблей, стоявших на Гавайях, это решение никак не отразилось. Они воевали начиная с раннего воскресного утра. Для них война началась в 7.55. А минный флот на Филиппинах находился в готовности и ждал. Для этих кораблей худшее было впереди. В Атлантике немецкие субмарины уже показали кораблям, что такое война, торпедировав эсминец «Рубен Джеймс» и танкер «Салинас». Моряки минного флота, разбросанного вдоль атлантического побережья Соединенных Штатов, были наслышаны, сколько бед могут натворить немецкие мины. Очень скоро им предстояло в этом убедиться.

Появление первых мин было вопросом времени. Именно этого ждали минные тральщики. На необъятном пространстве шла подготовка к военным действиям: кипела работа у сигнальщиков, деловито мигали лампы, мачты расцвечивались флагами: с корабля на корабль передавались боевые приказы. В обстановке лихорадочного ожидания люди не теряли присутствия духа и чувство юмора. Среди великого множества больших и малых военных кораблей обязательно находился маленький, скромный кораблик, на мачте которого после получения очередного приказа поднимали ответный сигнал: *«Прошу разрешения сначала закончить завтрак»*.

Глава 3
КОРАБЛИ В МОРЕ

К 28 марта 1942 года Соединенные Штаты Америки находились в состоянии войны с Японией в течение 109 суток. Причем у стороннего наблюдателя значительно чаще, чем хотелось бы, возникал повод поинтересоваться: «Где же американский флот?» Японские корабли уверенно бороздили воды Тихого океана, а американских было слишком мало, чтобы помешать этому. Вот почему вопрос оставался открытым.

В ту субботу корабли 1-го минного дивизиона находились на Гавайях. Был день выплаты жалованья. Не приходилось сомневаться, что вскоре дивизион получит новое назначение. Топливные танки и кладовые были полны, в Вест-Лох началась погрузка мин. Под аккомпанемент рева воздуходувок матросы проглотили свой обед. К 14.00 были приняты последние мины, и минзаги заняли место за акваторией бухты: люди и корабли были готовы выполнить свой долг. Вместо указания места назначения в корабельных журналах имелась обтекаемая запись: *«По устному приказу командира 1-го минного дивизиона».*

«Миндив 1» знал, куда и зачем идут корабли. С миссией 1-го минного дивизиона был связан целый роман, имев-

ший отношение к Японии. Его первая глава была написана в январе 1942 года в Стране восходящего солнца, когда было принято решение о нанесении императорским ВМФ удара по Гавайям. К сожалению, в Японии тогда не существовало самолетов, способных совершить перелет такой дальности. Самым лучшим воздушным судном японцев была четырехмоторная летающая лодка «эмили», однако их имелось в наличии всего две единицы. «Эмили» могла пролететь 1500 миль, сбросить бомбы и вернуться обратно, но ей требовалось очень много топлива. В радиусе 1500 миль от Гавайев нигде не было японского топлива; правда, его могла доставить японская субмарина.

Судя по картам, банка Френч-Фрегат-Шоулз идеально подходила для задуманной операции, поэтому субмарины «1–15» и «1–19» были загружены авиационным топливом и отправлены в этот пустынный уголок, расположенный примерно в 1000 миль к северо-западу от Гавайев. Две «эмили» были подготовлены к полету, последний этап которого должен был начаться от Френч-Фрегат-Шоулз в первых числах марта, чтобы воспользоваться преимуществами полной луны. Самолеты вылетели из Йокосуки и взяли курс через Тихий океан. Они пролетали над Сайпаном, Труком, Джалуитом и Вотье – мелкими островами и атоллами, над которыми позже летели американцы, держа курс на Токио. Самолеты встретились с субмаринами в условленном месте 2 марта, приняли топливо и снова взлетели, направившись прямо к

Оаху.

Второй японский рейд на Гавайи не был столь успешным, как первый. Нападавшие были замечены радаром на Кауаи, и соответствующее предупреждение полетело на Оаху. «Неустановленные» цели продолжали свой путь, но теперь за ними следили бойцы женского противовоздушного отряда.

3 марта в 1.15 пять принадлежавших ВМФ «каталин», нагруженные торпедами, взлетели для охоты за японским эсминцем, который давно удалился восвояси. Спустя 20 минут в воздухе появились четыре «Р-40».[6] Еще через 20 минут гавайское командование объявило воздушную тревогу. Вражеские самолеты кружили над Оаху, но пилоты ничего не видели. Остров был надежно укрыт одеялом из плотных облаков. В 2.10 одна «эмили» сбросила 4 бомбы на гору Танталус, рассчитывая, что это и есть Пёрл-Харбор. Ошибка составила добрых шесть миль. Вторая разыскивала цель значительно дольше и в результате ушла далеко в сторону от Гавайских островов, сбросив свой смертоносный груз в Тихий океан. Затем обе удалились в сторону Маршалловых островов.

