

ПОСЛЕДНИЕ ЧАСЫ ЛИНКОРА *BISMARCK*

рассказывает инженер-механик Герхард Юнак (*Gerhard Junack*)



После потопления [линейного] крейсера *Hood* и выхода линкора *Prince of Wales* из боя атмосфера на борту нашего корабля была праздничной. Успешное отражение атак торпедоносцев и удачный уход из поля зрения британских крейсеров еще более поднял все настроение. Адмирал Лютьенс (Lütjens) пришел к выводу, что эту эйфорию надо охладить, и обратился к команде, тем более что это был его день рождения. Он поблагодарил команду, похвалил моряков за превосходную дисциплину и чувство долга, но сказал, что худшее впереди, так как весь британский флот получил приказ уничтожить *Bismarck*. Наступил момент, который означает «победить или погибнуть», но, перед тем как уйти на дно, нужно достойно встретить вражеские корабли и отправить на дно как можно больше из них, перед тем как уйти на дно самим... Он явно перестарался, и экипаж корабля на всех уровнях сверху донизу впал в уныние. Более опытные офицеры стали открыто говорить о том,

что «выхода из ситуации нет», младшие офицеры одели спасательные жилеты и отправились на свои посты, хотя было запрещено одевать спасжилеты поверх обычной формы. Команда стала проявлять беспокойство и пренебрежение своими обязанностями.

Столкнувшись с ухудшением настроения у подчиненных, старшие офицеры провели беседы моряками и сумели поднять боевой дух, объяснив разницу между радостью от боевого успеха и умением здраво оценивать ситуацию, однако прежний настрой и уверенность были потеряны.

Следующие 30 часов *Bismarck* мчался на полной скорости к побережью Франции, тогда как Королевский Флот был в полном неведении относительно его местонахождения и намерений. В 10.30 утра в понедельник в разрыве облаков с корабля была замечена летающая лодка, по которой открыли огонь. Самолет скрылся в облаках... Стало очевидным, что противник попытается атаковать *Bismarck* с воздуха... Весь день прошел в нервных вычислениях вероятной позиции этого авианосца, и, в конце концов, сигнал-предупреждение о воздушной атаке прозвучал в 20.45. Самолеты провели две торпедные атаки, пикируя в направлении нашего корабля со всех сторон, выныривая из-под низкой облачности. Одна торпеда, угодившая в середину борта, не нанесла никакого ущерба, тогда как вторая серьезно повредила руль – левый руль заклинило под углом около 15 градусов. В тот же момент *Bismarck* потерял возможность маневрировать. Сразу же за взрывом второй торпеды вода хлынула в турбинный отсек через проходы, и его заполнило дымом... Кормовую часть корабля стало заливать водой, но людей, находившихся там, удалось спасти. Вскоре туда пробилась ремонтная команда, но в условиях сильного волнения качка была так велика, что было совершенно невозможно полностью остановить приток воды. Стали

рассматривать все возможности восстановления управляемости корабля. В итоге, сочли возможным подсоединить вручную управляемый руль, но поврежденный руль никак не поддавался. Удалить его с помощью подводной пилы из-за сильной качки не представлялось возможным. Предложение взорвать поврежденный руль было отвергнуто, так как винты находились совсем рядом. После этого все разговоры о том, как установить запасной руль, были прекращены.

Несмотря на все попытки маневрировать с помощью винтов, удерживать корабль на юго-восточном курсе уже не было возможности, и его пришлось повернуть на северо-запад и повести на малой скорости туда, где находился противник. На самом деле, с помощью взрыва можно было попытаться снести поврежденный руль без ущерба для винтов, но рисковать не стали так же, как не стали пытаться установить импровизированный плавучий якорь для выравнивания курса. С тремя работающими винтами, которые гнали *Bismarck* на скорости в 28 узлов (*едва ли скорость была больше 20 узлов – ЛС*), трудно себе представить, что не было альтернативы тому, чтобы мчаться в сторону врага.

