



ЭДВИН ГРЕЙ

НЕМЕЦКИЕ
ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ
ВОЙНЕ

1914—1918 гг.

Эдвин Грей
Немецкие подводные
лодки в Первой мировой
войне. 1914-1918

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609205

Немецкие подводные лодки в Первой мировой войне. 1914-1918 гг.:

Центрполиграф; Москва; 2003

ISBN 5-9524-0574-6

Аннотация

Эта книга – откровенный рассказ о жестокости, пиратстве и убийствах, а также о героизме, взаимовыручке и профессионализме первых подводников, о попытках кайзера Вильгельма уничтожить флот Британской империи, долгие сотни лет господствовавший на морях. Объективный взгляд автора на обе воюющие стороны, воспоминания людей, непосредственно принимавших участие в боях, картины сражений и их анализ, а также подробное освещение технических проблем сплетено в единое увлекательнейшее повествование.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА	4
НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ	7
Глава 1	10
Глава 2	24
Глава 3	44
Глава 4	66
Глава 5	90
Конец ознакомительного фрагмента.	91

Эдвин Грей

Немецкие подводные лодки в Первой мировой войне. 1914–1918 гг

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Если новое оружие приводит могущественную империю на грань поражения, всегда интересно о нем рассказать. В 1914 году немецкие подводные лодки были именно таким оружием. Эта книга рассказывает о попытке кайзера уничтожить Британскую империю, развязав неограниченную подводную войну. История начинается с первых экспериментов с подводными лодками, которые начались в Германии еще в XIX веке, и заканчивается революционными волнениями и военным мятежом, приведшим кайзера к окончательному поражению. Между этими событиями произошла жестокая военная кампания, в ходе которой в апреле 1917 года Великобритания едва не сдалась. Эта книга – правдивый рассказ о людях, которые в темных морских глубинах вели сражение не на жизнь, а на смерть; о жестокости, пиратстве, убийствах. Но одновременно она является искренней данью му-

жеству, преданности своему делу и профессиональным качествам людей, которые с гордостью носили знаки отличия немецкой подводной флотилии.

Первоначально мое внимание к человеческому аспекту подводной войны было привлечено фрагментом из книги Вильяма Гая Карра «Наугад и по воле Божьей»: «История операций в Северном море была историей людей, закупоренных в ненадежные консервные банки, которые барахтались на мелководье, постоянно пребывая в состоянии войны с природой. Но это и драматическая история отважных подвигов, совершаемых командами воюющих флотов. В этом отношении опыт немецких подводников сродни нашему собственному». Мысль о том, что подводники воюющих сторон испытывали одинаковые трудности, радость побед и горечь поражений, заставила меня взяться за описание действий немецкого подводного флота. Это было логическое продолжение моей предыдущей книги, посвященной операциям британских подводников во время Первой мировой войны, – «Проклятое неанглийское оружие». И я очень старался сохранить объективность и беспристрастность.

После войны американский писатель и журналист Лоуелл Томас побывал в Германии, где беседовал со многими бывшими капитанами немецких подводных лодок. Свои впечатления он отразил в опубликованной в 1929 году книге «Рейдеры глубины». Его любезное разрешение использовать его записки позволило мне снабдить мою книгу воспоминания-

ми людей, которые лично принимали участие в морских сражениях. Благодаря этому в моем повествовании появилось необходимое равновесие, которое иначе я не смог бы установить.

Выражаю свою искреннюю благодарность писателям и историкам, проделавшим большую работу по сбору и систематизации материалов, касающихся подводной войны, а также всем, кто любезно предоставил в мое распоряжение результаты своих изысканий.

Любой человек, обладающий мужеством опуститься на подводной лодке в глубину моря, на мой взгляд, уже герой. И хотя среди немецких капитанов встречались, по словам Ллойд Джорджа, «пираты и убийцы», большинство из них были обычными порядочными людьми, вынужденными делать неприятную работу. Именно таким людям посвящается эта книга.

Эдвин Грей

**НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНЫЕ
ЛОДКИ В ПЕРВОЙ
МИРОВОЙ ВОЙНЕ
1914–1918 гг**

«...ударьте своего врага в живот и продолжайте наносить удары, когда он упадет; бросьте пленных в кипящее масло, если возьмете их, подвергните пыткам женщин и детей. Тогда люди будут бояться вас...»

Из речи адмирала флота лорда Фишера на Гаагской мирной конференции в 1899 году

Глава 1

СУТЬ ВОЙНЫ – НАСИЛИЕ

«2.20. Прямо перед нами я увидел четыре трубы и мачты пассажирского парохода, идущего под прямым углом к нашему курсу с зюйд-веста по направлению к Галли-Хед...»

Была середина дня 7 мая 1915 года. Капитан-лейтенант Вальтер Швигер внес запись в корабельный журнал «U-20». В тот момент он не думал, что очень скоро совершит поступок, за который его возненавидит весь мир. Он расписался в журнале, бросил беглый взгляд на карту, разложенную на столе, и потянулся к перископу, чтобы внимательнее рассмотреть намеченную жертву.

«U-20» возвращалась в Германию после мародерского похода вдоль побережья Ирландии. Всю ночь и первую половину дня над морем стелился густой туман, горючее в топливных танках было на исходе, в трубах осталось всего две торпеды. Швигер решил, что пора домой. Он приказал штурману проложить обратный курс в Вильгельмсхафен, после чего удобно устроился в потрепанном кожаном кресле и раскрыл книгу.

