



DAVID IRVING

**THE DESTRUCTION
OF CONVOY
PQ-17**

ДЭВИД ИРВИНГ

ГИБЕЛЬ КОНВОЯ RQ-17

ВЕЛИЧАЙШАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ
КАТАСТРОФА
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ
1941–1942



Москва
ЦЕНТРОЛИГРАФ

УДК 94(4)"1939/45"
ББК 63.3(0)62
И78



Охраняется законодательством РФ
о защите интеллектуальных прав.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
воспрещается без письменного разрешения издателя.
Любые попытки нарушения закона
будут преследоваться в судебном порядке.

Ирвинг Д.
И78 Гибель конвоя PQ-17. Величайшая военно-морская катастрофа Второй мировой войны. 1941—1942 гг. / Пер. с англ Ю.В. Бехтина.— М.: ЗАО Центрполиграф, 2022. — 349 с. — (Вторая мировая война).

ISBN 978-5-521-73229-6

Английский историк Дэвид Ирвинг, изучив документы нацистской Германии и секретные британские документы, раскрывает неприглядную правду об одной из величайших военно-морских катастроф Второй мировой войны. 27 июня 1942 года из Исландии в Архангельск вышел конвой PQ-17 с грузами боевой техники и горючего для поддержки армии СССР. В своем исследовании автор показывает истинных виновников гибели конвоя, когда лишенные защиты, тяжело нагруженные, неповоротливые суда методично уничтожались противником.

УДК 94(4)"1939/45"
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-521-73229-6

© Перевод, ЗАО
«Центрполиграф», 2022
© Художественное оформление серии,
ЗАО «Центрполиграф», 2022

ОТ АВТОРА

Во всех книгах есть то главное, ради чего автор берется за перо. Некоторые преуспевают в этом, и читатели остаются приверженными их точке зрения на всю оставшуюся жизнь. Другим авторам это не удастся, и после того как перевернута последняя страница, изучена последняя сноска, читатель спрашивает себя: о чем же все-таки это?

Боюсь, что я подпадаю под эту последнюю категорию. И чтобы я не был понят превратно, прежде чем углубиться в книгу, читатели должны знать, что в решении о том, на каких фактах этой трагической истории остановиться подробно, а какие обойти вниманием, определяющим было убеждение, что героизм лучше всего может быть показан в реальных конкретных обстоятельствах; моряки на судне — обычные люди со свойственными человеку страхами и сомнениями. Слишком часто приходилось читать о героизме, но истинная картина подвига тускнела, и только оттого, что это не имело никакой связи с реальными человеческими характерами. Так что эта книга населена обычными людьми: мы увидим, как человек вел себя в ситуациях катастрофы и грозящей ему смерти, но на этом мрачном фоне тем отчетливее мы увидим, как ярко проявлялась подлинная отвага, поражающая нас и сегодня.

А что у истории с PQ-17 мрачный фон, нет никакого сомнения. Здесь и мятежи команды, членов которой заковывали в цепи в подпалубных помещениях; капитаны

грузовых судов спускали союзнические флаги и поднимали сигнальные флажки, означающие «безоговорочную сдачу»; они намеренно сажали суда на мель и покидали их; девять грузовых судов были оставлены их командами, хотя вполне сохраняли мореходность, причем некоторые еще до того, как их атаковали; американские капитаны добровольно затопляли свои суда в целях собственной безопасности. Но именно на этом мрачном фоне особенно восхищает героизм моряков, которые, столкнувшись с теми же опасностями, израненные, сумели привести свои суда в порт, порой и против воли команд; поражает, как один британский лейтенант потребовал от американцев отказаться от намерения затопить свое судно, а валлийский капитан спасательного судна проявлял такую смелость, что одним из трех первых офицеров торгового флота был награжден военным орденом «За боевые заслуги».

Из истории PQ-17 мы видим, что на войне действительно есть два вида смелости: выдающиеся проявления отчаянной отваги героя-одиночки Королевского военноморского флота и отважная стойкость, которая одна способна поддержать офицера не поддаться обычному человеческому инстинкту, когда он из полученных им приказов делает вывод, что это и есть единственный способ, каким он может служить высшей цели. Последовательное выполнение капитаном 1-го ранга Лофордом, командиром корабля ПВО «Посарика», полученных им инструкций — вопреки просьбам капитанов грузовых судов, — это пример стойкости и отваги, которой мы восхищаемся в такой же степени, как и яркими подвигами командиров и капитанов более мелких кораблей и судов.