Произведя тщательный анализ стратегии воздушного налета, гавайские эксперты пришли к тому же выводу, что и их коллеги-японцы несколькими неделями ранее. Некоторые из них припомнили прочитанный не так давно рассказ «Рандеву», опубликованный в августе 1941 года в субботней «Ив-

---

[6] «Р-40» – одноместный истребитель-бомбардировщик. *(Примеч. пер.)*

нинг пост». Его автор Алекс Хадсон описывал налет авиации США на вражескую военную базу, выполненный «каталинами», получившими топливо от субмарин, ожидавших их на расстоянии тысячи миль от цели. Только японцы не знали, что активно сотрудничавший с «*Пост*» писатель Хадсон в жизни был коммандером Холмсом. Так совпало, что этот человек служил в разведывательном подразделении на гавайской морской границе. (Пусть такое совпадение отвергнет редактор из «*Пост*», сочтя его надуманным, но жизнь иногда бывает более замысловатой, чем художественная литература.) Таким образом, имея автора сюжета под рукой, не потребовалось много времени, чтобы определить: банка Френч-Фрегат-Шоулз идеально удовлетворяет всем условиям, описанным в *«Ивнинг пост»*.

Вот почему 1-й минный дивизион взял курс именно на Френч-Фрегат-Шоулз, имея достаточное количество мин, чтобы сделать плавание в ее районе крайне опасным для японских субмарин. Если японцы планировали продолжать налеты на Гавайи, заправляя свои самолеты топливом, доставленным субмаринами, им следовало подписаться на другой журнал. Описанный в «*Пост*» сюжет себя исчерпал.

Четыре корабля отложили свои смертоносные яйца в нескольких милях от Ла-Перуз-рок и двинулись в сторону Пёрл-Харбора за следующими. К северу от Ла-Перуз мины были установлены 3 апреля, а к югу – 8 апреля. После этого офицер тактического подразделения нанес новые минные

поля на карту № 2922 и передал ее в Вашингтон. До особого распоряжения американскому флоту следовало держаться в стороне от Френч-Фрегат-Шоулз.

К этому времени в Тихом океане появились и другие опасные участки, отмеченные на японских картах и пока неведомые американцам. Впрочем, как выяснилось, некоторые из них были не слишком хорошо известны и самим японцам. Еще до того, как в тихоокеанские воды окунулись первые американские мины, японские мины уже успели отправить на дно больше 20 тысяч тонн японского тоннажа, доказав, что минам чужд патриотизм. Первые японские минные поля устанавливали субмарины. Две из них 8 декабря выгрузили мины в районе Манилы и пролива Балабак. К 25 февраля 1942 года японцы создали минные поля в семи регионах от Сингапурского канала и пролива Сурабая до Брисбена в Австралии.

Японцы уже давно имели сомнительную репутацию любителей дешевых подделок и проявляли активный интерес к устаревшим моделям и явному хламу, от которых отказывались в других странах. После Первой мировой войны они охотно скупали излишки морских мин в Великобритании. Следовало помнить, что далеко не все установленные ими мины являются по происхождению японскими. В частности, экземпляры, обнаруженные у Брисбена, были магнитными минами, как и те, что взрывались у британских берегов в

1939 году. «Об этих минах мы узнали от немцев», – писал командир японской субмарины Мокицура Хашимото. Японцы могли узнать многое у своих амбициозных партнеров по оси,[7] поскольку те начали минную войну на Тихом океане значительно раньше.

Первые немецкие мины были доставлены на Тихий океан немецким рейдером «Орион» в июне 1940 года. Тогда минное поле было создано между островами Большой Меркурий и Кувье. Еще два минных поля возникли после того, как «Орион» выполнил указание немецкого Верховного командования доставить мины к Окленду. По утверждению офицеров «Ориона», первой жертвой немецкой мины на Тихом океане стал 19 июня пароход «Ниагара», следовавший из Окленда в Суву.