Поход был скучным и неудачным. Он потопил парусник и два парохода возле Вотерфорда, но это были детские игры по сравнению с выдающимися достижениями Херсинга, Веддигена, Валентинера и других асов подводной войны. А Валь-

тер Швигер был амбициозным человеком. Тридцатитрехлетний холостяк из респектабельной берлинской семьи, он пришел на подводный флот еще до начала войны. Высокий и широкоплечий, русоволосый и голубоглазый, он всем существом, каждой клеточкой своего тела был офицером имперского немецкого военно-морского флота: всегда спокойным, вежливым, холодным. Как заметил один из его сослуживцев, «он всегда точно знал, куда идет, и ему было наплевать на всех, кто пытался его остановить».

Утро 7 мая уже принесло одно разочарование. Пока лодка двигалась на глубине 60 футов, чтобы случайно не напороться на встречное судно в густом тумане, Швигер услышал звук мощных винтов, вспенивавших воду где-то неподалеку. Он решил выяснить, что происходит наверху: «Я поднял „U-20“ до 30 футов² и посмотрел в перископ. Большой крейсер прошел прямо над нами и теперь быстро удалялся».³

Следует отметить, что обоим кораблям повезло. Если бы лодка успела всплыть на перископную глубину, когда над ней находился крейсер, стальной нос надводного корабля без труда распорол бы менее прочный корпус субмарины пополам. А если бы Швигер всплыл чуть раньше, он обязательно выпустил бы торпеду по вражескому кораблю и скрылся

² Один фут равен 0,3 м. Автор использует в книге систему мер, принятую в Британии. Но в выдержках из дневников подводников Германии и бортовых журналов немецких подводных лодок сохраняет метрическую систему, уже используемую в Германии в начале XX века. (*Примеч. ред.*)

³ Томас Л. Рейдеры глубины. 1929.

в тумане. Но этому не суждено было случиться. Судьба не часто улыбалась не очень удачливому Вальтеру Швигеру.

Плотный туман, висевший над морем всю ночь, в конце концов рассеялся. Весеннее солнце сначала проглянуло сквозь дымку, а потом ярко засияло на чистом голубом небе. Радуюсь хорошей погоде, Швигер приказал всплыть на поверхность и вышел на мостик, чтобы насладиться чистым свежим морским воздухом. В это время наблюдатели заметили неизвестное пассажирское судно. Сначала Швигер решил, что лес из мачт и труб на горизонте принадлежит группе судов, и посетовал, что у него остались только две торпеды. Потом понял, что перед ним одно судно, но очень большое.

– Ныряем! Ныряем!

Громко взревела сирена. Матросы спокойно и быстро заняли свои места. Большие маховики, открывавшие и закрывавшие вентили балластных танков, начали движение против часовой стрелки, дисциплинированные руки людей щелкали многочисленными выключателями, поворачивали всевозможные рычаги на посту управления. Швигер задрал люк, спустился по узкому трапу и одобрительно кивнул, глядя на умелые действия вахтенного офицера.

– Главные двигатели! Полный вперед!

Ровно загудели электродвигатели, стрелки амперметров резко прыгнули на красные сегменты. Батареи начали давать ток. Командир «U-20» обеспокоенно взглянул на датчики

глубины. Лодка опускалась. 10–15–20 футов... Швигер посмотрел на висящий на стене хронометр и медленно направился к небольшому столику, где лежал корабельный журнал, чтобы внести в него запись о замеченном судне. Лодка опустилась на глубину 60 футов и взяла курс на цель.

«2.20. Подошел к пароходу, чтобы контролировать возможные изменения курса вдоль ирландского побережья».

Вернувшись на перископную глубину, капитан-лейтенант посмотрел в окуляры. Он страстно желал, чтобы пароход повернул в порт. Судно делало не менее 18 узлов,⁴ и дистанция между ним и лодкой, ползущей в глубине со скоростью около 5 узлов, быстро увеличивалась.

Капитан пассажирского судна Тернер получил предупреждение из Квинстона о повышенной активности подводных лодок в этом районе, а перед полуднем – сообщение о том, что лодки находятся в непосредственной близости. Поэтому он описал большую дугу, чтобы обойти Фастнет, где (так он считал) вражеские лодки устроили засаду, после чего без особой опаски проследовал в канал Сен-Джордж. В качестве предосторожности он приказал при входе в опасную зону подготовить к спуску на воду все шлюпки.

Когда вдали показался мыс Кинсейл, он позвонил в машинное отделение и дал команду снизить скорость с 21 до 18 узлов. Позже он объяснил, что хотел пройти ливерпульскую

⁴ Узел – единица скорости для определения скорости судов. Один узел соответствует одной морской миле в час или 1,852 км/ч. (Примеч. ред.)

отмель без остановки по большой воде.

Такое решение базировалось на имеющейся информации и личном опыте. Исходя из предупреждения адмиралтейства, подводные лодки, если они и были, теперь остались далеко за кормой. К тому же судно защищала весьма приличная скорость. На 18 узлах можно было легко оставить позади любую попавшуюся на пути подводную лодку. К сожалению, это правильное решение стоило жизни 1198 мужчинам, женщинам и детям.

Судно еще раз изменило курс, в точном соответствии с тоненькой линией, прочерченной на карте штурманом, и Швигер увидел цель прямо перед собой.

«2.35. Пароход повернул и взял курс на Квинстон. Появилась возможность приблизиться на дистанцию выстрела. Выходим на атакующую позицию».

На переборке тесного носового торпедного отсека загорелась красная сигнальная лампочка. Матросы уже повернули маховики, открывшие внешние заслонки торпедных труб, и в цилиндры устремилась вода.

У приникшего к перископу Швигера не было времени долго раздумывать. Рулевой уже получил приказ, и теперь командир лодки внимательно следил за приближающейся целью, не забывая постоянно контролировать глубину. Его мозг измерял и высчитывал углы, дистанции, отклонения. И вот настал подходящий момент.

– Первая... пошла!