Здесь, я надеюсь, мы увидим более убедительные проявления истинного мужества, чем образчики того псевдогероизма, которыми насыщена военная пропагандистская литература.

Поскольку было написано так много неверного об этой трагической операции — конвое PQ-17, — отчасти в попытке изобразить всех участников героями, а отчасти в стремлении возложить ответственность за несчастье на офицеров, которые были менее всего виноваты в трагедии, я чувствовал себя обязанным во всех случаях опи-

ратся на имеющиеся источники, так что читатель может быть уверен, что даже кажущаяся наименее достоверной часть этого повествования опирается на современную военную летопись.

Первые исследования для работы над этой книгой были проведены в 1962 году в кёльнском издательстве «Нойер ферлаг», и я благодарен Эгону Файну за разрешение использовать в своей работе все собранные тогда материалы; к ним потом добавились новые, среди которых заслуживают внимания сделанные в свое время личные записи лейтенанта Королевского военно-морского флота Джеймса Карадуса из Новой Зеландии, подробная хроника операций крейсеров прикрытия, написанная Дугласом Фербенксом-младшим, в то время лейтенантом резерва ВМФ США. Хочу выразить свою благодарность мисс Джин Гамильтон и капитану 1-го ранга Генри Гамильтону, которые дали мне разрешение использовать бумаги своего покойного отца контр-адмирала сэра Льюиса Гамильтона, одной из центральных фигур этой книги и по этой же причине — хранителю рукописей Национального морского музея. Лео Грэдзуэлл, капитан 2-го ранга Питер Кемп, Ф. Петтер, доктор Юрген Ровер и капитан 2-го ранга М. Сондерс оказали мне особую помощь; я благодарен контр-адмиралу Э.М. Эллеру, капитану 1-го ранга Ф. Кенту Лумису, Дж. Алларду и мисс М.Д. Майо из исторического отдела ВМФ США за предоставление мне копий германских документов, различных американских военных дневников и рапортов. Мне также оказали помощь владельцы конвойных судов: в Британии это компании «Chapman and Willan Ltd», «Clyde Shipping Co. Ltd», «General Steam Navigation Co. Ltd»; «J. & C. Harrison Ltd», «Hunting and Son Ltd» и «Royal Mail Lines Ltd»; в Соединенных Штатах Америки — «Isthmian Lines Inc.», «Matson Navigation Co.», «States Steamship Co.», «United States Lines» и «Waterman Steamship Corporation»; в Норвегии — «Wilh. Wilhelmsen» из Осло. Федеральный архив в Кобленце предоставил мне ряд документов, много газет этой страны и американских, включая местные газеты, а Американский национальный морской союз (American National Maritime Union) и Национальная ассоциация взаимопомощи морских механиков (National Marine Engineers'