Другой немец – «Пингвин» – установил мины вдоль побережья Нового Южного Уэльса и Южной Австралии. Впоследствии «Пингвин» разделил типичную для минного заградителя судьбу. В Индийском океане его встретил британский крейсер «Корнуолл». 8-дюймовые снаряды с крейсера вызвали детонацию 130 мин, погруженных на «Пингвин». Вряд ли стоит удивляться, что из экипажа минзага уцелели единицы. «Пассат» (бывший норвежский китобой «Шорстад») был двумя месяцами ранее захвачен «Пингвином» в Индийском океане. Став минным заградителем, он в декабре 1940 года заминировал побережья Тасмании и Бассова про-

[7] Имеется в виду ось Рим – Берлин.

лива между Тасманией и Викторией. Уже на следующий день «Пассат» смог записать на свой счет судно. Первым американским судном, ставшим жертвой плавучей мины во Второй мировой войне, оказался пароход «Город Бейвиль», затонувший неподалеку от Мельбурна.

Минные тральщики по своей сути являются рыбаками, правда весьма специфическими. Поэтому специалисты ВМФ решили пополнить минный флот за счет рыболовного. Только в течение зимы 1939/40 года было приобретено 35 рыболовных судов, которые были наскоро переоборудованы в прибрежные минные тральщики и наречены птичьими именами от «*Вороны*» до «*Соловья*». В основном это были дизельные клиперы, занимавшиеся ловлей тунца на Западном побережье, деревянный корпус которых являлся отличной защитой от магнитных мин.

До того как в составе ВМФ появились первые новые минные тральщики, дюжина бывших ловцов тунца надела темно-серые наряды, а на мачте каждого затрепетал веселый *«Юнион Джек»*.[8] Большинство из них осуществляло патрулирование в прибрежных водах и в пределах бухты, как и переоборудованные тральщики меньших размеров, введенные в эксплуатацию ранее. Многие рыбаки, ранее ловившие тунца, остались на своих кораблях, приобретших новое качество; они стали офицерами и матросами военно-морского резерва. Как минимум, одно из бывших рыболовных

[8] «*Юнион Джек*»– государственный флаг Великобритании. *(Примеч. пер.)*

судов даже сумело прославиться. Минный тральщик «Кондор», обнаруживший первую японскую субмарину на подходе к Пёрл-Харбору, в мирное время тоже ловил тунца и назывался «Новый пример». В 1941 году на флоте появилось 70 минных тральщиков класса «эксентор», которые своими очертаниями очень походили на бывших тунцеловов.

В июне 1940 года морское министерство впервые после окончания Первой мировой войны разместило на Норфолкской судостроительной верфи заказ на два 220-футовых минных тральщика, ставшие прототипами классов «Воронов» и «Гагарок». Впоследствии эксперты насмешливо сравнивали эти корабли с морскими свинками. Точно так же, как упомянутые грызуны, тральщики очень быстро расплодились, причем потомки часто отличались от своих предков по форме и размерам.

Вслед за двумя «двести двадцатыми» сразу последовали несколько классов кораблей меньших размеров, но более многочисленных. Кроме того, в тралении мин участвовали морские охотники с деревянными корпусами, а также некоторые морские десантные плавсредства и самоходные баржи.

Первые новые тральщики были введены в эксплуатацию в ноябре и декабре 1940 года. А пока американский флот испытывал новые корабли, немцы начали активно использовать против англичан магнитные мины, и появилась необходимость в минных тральщиках нового типа. Контактные тралы «оропеза», предназначенные для якорных мин, не го-

дились. Немецкие магнитные мины лежали на дне, и их следовало тралить длинными металлическими кабелями, по которым пропускался ток. Судостроительное бюро оперативно пересмотрело свои программы, и появились новые 220-футовые корабли, предназначенные специально для траления магнитных мин.

Вскоре еще 47 «двести двадцатых» сошли со стапелей от Бей-Сити (штат Мичиган) до Бомонта (штат Техас). Еще 18 единиц были отправлены в Великобританию. Небольшие быстроходные кораблики везде сопровождали флот, причем в опасных водах они шли впереди. До конца войны семь из них были потеряны.

Корпуса «двести двадцатых» вмещали больше людей и оборудования, чем это предусматривалось расчетами. Людям и машинам катастрофически не хватало места. Тральщики меньших размеров имели те же недостатки, но более явно выраженные: люди здесь ютились в еще более тесных помещениях. Они были спроектированы для массового производства и использования в суровых условиях военного времени: человеческий фактор в таких условиях считался второстепенным. Но моряки на минных тральщиках оставались оптимистами, своих коллег с больших кораблей считали праздными бездельниками и утверждали, что со службой им повезло стократ больше, чем солдатам в окопах.