Лейтенант тут же нажал кнопку выстрела. Когда торпеда покинула свое место и заскользила к цели, лодка слегка дрогнула.

«3.10. Произвел торпедный выстрел с дистанции 700 метров. Нахожусь на глубине трех метров».

Последовала длинная пауза. Швигер внимательно следил за пенящимся белым следом, который неуклонно приближался к корпусу парохода.

Капитан Тернер стоял на левой стороне капитанского мостика, когда раздался крик второго помощника:

– Вижу торпеду!

Сразу после этого судно сильно тряхнуло, между двумя трубами в небо взметнулся столб дыма и пара. Тотчас поступило сообщение о второй торпедe, но оно оказалось ложным.

«Я приказал готовить шлюпки к спуску и первым делом посадить в них женщин и детей и задрать переборки. Мой следующий приказ был остановить судно. Однако двигатели были повреждены и не могли дать задний ход. Спускать шлюпки на такой скорости было очень опасно».

Швигер наблюдал за трагедией через мощную цейссовскую оптику и диктовал короткие фразы, которые заносились в корабельный журнал.

«Отмечено попадание в районе тоннеля гребного вала под мостиком. Необычно сильная детонация, сопровождающаяся большими клубами дыма и обломками. Судя по всему, имел место второй взрыв. Судно замедлило ход и сильно на-

кренилось на правый борт. Корма быстро погружается в воду. На борту царит паника. Спускают шлюпки. Отмечены неудачные попытки спуска на воду груженных людьми шлюпок. Шлюпки с левого борта не могут быть спущены из-за крена...»

Неохотно оторвавшись от перископа, Швигер кивнул штурману занять его место. Офицер несколько секунд напряженно всматривался в окуляры, затем отшатнулся и побледнел.

– Боже мой! – прошептал он. – Это же «Лузитания»!

Швигер грубо оттолкнул его в сторону и жадно приник к окулярам перископа. Он увидел большие золотые буквы на борту судна и, словно не веря своим глазам, несколько раз медленно прочитал название.

«Это было самое страшное зрелище, которое мне доводилось видеть, – рассказывал он друзьям после возвращения в Вильгельмсхафен. – Судно тонуло необычайно быстро. На палубах была страшная паника. Перепуганные люди беспомощно метались взад-вперед, некоторые прыгали за борт и пытались плыть к перевернутым шлюпкам. Зрелище было настолько ужасным, что я дал приказ погрузиться на 20 метров и уходить...»

Хладнокровное потопление «Лузитании» – самая известная и получившая широкое освещение в прессе трагедия Первой мировой войны. А умело проведенная англичанами пропагандистская кампания вокруг этого ужасного собы-

тия кардинально изменила отношение Соединенных Штатов Америки к Германии. Пока судьбоносная торпеда Швигера покоилась в своей трубе, настроения американцев были большей частью пронемецкими, что было вызвано недовольством британской блокадой портов Германии. Причины трений между двумя великими державами станут более ясными по мере развития повествования о подводной войне.

Когда новость достигла Германии, началось всеобщее ликование. На открытках с изображением «Лузитании» наживали огромные состояния. Из левого верхнего угла открыток фон Тирпиц, «отец» немецкого подводного флота, сурово смотрел на погибший пароход. Только после вала международных протестов, обрушившегося на немецкое правительство, кайзер и его советники поняли, что уничтожение лайнера было грубой политической ошибкой.

Действия Швигера были осуждены императором, что, в свою очередь, вызвало протест других капитанов ВМФ. Они считали, что капитан «U-20» добросовестно выполнял приказы, поэтому не должен считаться морально ответственным за жизнь 1198 пассажиров (среди которых было 128 американцев), трагически погибших на борту «Лузитании». Сложность заключалась в том, что приказы давали капитану подводной лодки право топить любые британские торговые суда, находящиеся в зоне военных действий, но не объясняли, как эти действия должны согласовываться с существующими международными законами.

В 1914 году международные законы не одобряли потопление торговых судов без предупреждения. Независимо от того, какой корабль атакует – надводный или подводный, – следовало произвести предупредительный выстрел, после которого гражданское судно должно было остановиться и предъявить документы для проверки. Если обнаруживалось, что судно перевозит контрабандный груз, его можно было взять в плен или затопить. Потопление было разрешено, только если жизни членов экипажа не подвергались опасности. Спасательные шлюпки с членами экипажа затопленного судна могли быть оставлены в море только при хорошей погоде вблизи от берега. Любой другой метод потопления считался незаконным.

Но в инструкциях, полученных Швигером и другими капитанами-подводниками 18 февраля 1915 года, говорилось только одно: «Вражеские торговые суда должны быть уничтожены».

Этот решительный приказ ничего не говорил о том, следует ли соблюдать международные законы. Просматривая документы в поисках более точных указаний, капитаны немецких подводных лодок могли обнаружить только более раннюю инструкцию Верховного командования: «В первую очередь должна обеспечиваться безопасность подводной лодки. Поэтому всплытия на поверхность для осмотра судна следует избегать из соображений безопасности».

Вряд ли стоит удивляться, что многие капитаны подвод-

ных лодок поняли приказ от 18 февраля буквально: топи врага без предупреждения.

И пока британские политики в ужасе всплескивали руками, военные моряки уже трезво оценили ситуацию. Когда Черчилля спросили об использовании субмарин для потопления торговых судов, он ответил: «Я не верю, что это могут сделать цивилизованные люди». Но адмирал Фишер, который в то время был первым лордом адмиралтейства, отлично понял немцев. Он писал: «Субмарина больше ничего не может сделать – только потопить захваченное судно. Поэтому следует признать, что угроза со стороны немецких подводных лодок существует. Она в ужасающей реальности нависла над британским торговым флотом и всей Великобританией. Я не вижу другого способа ей противостоять, кроме ответного удара. Станет известно лишь то, что конкретное судно с экипажем исчезло. Возможно, позже кто-нибудь наткнется в море на шлюпки с пропавшего судна, и чудом выжившие моряки расскажут ужасную историю... Эти истории будут передаваться из уст в уста и наполнят мир страхом. Без сомнения, такие методы ведения войны являются варварскими. Но в конце концов, сущность любой войны в насилии. Мягкость в войне сродни слабоумию».