Ночью появились британские эсминцы, попытавшиеся несколько раз поразить нас торпедами, но наш огонь был столь эффективен, что попаданий не было. В 8.45 утра началась комбинированная атака противника и вместе с ней – наш последний бой. Нашим третьим залпом мы взяли *Rodney* в узкую вилку, но не могли поддерживать такую точность, так как шли поперек волны. Вскоре после начала боя вражеский снаряд угодил в фок-мачту, от нее отвалился корректировочный пост и точность нашего огня заметно снизилась. В 9.02 обе носовые башни главного калибра были выведены из строя. Вслед за этим прямым попаданием был разбит носовой контрольно-дальномерный пост, вскоре – кормовой. В 10.00 орудия нашего корабля умолкли. Около 10.15 по телефону я получил приказ Главного Механика: «Подготовить корабль к затоплению.» Вслед за этим какая-либо передача приказов на корабле прервалась. Я огляделся, убедился в том, что все двери в переборках открыты, а затем послал людей на среднюю палубу, приказав главному механику турбинного отсека подсоединить взрывные устройства.

На нижних палубах стояла мертвая тишина, нарушаемая только взрывами наших зарядов. Я смог осмотреть результаты боя на батарейной палубе. Электрическое освещение не работало, - мерцал только огонь многочисленных пожаров. Все затынуло думом, валялись покореженные двери и люки. Люди бегали взад-вперед, по-видимому, безо всякой цели. Ближе к кормовой части я натолкнула на группу людей, которые не получали приказов и просто не знали, что делать. Я пробрался через толпу и призвал их к порядку и тишине. Оказалось, что люк на расположенную выше палубу застрял в полуоткрытом состоянии, и люди в своих противогазах и спасательных жилетах протискивались через него медленно и с большим трудом. После того, как я приказал скинуть все ненужное снаряжение и сдуть жилеты, дело пошло намного быстрее.

Морские кадеты и более 100 моряков и младших офицеров собрались между кормовыми башнями, но над средней частью корабля стояла густая завеса дыма, и мы не видели, что происходит. Флаг все еще болтался на грот-мачте, а орудийные стволы кормовых башен темнели на фоне неба – один из них был разорван взрывом колоссальной силы... Корабль погружался все

глубже. Будучи старшим по званию, я приказал всем сделать последние приготовления, в воде держаться друг друга, сохранять спокойствие, не терять надежду и быть осторожным во время допросов. После троекратного «Sieg Heil!» я приказал покинуть корабль.

Мы едва успели отплыть от корабля, как он повалился на левый борт... Мы увидели, что торпеды так и не повредили его корпус. Затем *Bismarck* ушел под воду кормой вперед. Еще стоя на палубе мы видели, как в нашу сторону направляется британский крейсер. Это был *Dorsetshire* – он подошел к месту гибели корабля и остановился, чтобы спасти нас. Примерно 85 человек из 400, оказавшихся в воде, были спасены, но затем с наблюдательного мостика поступило сообщение о появившемся из-под воды перископе. *Dorsetshire* ушел на полной скорости, оставив многих наших товарищей в море. К несчастью для нас британский наблюдатель ошибся: поблизости не было немецких подводных лодок.



Капитан крейсера “Dorsetshire” Benjamin Martin (справа). “Dorsetshire” будет потоплен японскими самолетами в Индийском океане 5 апреля 1942 г.

Позднее эсминец *Maori* подобрал еще 25 человек (*“Maori”* будет потоплен немецкими самолетами в бухте острова Мальта 12 февраля 1942 г. – ВК). Наша подводная лодка (*U-74* – потоплена британскими кораблями 2 мая 1942 г. - ВК) спасла еще троих десятью часами позднее, а еще через 40 часов наше метеорологическое судно подобрало двоих. Из экипажа численностью почти 2400 человек выжило 115, а из 100 офицеров в живых осталось двое...



Слева – сцена спасения немецких моряков линкора Bismarck; справа - спасенные немецкие моряки по прибытии в Шотландию

Gerhard Junack (1900-1977) провел в плену 6 лет. В 1947 г. он вернулся в Германию, в 1956 г. вновь поступил на службу в ВМФ ФРГ. В 1966 г. он вышел в отставку.

Оригинальный текст: The Last Hours of the Bismarck. Сборник Purnell's History of the Second World War. Volume 4. 1979.

Перевод и обработка: Владимир Крупник, редакция – Леонид Сокушев