Переоборудование рыболовных судов в береговые тральщики велось быстрыми темпами, но капитан Шарп понимал,

что в ближайшем будущем рыбаки уже не смогут удовлетворить потребность флота. Поэтому на 14 судоверфях были размещены заказы, и в кратчайшие сроки были построены 70 новых кораблей. Являясь кораблями береговой обороны, они вряд ли могли конкурировать с тральщиками на передовой, но дали возможность высвободить больше кораблей для использования в операциях за океаном. Но экипажи тральщиков класса «эксентор» не могли похвастаться тем, что много времени проводят дома. Они водили свои маленькие кораблики к Исландии, Аляске, Гавайям и даже далекой Новой Каледонии.

Высокоскоростными флотскими минными тральщиками были переоборудованные эсминцы времен Первой мировой войны, бывшие «четырехтрубники», причем некоторые из них оказались вовлечены в боевые действия в Пёрл-Харборе. Другие до декабря 1943 года оставались в Атлантике. Они использовались по прямому назначению во время вторжения в Северную Африку, а в свободное время осуществляли противолодочное патрулирование. На Тихий океан они прибыли в 1944 году и успели принять участие в нападении на Квайалейн.

13 бывших эсминцев 2-го минного дивизиона занимались тралением мин в Тихом океане до тех пор, пока в составе флота после Лингаенской операции не появились новые корабли. Дряхлые эсминцы, сумевшие дожить до пополнения флота, впоследствии использовались для различных вспо-

могательных операций. Только флагманский корабль «Хопкинс» оставался в строю до окончания войны. На смену древним «флаш-декерам» пришла дюжина сравнительно новых 1630-тонных эсминцев класса «ливермор», переоборудованных уже в 1944 году. Они прибыли на Тихий океан в составе 20-го минного дивизиона для участия в кампании на Окинаве.

Самые маленькие из кораблей, официально считавшихся минными тральщиками, и наиболее многочисленных представителей этой породы, были портовые моторные тральщики («YMS»): во Второй мировой войне участвовала 561 единица. Маленькие, аккуратные кораблики имели длину 136 футов и приводились в движение 2 дизелями мощностью 500 лошадиных сил. Внешне они напоминали агрессивно настроенные яхты, выкрашенные в серый цвет и для устрашения оборудованные игрушечными пушками.

Первоначально предназначенные для береговой обороны, эти кораблики неоднократно пересекали океаны, чтобы принять участие в сражениях в самых отдаленных уголках планеты. Они бесстрашно входили в любые воды, если, конечно, позволяла глубина. Довольно часто, заказывая припасы для длительного путешествия, офицеры этих кораблей сталкивались с многочисленными трудностями. Снабженцы отказывали им в выдаче необходимого, заявляя: «Ваш корабль принадлежит к портовому флоту, он никогда не выходит в море». Эти плавсредства, «никогда не выходившие в откры-

тое море», можно было встретить в далеких от родного порта местах: в Палау, Таракане, Баликапане.

К 1945 году тральщиков «YMS» стало так много, что по флоту начала гулять байка о мифической фигуре в Вашингтоне, создавшей специальный трафарет для штамповки этих судов. Но когда капитан Х. К. Секстон из судостроительного бюро в августе 1945 года прибыл на Окинаву, он обнаружил в порту только один такой тральщик. Никто в точности не знал, где находятся остальные. Они всегда были «где-то там». Тот, что оказался в порту, требовал срочного ремонта, иначе тоже был бы там, где нужен.

К сожалению, минная война, которую вели Соединенные Штаты в Тихом океане, не обошлась без жертв среди американцев. Сомнительная честь стать первым в этой категории принадлежит небольшому патрульному кораблю, действовавшему вблизи Френч-Фрегат-Шоулз 23 мая 1942 года. На «Пребле», выполнявшем противолодочное патрулирование в районе банки, заметили приближавшиеся к якорной стоянке 3 корабля «YP». Было очевидно, что им предстоит пройти по каналу через минное поле, которое моряки «Пребла» помогали устанавливать шестью неделями ранее. На запрос, знают ли на подходящих судах о существовании минного поля, был получен утвердительный ответ. Что ж, тем лучше. Но очень скоро на «Пребле» заметили взметнувшийся высоко в небо столб огня и дыма. «YP-27», загружен-

ный высокооктановым топливом, пропустил поворот, напоролся на мину и взорвался. «Пребл» не пошел на минное поле в поисках уцелевших, поскольку у офицеров имелись обоснованные опасения в своей безопасности. Но маленький «РТ-142» вышел с якорной стоянки и, пренебрегая опасностью, отправился на помощь. Уцелевших оказалось только двое.