И поскольку командиры немецких подводных лодок не имели возможности всплыть, чтобы предупредить свои жертвы, немецкие дипломатические службы предпринимали отчаянные, но бесполезные попытки обойти международные

законы, помещая предупреждения в иностранных газетах.

В день, когда было объявлено об отплытии «Лузитании», немецкое посольство поместило следующее объявление в газетах Нью-Йорка:

«Внимание!

Пассажиры, которые собираются отправиться в путешествие через Атлантику, должны помнить, что Германия и ее союзники находятся в состоянии войны с Великобританией и ее союзниками. Зона военного конфликта включает и водное пространство вокруг Британских островов. Имперское правительство уведомляет, что морские суда под флагом Великобритании или любого из ее союзников в этих водах подлежат уничтожению. Путешественники, передвигающиеся в зоне военного конфликта на судах под флагами Великобритании и ее союзников, действуют на свой собственный страх и риск.

Имперское германское посольство Вашингтон, округ Колумбия, 22 апреля 1915 года».

Народ, потрясенный масштабами трагедии, обратил свой гнев на немецких капитанов – детоубийц. «Таймс» писала о зверстве немцев, о пренебрежении ими правилами гуманизма, что покрывает Германию позором.

Вердикт ирландского суда присяжных был более суровым: «Мы считаем, что это страшное преступление противоречит всем существующим международным законам, нормам и правилам, существующим в цивилизованном обществе.

Поэтому перед лицом человечества мы обвиняем офицеров упомянутой субмарины, императора и правительство Германии, по приказу которых действовали моряки, в умышленном убийстве».

Таким было общественное мнение в 1915 году. Однако возмущенное сознание со временем обычно деградирует. Активный протест сменяется пассивным соглашательством. Беспристрастности ради следует отметить, что 9 апреля 1940 года британское адмиралтейство дало право капитанам подводных лодок королевского военно-морского флота топить вражеские торговые суда без предупреждения, а Соединенные Штаты Америки в течение длительного времени вели неограниченную подводную войну с Японией. Вероятно, нет необходимости напоминать о том, что неограниченная подводная война до сих пор является незаконной с точки зрения международного права.

Столкнувшись со всеобщим возмущением, немцы пытались оправдать свои действия. В официальном коммюнике адмирала Бенке они выдвинули теорию, вызвавшую оживленные дискуссии: «Вслед за детонацией торпеды немедленно последовал еще один взрыв, причем значительно более сильный. Его можно объяснить только большим количеством боеприпасов на судне».

После опубликования немецкого коммюнике последовали решительные протесты как британского, так и американского правительств. Было официально объявлено, что на

«Лузитании» находилось всего-навсего 4200 обойм патронов. Но точные данные о находившемся на судне груза не известны до сих пор. Если отвлечься от пропагандистской шумихи и прислушаться к свидетельству капитана Тернера, данному им под присягой следственной комиссии, получается, что второй взрыв был вызван разрушением одного из судовых котлов, происшедшим, когда в пробоину хлынула холодная морская вода.

Взаимные требования и претензии продолжались. В официальной ноте 9 июня 1915 года правительство Соединенных Штатов заявило: «Какими бы ни были другие факты, касающиеся „Лузитании“, главным и принципиальным остается одно: огромный пароход, предназначенный для перевозки пассажиров и имевший на борту больше тысячи живых душ, не имевших никакого отношения к войне, был торпедирован и потоплен без предупреждения или объяснения причин, то есть при обстоятельствах, беспрецедентных в современной войне».

К августу 1915 года, чтобы успокоить мировое общественное мнение, правительство Германии фактически отменило первую попытку лодочной блокады Британии. Кайзер отдал специальный приказ командирам подводных лодок не атаковать пассажирские суда. Единственная торпеда Вальтера Швигера принесла неожиданную выгоду Великобритании и ее союзникам.

Несмотря на осуждение императора, коллеги Швигера

горячо поддержали его и развернули широкую кампанию по реабилитации, продолжавшуюся даже после окончания войны. Но это была только реабилитация; по словам самого Швигера, он выпустил торпеду по «Лузитании» раньше, чем идентифицировал цель. Следует отметить, что Вальтер Швигер не был типичным немецким капитаном подводной лодки, которые нередко проявляли рыцарство и гуманизм по отношению к своим жертвам.

Подводная война подвела Германскую империю вплотную к победе. Это была воистину убийственная кампания, в ходе которой были уничтожены суда союзников общей грузоподъемностью 11 018 865 тонн, но погибли 515 офицеров и 4894 матроса-подводника. Для обеих воюющих сторон это было тяжелое время – время убивать.

Глава 2

МЫ НЕ МОГЛИ НЕ УДИВЛЯТЬСЯ

«Германии, – провозгласил адмирал фон Тирпиц, обращаясь к рейхстагу в 1901 году, – не нужны субмарины». Именно поэтому имперский флот получил свой первый подводный корабль лишь в 1906 году – позже многих стран мира, включая Португалию и Турцию.

То, что Германия значительно позже других начала строить субмарины, было использовано некоторыми историками и политическими деятелями для оправдания ее последующих действий. Они заявляли, что Германия была вынуждена строить подводные корабли для защиты от внешней агрессии. Однако, как это часто бывает с пропагандистскими кампаниями, приводимые аргументы не соответствовали действительным фактам.