Beneficial Association) помогли мне в поиске очевидцев тех событий и уцелевших моряков. Я нашел их всего более трех сотен — американцев, британцев и немцев. Вот имена тех, которым я наиболее благодарен: Джеймс Эйкинс, покойный Александр, граф Хиллсборо, капитан 1-го ранга Д.Д. Аллен, капитан 1-го ранга И.Дж. Андерсен, капитан 1-го ранга Хамфри Арчдейл, Уильям Арнелл-Смит, Роналд Бакстер, Филипп Биард, Патрик Бисли, П.Р.Б. Беннетт, Харви Бенсон, контр-адмирал сэр Р.Г. Бивен, Дж.Р. Биссилф, Отто Борк, С.Дж. Боуден, покойный адмирал сэр Э.Дж.П. Бринд, Джеймс Брюс, Дэвид Берроуз, Дж.Ф. Картер, капитан 1-го ранга Гарольд Чарлтон, Джон Квостел, Джон Дж. Коллинз, Уильям О. Коннолли, Дж.Б. Корлетт, контр-адмирал Дж. Кромби, Ричард Кроссли, Хуго Дайринг, вице-адмирал сэр Норман Деннинг, Гюнтер Дешнер, покойный коммодор Дж. Даудинг, У.Э. Данк, адмирал сэр Джон Экклз, Хью Эдвардс, капитан 1-го ранга Джон Эванс, Р.Б. Фернсайд, Эрик Фиске, капитан 1-го ранга Дж.Р. Финдли, Н. Форт, Джон Гисс, адмирал Дж. Годфри, Томас Гудвин, капитан 1-го ранга Стэнли Гордон, Элберт Грей, капитан 1-го ранга Дж. Хейнс, Уильям Харпер, Алан Харви, капитан-лейтенант Г.Р. Хиггинс, адмирал Г.У. Хилл, капитан 1-го ранга Арчибальд Хобсон, подполковник Карл Отто Хоффман, капитан 1-го ранга Руперт Ф. Халл, доктор Хюммельхен, Ричард Китинг, вице-адмирал Э.Л.С. Кинг, капитан 2-го ранга У.Э.Б. Клайнфелд, Иэйн Лэйнг, капитан 1-го ранга К.Т. Леннард, Франк Левин, Э.А. Лейкок, капитан 1-го ранга Джон Личфилд, член парламента, доктор Норман Макколлем, Норман Макмахел, Шон Мэлони, Норман Маккорисон, капитан 1-го ранга Гай Монд, Дж. Миккелберг, адмирал сэр Джеффри Майлс, Э.К. Миллер, Т.Дж. Муни, адмирал сэр Г.Р. Мур, капитан 1-го ранга Оуэн Моррис, К. Мортон, Тед Наровас, капитан 1-го ранга К. Николс, Т.Д. Нилд, капитан 2-го ранга Р. Ньюстед, Л. Норгейт, доктор Артур Дж. О'Фрилл, капитан 1-го ранга Джон Паско, Эмиль Пламбек, Уильям Портер, Н. Плат, капитан 1-го ранга Э. Рейнберд, капитан-лейтенант Дж. Рэнкин, капитан 2-го ранга Райнхард Рехе, Роберт П. Раккер, адмирал А.Д. Губерт Шмундт, Герман Швабе, вице-адмирал

Р.М. Сервес, Лесли Ф. Смит, Э.П. Солимен, капитан 2-го ранга С.С. Стэмвиц, капитан 1-го ранга Мервин Стоун, Д.Д. Саммерс, Г. Саммерс, У. Тэйлор, Ллойд Томас, Г.Б. Турс, П. Вэнс, Дж. Уотерхаус, С. Уэбстер, капитан 1-го ранга Дж. Уортон, Александер Уильямс и Джек Райт.

Я также в глубоком долгу перед своим отцом, покойным Джоном Ирвингом, капитаном 2-го ранга в отставке, который внес ценный вклад в рукопись на всех этапах моей работы над ней, но умер за несколько месяцев до того, как книга смогла увидеть свет.

Глава 1

«ПОСТОЯННЫЙ ЖЕРНОВ НА ШЕЕ»

1942

Эти арктические конвои становятся постоянным жерновом у нас на шее...

*Адмирал Дадли Паунд
адмиралу Кингу, ВМС США,
18 мая 1942 года*

1

Летом 1942 года германская военная машина находилась в состоянии полной готовности и была целиком укомплектована. Волны бронетехники и солдат в обмундировании серого цвета катились на восток по Советскому Союзу и проникли глубоко в Египет, расширив территории, находившиеся под германским правлением, до самых крупных размеров, которые когда-либо были у немцев. Все, кроме островка британских бронетанковых войск в ближневосточной пустыне, было сокрушено ими. Пал тридцатитысячный Тобрук, и британская 8-я армия отступала. Началась эвакуация крупного порта Александрии. К началу июля 1942 года Каир был в панике, и британское посольство и военные штабы уничтожали документацию, а городской вокзал был до отказа забит толпами беженцев.

В начале четвертой недели июня немцы развернули крупное летнее наступление в Советском Союзе, прорвав линии обороны русских и начав стремительное продвижение к Волге и Кавказу. Именно в это время один из консервативных членов британского парламента внес резолюцию о том, что палата общин потеряла доверие к методам ведения войны Уинстоном Черчиллем. Во время