Первыми и, возможно, единственными жертвами минных полей в районе Френч-Фрегат-Шоулз стали американцы. Однако их мины все же явились причинами тяжелых потерь японцев. Это может показаться странным, но именно по той причине, что ни одно из японских судов не приблизилось к этим минным полям. Японцы запланировали на 30 мая повторение полета на Гавайи с заправкой самолетов от субмарин. Им было жизненно необходимо выяснить, какие военно-морские силы способны противостоять намеченной на начало июня операции у острова Мидуэй. Субмарины-заправщики, появившиеся у Френч-Фрегат-Шоулз, не осмелились там остаться, поскольку вокруг постоянно рыскали корабли минного флота. Поэтому планируемый полет гидросамолетов не состоялся, и японцы не узнали о присутствии на Гавайях американских авианосцев. В результате четыре японских авианосца не вернулись из рейда на Мидуэй, который Ямомото мог отменить, если бы имел информацию.

А в холодных водах Атлантики три подводные лодки,

украшенные черными свастиками, тихо скользили к американским берегам. Тот факт, что одна из них оставила мины в районе Бостона, а не Нью-Йорка, как это планировалось сначала, не имел большого значения. Американские морские пути были очень оживленными, поэтому цели можно было считать равноценными. Кстати, к тому времени для защиты американских торговых путей уже начали применяться американские мины, хотя немцы об этом еще не знали. Тайная война набирала силу.

Глава 4
В ТУМАННОЙ ДЫМКЕ ВИДЕН БЕРЕГ

17 января 1942 года три корабля ВМФ держали путь на войну, где они имели шанс ни разу не встретить противника. Они были не настоящими боевыми кораблями, сражающимися в открытом бою с врагом, а поспешно переоборудованными торговыми судами, команды которых составляли ускоренно обученные гражданские лица. Новобранцы, резервисты и новоиспеченные лейтенанты-коммандеры готовились устанавливать минные заграждения. За пределами Чесапикского залива вдоль берегов непрерывным потоком сновали танкеры и грузовые суда с военными грузами. Здесь стали появляться немецкие подводные лодки, задачей которых было не дать максимальному количеству этих судов достичь пункта назначения. В начале 1942 года война в Атлантике подошла очень близко к американским берегам: 14 января немецкие подводные лодки торпедировали у мыса Гаттерас панамский танкер «Норнесс», а днем позже там же подвергся атаке британский танкер «Коимбра». Минные поля у входа в Чесапикский залив могли снизить вражескую активность. Стараясь очень аккуратно лавировать между уложенными на палубах минами, матросы «Монаднока», «Миантомаха» и

«Уассака» отправили 365 смертоносных яиц в воду, всей душой надеясь, что скоро здесь появятся вражеские субмарины.

Первое во Второй мировой войне американское минное поле у Восточного побережья страны было создано под непосредственным руководством командира «Монаднока». Тот факт, что установка мин обошлась без жертв и непредвиденных случайностей, говорит о том, что подготовка новоявленных минеров велась ускоренно, но качественно. Как для кораблей, так и их команд дело было новое. «Уассак», ставший военным кораблем 15 мая 1941 года, в мирной жизни был грузовым паромом. Минным заградителем он стал, сменив железнодорожные рельсы на направляющие для мин. «Мианто-мах» вошел в строй в новом качестве 23 ноября, а «Монаднок» – 2 декабря. До 1942 года в составе американского флота не было специально спроектированных и построенных для этой цели минных заградителей; среди моряков бытовало мнение, что извлечь мину из воды могут только высококвалифицированные специалисты, а сбросить ее туда может кто угодно, обладающий достаточной физической силой. Вряд ли это льстило людям, занимающимся очень опасным делом создания минных полей.

Чесапикское минное поле считается первым оборонительным рубежом ВМФ в Атлантике. Однако до войны флот уже занимался установкой управляемых мин. Довоенные поля существовали в Коррегидоре на Филиппинах, в районе

Гонолулу и Пёрл-Харбора, в зоне Панамского канала. 10 декабря 1941 года мореплаватели получили предупреждение о заминированных участках в районе Нью-Йоркской бухты и в Чесапикском заливе. Такие же поля в декабре 1941 года появились у Бостона, Портленда и Мэна. Со временем минные поля появились вдоль всего атлантического побережья Соединенных Штатов, а также у берегов Кубы, Сан-Хуана, Пуэрто-Рико и Виргинских островов. Эффективность этих мероприятий с трудом поддается оценке. Вражеские суда не попадали на оборонительные минные поля, за исключением Коррегидора, но два судна союзников подорвались на панамских минных полях.