Но обратимся к истории подводных лодок. Первая субмарина была построена датчанином Корнелием Дреббелом. Она была продемонстрирована в действии на Темзе в 1620 году. Тогда изобретатель и его бесстрашный экипаж опустились под воду, оставив многотысячную публику, среди которой находился король, в величайшем напряжении. Подводный аппарат Дреббела был чуть больше обычной гребной шлюпки и работал, основываясь на тех же принципах, что и современный водолазный колокол. Он не претендовал на

роль военного корабля. Представляется сомнительным, что в нем можно было продержаться под водой больше нескольких минут даже при полном штиле.

Прошло более ста пятидесяти лет, прежде чем американский изобретатель Дэвид Бушнел показал миру более совершенную субмарину. Его создание имело форму яйца, называлось «Черепашкой» и предназначалось для ведения военных действий. Оно было оборудовано примитивным устройством, с помощью которого можно было закрепить пороховой заряд на киле предполагаемой жертвы. В 1776 году «Черепашка» действительно атаковала английский фрегат «Орел», стоявший на якоре в Нью-Йорке, но из-за непредвиденных трудностей, одной из которых была сила прилива, управлявший ею сержант Эзра Ли не достиг успеха.

Вслед за Бушнелом появился еще один американец – Роберт Фултон. После долгих переговоров с Наполеоном он построил аппарат в медном корпусе, по форме напоминавший маленькую толстую сигару, и назвал его «Наутилус». Новый корабль был спущен на воду 24 июля 1800 года. Он имел длину 21 фут и 4 дюйма⁵ и был вооружен одной торпедой. Нельзя утверждать, что субмарина была ни на что не пригодна, но французское и британское правительства решили ее не покупать; правда, больше по моральным, чем по материальным соображениям. Адмирал де Крез заявил конструктору: «Твое изобретение подходит для алжирцев и пиратов. А

⁵ Один дюйм равен 2,54 см.

французы неплохо себя чувствуют и на поверхности моря».

Спустя сто лет Англия и Франция стали союзниками и вплотную столкнулись с угрозой со стороны немецкого подводного флота. К началу 1917 года британское правительство осознало, что очень скоро Германия сместит Великобританию с привычной для нее позиции великой морской державы.

Следующим на сцене появился баварский изобретатель Вильгельм Бауэр, сконструировавший в 1850 году в Киле «Брандтагер». Это был «пробный шар», брошенный Германией в подводной игре, и произошло это значительно раньше 1906 года – официального дня рождения немецких подводных лодок. Так же как и все опытные образцы, первая лодка была примитивна. Имея длину 26,5 фута, она весила 38 тонн, была построена из железных листов, имела плоские и уязвимые боковые стены. Бауэр не был теоретиком и ничего не знал о напряжениях, возникающих в корпусе лодки под давлением воды, когда она опускается в глубину. Как и более ранние образцы, эта лодка не имела двигателей и приводилась в движение с помощью штурвала с зубчатой передачей на гребной винт в корме. Большой вес объяснялся наличием горизонтальной плиты, идущей почти по всей длине лодки для контроля за креном и дифферентом. Балластные танки, наполнявшиеся с помощью ручных насосов, регулировали плавучесть корабля. Наступательные возможности «Брандтагера» заключались в наличии двух кожаных «перчаток»,

с помощью которых, действуя изнутри лодки, можно было прикрепить мину на киль жертвы.

Замысел был нелепым, но уже самого существования «Брандтахера» оказалось достаточно, чтобы напугать осторожных датчан и заставить их убрать свой флот от побережья Германии. Это была моральная победа подводного флота, по своему значению сравнимая с эвакуацией флота из Скапа-Флоу в Лоф-Свилли в 1914 году.

Но детище Бауэра вскоре постигла незавидная участь. 1 февраля 1851 года изобретатель в сопровождении двух матросов Уитта и Томсена повел свой маленький кораблик в море. Они долго шли по кильской гавани, и сначала все проходило нормально. Люки были плотно задраены, вентили балластных танков открыты и емкости медленно наполнялись водой. Нос корабля постепенно тяжелел и начал погружаться. «Брандтахер» опускался все глубже и глубже. Неожиданно Бауэр почувствовал, что корабль больше ему не подчиняется. Лодка «клюнула» носом и резко устремилась ко дну. Корпус субмарины застонал, через швы в лодку стала поступать вода. Примитивный ручной насос не мог справиться с опасной ситуацией, к тому же лодка потеряла равновесие, чугунные чушки, уложенные по днищу, сорвались со своих мест и покатались по наклонной плоскости к носу. «Брандтахер» камнем падал на дно, куда он в конечном счете и зарылся носом, заняв при этом почти вертикальное положение.

Казалось, у людей не было никаких шансов спастись. Носовая часть субмарины была затоплена, весь оставшийся воздух скопился в кормовом отсеке. Но Бауэр не потерял головы и объяснил, что можно предпринять для спасения. Если увеличить поступление внутрь лодки воды, воздух в корме начнет сжиматься. Когда давление станет достаточно большим, воздух вытолкнет их на поверхность через кормовой люк. Изобретателю пришлось довольно долго уговаривать двух моряков. Прибавление воды в затопленную лодку казалось самоубийством. Бауэр охрип, доказывая свою правоту, но все-таки добился своего.

Неловко двигаясь в полной темноте, матросы с трудом нашли нужные вентили и начали затапливать лодку. Вскоре давление возросло настолько, что мучительно заболели уши. Дюйм за дюймом черная холодная вода поднималась все выше. Сначала в ней скрылись ноги, но скоро она плескалась под подбородками. Бауэр разместил всех под кормовым люком. Оставалось ждать.

Люк не выдержал колоссального давления. Жалобно лязгнув, он распахнулся, и трех задыхающихся мужчин выбросило на поверхность вместе с воздушным пузырем. Они провели в подводной ловушке почти пять часов.

Но с «Брандтагером» все было кончено. Затопленная лодка покоилась на дне гавани. В течение тридцати семи лет она, забытая, ржавела на дне. В 1887 году ее подняли и поместили в Берлинский музей. Таким образом, первый немецкий

эксперимент с подводным кораблем закончился бесславно.

Отнюдь не обескураженный катастрофой, Бауэр отправился в путешествие по европейским столицам в поисках потенциальных заказчиков. Он нашел их только в русском правительстве, для которого построил подводную лодку «Диабль-Марин». Субмарина даже приняла участие в коронации русского царя: на ее борту находился небольшой оркестр, игравший по случаю торжественного события государственный гимн. Из России Бауэр отправился в Париж, где добился встречи с Наполеоном и сумел заинтересовать императора своими идеями. Но к сожалению, все проекты остались на бумаге.

Гражданская война в Америке послужила толчком для бурного развития военной технической мысли. Что касается подводного флота, следует отметить проект «Дэвид». Эти корабли поначалу не были настоящими подводными лодками. Они представляли собой небольшие торпедные корабли, имевшие минимальную надстройку. В движение их приводили небольшие паровые двигатели. В 1864 году конфедераты на основе проекта «Дэвид» построили погружаемые корабли, которые могли идти под водой очень короткое время. Они приводились в движение мускульной силой.

Довольно опасным было положение не только дичи, но и самого охотника. Это наглядно продемонстрировала уже первая атака, в которой одна из новых подводных лодок конфедератов «Ханли» потопила федеральный фрегат «Хауса-

тоник». Это произошло в районе Чарльстона 17 февраля 1864 года – знаменательная веха в истории подводной войны. К сожалению, после атаки субмарина не смогла всплыть и была сочтена «пропавшей, вероятно погибшей». Она открыла длинный список подводных лодок, которые сгнули в морских глубинах, выполняя военные задачи.

Годом раньше Франция сделал важный шаг к созданию субмарины с механическим двигателем. «Плонже», имевший водоизмещение 410 тонн, был оборудован двигателем мощностью 80 лошадиных сил, работавшим на сжатом воздухе. Лодка преподнесла немало сюрпризов как проектировщикам, так и команде; вооружение, которое после долгих споров было на ней установлено, получилось не таким надежным, как хотелось. Но именно «Плонже» доказал, что использование субмарин для практических целей вполне возможно. Требовалось только найти талантливый инженер, который сумел бы стать крестным отцом долгожданного ребенка. Таким человеком стал Джон Филипп Холланд, школьный учитель из Ирландии, эмигрировавший в Соединенные Штаты в 1873 году.

Одолеваемый навязчивой идеей создания транспортного средства, способного передвигаться под поверхностью воды, маленький ирландец (колоритная фигура в очках в тонкой оправе и с огромными моржовыми усами) убедил знакомых коммерсантов профинансировать разработку и строительство своей подводной лодки.

«Холланд I» появилась на свет в 1877-м – забавная игрушка, в которой следовало крутить педали, чтобы она двигалась. Конструкция была очень примитивной: капитану лодки приходилось надевать водолазный костюм, поскольку при погружении она наполнялась водой. В 1883 году была образована компания Джона Ф. Холланда по выпуску торпедных кораблей. К тому времени изобретатель создал свой пятый проект, на котором был не только небольшой бензиновый двигатель, но даже пневматическое орудие, сконструированное и построенное капитаном Эдмундом Залински. Как и предыдущие проекты, «Холланд V» получился не слишком удачным, но, очевидно, ирландский инженер обладал воистину бульдожьей хваткой. С необыкновенным упорством он продолжал свои эксперименты.

К тому времени Европа уже была охвачена «подлодочной» лихорадкой. Английский священнослужитель преподобный Г. В. Гаррет построил «Возрожденного» с паровым двигателем. Его инициатива закончилась полным провалом. В первом же рейсе в 1878 году корабль затонул возле Биркен-Хеда. А французский флот в это время приобрел «Гимнот» Густава Зеде, а также разместил заказ на небольшой погружаемый аппарат у Губе. В 1888 году Испания спустила на воду свою первую субмарину, приводимую в движение электродвигателями. На ней имелись торпедные трубы, спроектированные блестящим морским лейтенантом Исааком Пералем.

Следующий этап в развитии подводных лодок произошел на Балтике. Известный специалист в области артиллерийского вооружения Торстен Норденфельт решил переключиться на проблемы подводной войны, и уже в 1881 году на стокгольмской верфи была заложена его первая субмарина. К 1885 году она была готова к публичному показу. 60-тонная лодка с паровым двигателем, оборудованная торпедной трубой, произвела фурор. Она с легкостью выполняла все поставленные задачи, но только Норденфельт и его ближайшие помощники знали, сколько мастерства и опыта нужно, чтобы управлять ею. За нее тут же ухватились представители греческого флота; турки, извечные соперники греков, заказали для себя две таких же.

Перебравшись в Англию, Норденфельт продолжил работу. Корабли для турок были построены в Барроу и отправлены в Константинополь морем отдельными секциями, готовыми к сборке. Еще одна лодка строилась по новому улучшенному проекту для русских. Все это происходило за добрый десяток лет до того, как британское адмиралтейство заказало первую подводную лодку для королевского ВМФ. В это время в Германии снова пробудился интерес к подводным кораблям.

Закупив у Норденфельта чертежи, немцы в 1890 году приступили к строительству двух субмарин – «В-1» и «В-2». Одну из них строили в Киле, другую в Данциге. Оба корабля имели паровые двигатели и водоизмещение 215 тонн.