После первого успешно созданного поля в Чесапикском заливе ВМФ отправился со своими минами дальше в море, от Гаттераса к Тринидаду. 3 апреля было начато создание тринидадского минного поля. К этому времени на чесапикском поле была отмечена первая жертва: американский танкер «Э. Х. Блум» напоролся на мину и затонул в трех милях от мыса Генри.

Тринидад – южное звено в длинной цепочке Наветренных и Подветренных островов, протянувшейся вниз от Пуэрто-Рико и отделяющей Карибское море от Атлантического океана. Между островом Тринидад и его южноамериканским соседом Венесуэлой расположен залив Пария, южный и северный вход в который – Пасть Дракона (Бокас-дель-Дра-

гон) и Пасть Змеи (Бока-де-ла-Сьерпе) – являются воротами для судов, следующих из Карибского моря в Атлантический океан. Именно здесь минзаги расставили свои мины. День 3 апреля запомнился многим. Пасть Дракона многократно содрогалась от преждевременных спонтанных взрывов: больше половины из 428 мин взорвались, причем некоторые из них в момент соприкосновения с водой.

Причина заключалась в наличии «короны из шипов» – специальном приспособлении, препятствующем тралению, которым были оборудованы мины. Сильные течения, действующие в Пасти Дракона, действовали на эти устройства и вызывали преждевременный взрыв. После удаления «короны» 100 мин, сброшенные в воду на следующий день, повели себя вполне прилично. 5 апреля несколько мин были установлены в Пасти Змеи, после чего минзаги отправились в обратный путь. Вторично они вошли в залив Пария 11 апреля и завершили работу. Всего была заложена 991 мина, из которых 207 взорвались преждевременно.

Понадеявшись, что надежно заткнули дыру на юге, минные заградители двинулись на север к Ки-Уэст и создали самое большое оборонительное минное поле из всех известных во время Второй мировой войны. Оно состояло из 3460 мин и протянулось от канала Бока-Гранде в северном и восточном направлениях на 45 миль вдоль островов Флорида-Кис. Это минное поле по плану должно было отгородить якорную стоянку на Ки-Уэст со стороны залива. Поз-

же это место стало сборным пунктом конвоев. Вне всякого сомнения, это минное поле помогло удерживать вражеские подводные лодки на расстоянии от заманчивых мишеней, но свои капитаны не испытывали восторг, совершая 20-часовой переход по району, где в любой момент можно было ждать взрыва. Иным способом подойти к безопасному каналу через минное поле было проблематично. Не все справлялись с нелегкой задачей. За три месяца в этом районе затонули три торговых судна. А первая жертва, эсминец «Стертвант», оказалась на минном поле, даже не подозревая о его существовании.

Гибель «Стертванта» подчеркнула серьезнейшую проблему, связанную с созданием оборонительных минных полей: корабли, которые эти поля должны были охранять, являлись такими же хорошими мишенями, как и вражеские. Наступательные поля, обычно создаваемые во вражеских водах, были безопасны для своих судов, у которых не было шансов туда попасть. Однако оборонительные поля – и не важно, сколько судов они защитили от нападения вражеских субмарин, – непременно несли гибель и для своего флота. Еще до начала войны одно упоминание об оборонительных минных полях в американских территориальных водах вызывало яростные споры и возражения даже в военно-морском ведомстве. Самым весомым аргументом был тот факт, что мины несут угрозу собственному судоходству. В принципе, оснований для тревоги не было. В соответствии с условия-

ми Гаагской конвенции якорные мины изготавливались таким образом, чтобы самопроизвольно обезвредить себя, если вдруг начнут двигаться. Но даже самые надежные механизмы иногда дают сбои. А в случае с минами такой сбой может стать смертельно опасным. Кроме того, высказывались опасения, что на минные поля могут попасть суда дружественных государств. Такие случаи имели место, укрепляя позиции противников оборонительных минных полей.