Каждый имел длину 114 футов, был способен развивать скорость на поверхности – 11 узлов, а под водой – 4,5 узла. Чуть позже немцы построили небольшую подлодку на верфи «Ховальдт», приводимую в движение электродвигателями. В качестве эксперимента у Круппа построили субмарину по французскому проекту, которая имела водоизмещение на поверхности 180 тонн. На нее были впервые поставлены бензиновые двигатели, которые использовались, когда лодка двигалась на поверхности, и электродвигатели, приводившие ее в движение под водой. Именно такая комбинация, если не считать последующей замены бензиновых двигателей на дизельные, стала стандартной для всех неатомных подводных лодок в будущем. Лодки Норденфельта были отправлены для испытаний во флотилии Киля и Вильгельмсхафена, но очень скоро вышли из строя.

Тем не менее, немецкий военно-морской флот приобрел некоторый опыт в эксплуатации субмарин; хотя у военных угас интерес к этой проблеме, у судостроителей он остался. В 1903 году на судовой верфи Круппа была построена 17-тонная опытная модель, которая сразу была куплена русскими и получила имя «Форель». Следующим стал «Карп», построенный по французскому проекту д'Эквевиля – 196-тонная лодка с парафиновыми (керосиновыми) двигателями. Хотя это была частная инициатива магната, нет сомнения, что на флоте официальные лица были полностью в курсе событий. Когда Россия заказала для себя четыре лодки, не последова-

ло никаких возражений; они были поставлены в 1907 году, правда после некоторой задержки.

А тем временем неутомимый Джон Холланд закончил свой девятый проект, и в 1900 году британский и американский флоты разместили заказы на эти лодки. Последняя разработка Холланда и безусловный успех построенных у Круппа «Карпов» убедили консервативных немцев в том, что субмарина не диковинная игрушка, а военный корабль, к которому следует отнестись со всей серьезностью. Фон Тирпиц заявил: «До сих пор я отказывался выбрасывать деньги на подводные лодки, потому что они могли плавать только в прибрежных водах». Однако значительные улучшения, которые появились в проектах после 1900 года, привели к тому, что субмарины стали нормальными океанскими кораблями, имеющими большой наступательный потенциал. По некоторым оценкам, в 1905–1906 годах адмиралтейство Германии выделило 73 000 фунтов стерлингов на постройку первой «экспериментальной» подводной лодки по проекту (ирония судьбы?) французского изобретателя д'Эквевиля.

Как следует из приведенного выше обзора, подводная лодка № 1 была определенно не немецкой. Первой немецкой подводной лодкой можно считать «Брандтагер» Вильгельма Бауэра, которая была построена преимущественно для военных целей. Созданные в 1890-х годах лодки Норденфельта, а также «Карпы» предназначались для несения торпед, так что к моменту заказа «U-1» в 1905 году на флоте был на-

коплен серьезный опыт. Сразу становится понятным, почему немцам не мешали проблемы, с которыми сталкивались их предшественники. Не было здесь бюрократической волюнки и политического давления, которые сопровождали появление подводного флота Великобритании.

Вначале прогресс был почти не заметен. Бюджет на 1906–1907 годы составлял всего около 250 тысяч фунтов стерлингов. Однако он постоянно увеличивался и в 1912–1913 годах достиг 1 миллиона фунтов стерлингов. Постройка лодки «U-1», заложенной на верфи Круппа в августе 1905 года, завершилась 14 декабря 1906 года. Она была длиной 139 футов, водоизмещением на поверхности 238 тонн и вполне сравнима с современными британскими субмаринами класса А. Но у нее имелось большое преимущество по сравнению с американскими лодками: на поверхности моря она приводилась в движение керосиновыми двигателями Кортинга мощностью 400 лошадиных сил, а это значительно менее опасное устройство, чем 16-цилиндровые бензиновые ДВС⁶ Уолсли, установленные на британских субмаринах. Их быстро испаряющееся горючее нередко приводило к несчастным случаям. Для движения под водой «U-1» имела электродвигатели также мощностью 400 лошадиных сил, такие же, как на кораблях других стран.

Ее непривычно плоские «формы» резко отличались от изгибов, характерных для класса А. Она значительно медлен-

⁶ ДВС – двигатель внутреннего сгорания.

нее погружалась и обладала отличными мореходными качествами, что важно для субмарины, поскольку они проводят большую часть времени на поверхности. Ее единственным оружием являлась торпедная труба, установленная в носу. Одновременно она могла нести три 17,7-дюймовые торпеды.

«U-1» еще не успела выйти на ходовые испытания, когда на верфи в Данциге уже приступили к строительству «U-2», а вскоре после этого – «U-3» и «U-4». Новые субмарины были совершеннее, чем их британские современницы; на каждой имелось по четыре торпедных трубы – по две в носу и в корме; к тому же на «U-3» и «U-4» также были установлены 37-миллиметровые палубные орудия, которые при погружении втягивались внутрь корпуса.

По необъяснимой причине, возможно из-за везения, немцы избежали многочисленных неприятностей, которые преследовали подводный флот Великобритании и других стран. До 1914 года они потеряли только одну лодку – «U-3». Это произошло 17 января 1911 года, но даже она впоследствии была поднята, отремонтирована и возвращена в эксплуатацию. Казалось, немцам во всем сопутствовал успех. В 1908 году «U-1» успешно выполнила 600-мильный переход из Геллигольанда в Киль – беспрецедентное деяние в те дни. Лодки «U-3» и «U-4» продемонстрировали великолепные мореходные качества, поддерживая скорость 12 узлов в центре жестокого осеннего шторма в ноябре 1910 года. В декабре 1912 года группа немецких подводных лодок провела шесть

дней, пришвартовавшись к буям в Гелиголандской бухте, продемонстрировав удивительную выносливость. «Это стало большим достижением, мы сами были удивлены», – признался один из капитанов.