Практически все суда, затонувшие на оборонительных минных полях, были случайными жертвами, причем из-за небрежности, неосторожности или некомпетентности командиров. Это в равной степени касалось американцев, англичан, немцев, японцев… На первой стадии войны обветренные и просоленные «морские волки» – капитаны торговых судов, имевшие за плечами сотни пройденных морских миль,[9] – были настроены игнорировать «молодых выскочек» – юных офицеров ВМФ, надоедавших своими предупреждениями о наличии опасностей в исхоженных районах. Ответом на такие предупреждения, а зачастую последними в жизни словами, было: «Я ходил здесь уже много лет». Потеря «Стертванта» 26 апреля 1942 года также не могла не внушать опасения. Первый участок минного поля у Ки-Уэст появился двумя днями ранее, и соответствующие уведомления еще не попали на корабли. Первое предупреждение об опасности прозвучало в 16.30 в виде оглушительного, разнесшего-

[9] 1 морская миля = 1,85 км.

ся далеко вокруг взрыва. Опасаясь торпедной атаки, капитан «Стертванта» производил частые изменения курса. Спустя 11 минут корабль задел еще одну мину, затем еще одну, после чего затонул. Потери составили 15 человек.

Последнее оборонительное минное поле в территориальных водах США было создано у мыса Гаттерас 22–25 мая 1942 года. Оно состояло из 2635 мин, установленных в два ряда, каждый длиной 16 миль, и обеспечивало противолодочную защиту 11-мильной якорной стоянки.

Создать оборонительное минное поле далеко не просто. 200 плавучих буев, некоторые из них со звуковыми сигналами, обозначали свободные от мин проходы и участки для якорной стоянки судов. Тем не менее, здесь затонули или были повреждены, подорвавшись на минах, не менее 5 судов союзников. Танкер «Ф. В. Абрамс» был первым, вышедшим за границы проходного канала. Одна из «непатриотичных» мин отправила его на дно 11 июня. 25 июня взрывом был поврежден норвежский пароход «Тэмисис», но он не затонул и сумел добраться до берега. К этому времени поле существовало уже больше месяца, но офицеры обоих судов в один голос утверждали, что ничего о нем не слышали.

15 июля американский рудовоз «Чилор» и панамский танкер «Дж. А. Моуинкл» в районе Гаттераса стали жертвами немецких торпед и американских мин. Следуя в составе конвоя, состоявшего из 18 судов, они были торпедированы немецкой подводной лодкой, которая также повредила па-

роход «Блюберд». Корабль эскорта, желая поскорее направить их в защищенные воды, загнал суда на минное поле. Оба корабля получили серьезные повреждения, но не затонули, а на «Дж. А. Моуинкле» погиб один человек. Производивший спасательные операции буксир «Кешена» напоролся на мину в водах, которые считались чистыми, и затонул, потеряв двух человек. Торпедирование «Моуинкла» и «Чилора» выдвинуло во главу угла еще один недостаток крупных оборонительных минных полей. Следующие на якорную стоянку суда вынуждены обходить защитное поле по направлению к проходному каналу по определенному маршруту, который скоро становится известен вражеским подводным лодкам. У немецких капитанов-подводников нет необходимости искать потенциальные жертвы, нужно просто немного подождать. Между прочим, появление гаттерасского минного поля имело еще один, весьма неожиданный результат: уменьшение обеденного рациона жителей прибрежных районов. Объявив опасной зону вокруг минного поля и вынудив все суда держаться подальше от нее, военные сильно ограничили рыболовство в прибрежной зоне. Спустя 11 месяцев объем ловли менхадена уже ограничивался 50 миллионами фунтов, другой промысловой рыбы – 30 миллионами фунтов. Губернатор Северной Калифорнии был вынужден официально обратиться к морскому министру Фрэнку Ноксу с просьбой принять срочные меры.

К сентябрю 1943 года гаттерасское минное поле было лик-

видировано, и 15 октября Нокс отправил губернатору велеречивое послание, в котором говорилось, что «ситуация в районе мыс Гаттерас – Окракоук изменилась, в результате чего появилась возможность открыть этот участок полностью или частично для рыболовства, но при соблюдении определенных ограничений и минимальной огласке». Если немцы еще не узнали о ликвидации минного поля, моряки считали целесообразным поддерживать это заблуждение подольше.

После Гаттераса имелись все основания ожидать, что моряки набрались опыта и будут проявлять максимальную осторожность. Но события на минном поле в районе Тринидада, происшедшие уже в конце 1942 года, показали, что не все умеют учиться на чужих ошибках. К несчастью, инциденты у Тринидада по большей части затрагивали не виновных, а тех, кто случайно оказался рядом. В сентябре через минное поле был очищен проходный канал шириной в милю и длиной 11 миль, ведущий в Порт-оф-Спейн с юга. Тот факт, что канал не вполне безопасен, был доказан британским танкером «Ательбрей», который напоролся в нем на мину и затонул. После этого американские тральщики обнаружили в канале пять не найденных ранее мин, а британцы оборудовали его навигационными знаками.

Следующей жертвой стал американский сухогруз «Пэнгалф», который подорвался на мине в считавшемся чистом районе 13 октября. Капитан сумел привести поврежденное

судно в Порт-оф-Спейн, приобретя не самое лестное мнение о британо-американском сотрудничестве. Дело в том, что американские моряки рекомендовали ему держаться с одной стороны сигнальных буев, а британские – с другой. Последние, как оказалось, ошибались. А по прибытии в порт его раны посыпали солью, поскольку военно-морской офицер, получивший его рапорт о происшествии, проявил свои чувства весьма своеобразно: выразил удивление и некоторую обеспокоенность тем, что взрыв причинил небольшой ущерб. По его расчетам, напоровшееся на мину судно должно было пострадать сильнее.

Выйдя из Чесапикского залива, корабли шли на войну. За ними наблюдали отдыхавшие, с удобствами расположившиеся на песчаных пляжах Вирджинии. Временами мимо них медленно проползали конвои. Но иногда даже к праздным наблюдателям война подступала совсем близко. Так случилось в июне 1942 года: Карл Дениц выполнил свое обещание, данное фюреру на встрече 14 мая, и провел операцию «Paukenschlag».[10] Тонкий молодой месяц еще не мог разогнать густую темноту ночей над Атлантикой. По черной воде сквозь непроглядный мрак плавно скользили немецкие подводные лодки, неся смертоносные мины к берегам страны, немало постаравшейся, чтобы дать начало этому грязному делу.

Нельзя утверждать, что появление субмарин было вовсе

[10] «Удар в литавры» *(нем.). (Примеч. пер.)*

неожиданным. 13 июня командующий восточным прибрежным районом уведомил своих подчиненных: «Согласно последней информации, немецкие субмарины производят погрузку мин перед отплытием в Соединенные Штаты». По данным разведки, минирование должно было начаться в мае. Еще раньше предупреждение было получено от военно-морского атташе в Сантьяго, из Чили. Он сообщил, что нацисты втайне посоветовали чилийскому флоту держаться подальше от нью-йоркской бухты, которая будет заминирована.

В мае в американских водах появились только 15 немецких мин. Их доставила к Сент-Джонсу (Ньюфаундленд) субмарина «U-213». В следующем месяце она была потоплена англичанами. Мины не были обнаружены почти до конца 1943 года. 10 ноября 10 мин появились и в бухте Нью-Йорка. Их поставила немецкая подводная лодка «U-608». Спустя трое суток они были обнаружены в районе маяка Амброуз. Без особых усилий «U-608» закрыла крупнейший в мире морской порт для судоходства, пока тральщики очищали подходный канал. Пять мин были обнаружены; остальные, несмотря на тщательные поиски, не были найдены. О доставленных в район Бостона 11 июня 10 минах узнали только после войны из немецких военных архивов. Еще две немецкие лодки, направлявшиеся в Нью-Йорк с грузом из 66 мин каждая, были потоплены по пути к месту назначения. Следует отметить, что последнее является самой эффективной формой траления.

Две немецкие подлодки, появившиеся у Восточного побережья США в июне, оказались более удачливыми. «U-373» 11 июня выгрузила 15 мин у входа в залив Делавэр. «U-701» доставила еще 15 штук к Чесапикскому заливу: на них подорвались и затонули три судна, а одно получило серьезные повреждения; в результате судоходство на несколько дней практически остановилось, а режим работы минных тральщиков стал еще более напряженным. Американцы наконец получили возможность увидеть войну собственными глазами у своих берегов.

Вечером 15 июня конвой KN-109, состоявший из 18 грузовых судов и эскорта, обогнул мыс Генри. Он следовал в Нью-Йорк из Ки-Уэст. В течение нескольких минут судно «Эмпайр Сапфир», на котором находился коммодор конвоя, ожидало лоцмана у входного буя. Ожидающий конвой похож на неподвижную стаю жирных уток и является заманчивой добычей для вражеских субмарин. Поэтому в 16.58 коммодор принял решение следовать дальше самостоятельно. Спустя 4 минуты страшный взрыв потряс 11-тысячный танкер «Роберт К. Таттл». Так была обнаружена первая из оставленных «U-701» мин, а 142 700 баррелей сырой нефти, находившейся в танках «Таттла», не попали в Филадельфию.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.