Военно-морские учения 1912 года принесли новый оглушительный успех. Подводные лодки оказались более результативными, чем 80 немецких эсминцев, вместе взятые. Один только Отто Веддиген, тогда еще лейтенант, на своей «U-9» потопил три линейных корабля. Когда началась война, он был одним из первых, кто начал претворять теорию в практику.

Что касается технической стороны, немцы позже британцев начали устанавливать на своих лодках дизели для движения в надводном положении, хотя двигатели, работающие по принципу компрессионного воспламенения, являются немецким изобретением. Викерс опробовал экспериментальную дизельную силовую установку на «A-13», и все новые лодки класса D имели дизели. Крупп, проведя испытание небольшого дизельного двигателя в 1906 году, в 1912 году построил дизельную субмарину для итальянцев.

Гектор Байуотер в своей книге «Странная разведка» писал о двигателях на «U-19» следующее: «Их конструкция осталась бы неизвестной, если бы цех, в котором их собирали на заводе Круппа в Киле, не был изолирован от остальных и увешан устрашающими приказами, предписывающими всем рабочим и служащим обходить его стороной. Разумеется, по

заводу очень быстро распространился слух, что в этом цехе собирают нечто секретное. А поскольку на заводе работало больше 6 тысяч человек, новость быстро распространилась по всему городу. Разговоры заинтересовали одного из агентов секретной службы, который быстро нашел нужный объект и без особого труда получил все необходимые сведения».

Несмотря на помощь разведки, британское адмиралтейство не воспользовалось полученными сведениями, и наши субмарины во время войны оказались хуже немецких. Крупновские двигатели «MAN» были существенно лучше применяемых на королевском флоте. Они были значительно надежнее, меньше дымили; именно из-за дыма, выдавшего их местоположение на поверхности моря, погибли несколько субмарин. Кроме перечисленного, на немецких лодках было немало других полезных усовершенствований. Перископы, благодаря замечательной фирме Цейсса, были классом выше; торпеды были больше (19,69 дюйма, в Великобритании – 18) и лучше; мощные радиопередатчики «Телефункен» имели радиус действия 140 миль, а установленные на британских субмаринах имели радиус действия только 40 миль.

Неудивительно, что немцы бдительно охраняли свои судоверфи. Один британский агент специально совершил путешествие на небольшом пароме, курсировавшем между Данцигом и Нойфарвассером, чтобы хотя бы издали взглянуть на лодки; однако, к немалому разочарованию, обнаружил, что субмарины строятся в крытых доках. Но во время испы-

таний в Киле он «имел возможность убедиться, что немецкие лодки медлительны при погружении. Чтобы нырнуть, им требуется почти на минуту больше времени, чем нашим. Кроме того, стало ясно, что обучение команды строится прежде всего на принципах безопасности» (из книги «Странная разведка»).

Возможно, немцы перестраховывались, но уже к 1910 году их лодки могли во время похода пересечь Северное море и вернуться обратно без дозаправки, а субмарины «U-19», построенные в 1913 году, имели дальность плавания 5000 миль при скорости 8 узлов. Ясно, что тезис фон Тирпица о том, что у Германии нет нужды в субмаринах, защищающих берег, был принят близко к сердцу всеми разработчиками.

Представляется очевидным, что немцы делали упор на наступательную стратегию. Однако они существенно отставали от Великобритании по численности подводного флота. В 1910 году против 56 британских субмарин у немцев имелось всего лишь 8, и даже в 1914 году ситуация стала не намного лучше. Как писала газета «Таймс» в апреле 1914 года, у Великобритании имеется 98 субмарин в эксплуатации или в стадии постройки, а у немцев всего лишь 39. Налицо явный рост количества, однако отставание очень велико. К 1920 году у немцев было 72 лодки.

Британское адмиралтейство понимало, что опасность заключалась не в общей численности, а в наступательных возможностях флота, поэтому в 1912 году на свет появился ме-

морандум, в котором отмечалось: «Нет морского судна, для которого более естественной стала бы оборонительная функция, чем подводная лодка. Однако немцы делают свои субмарины орудием нападения. Для этого они строят не маленькие подводные корабли, полезные для защиты их ограниченной береговой линии, а большие океанские субмарины, способные совершить внезапное нападение с удаленной базы».

Несмотря на мнение адмиралтейства о том, что для «субмарины более естественной является защита», королевский флот начал создавать «заморские субмарины», но произошло это только в 1908 году. А во время появления меморандума уже велось строительство подлодок класса Е, ставших опорой британского флота в будущем военном конфликте.

Британцы проявляли вполне обоснованное беспокойство, а сами немцы были невысокого мнения о грозном оружии, которым обладали. Так продолжалось до торжественного празднования в Киле, состоявшегося в июне 1914 года, когда кайзер лично решил осмотреть «презренные» субмарины. И экипажи подводных лодок впервые ощутили гордость за выбранную профессию. Кайзер поднялся на борт нескольких субмарин, в том числе на «U-9» Веддигена, и был потрясен увиденным. Германский император был не единственным официальным лицом, проявившим повышенный интерес к подводным лодкам. Британцы выслали мощную эскадру новейших военных кораблей для участия в кильских торжествах. Английские офицеры были очень внимательны к

пополнению немецкого флота. Как отметил один из немецких офицеров в своем дневнике, «английские гости не могли бы тарашиться дольше на наши корабли».

Убийство эрц-герцога Фердинанда в Сараеве 28 июня заставило прервать торжества. С кораблей поспешно убрали праздничный декор. Четыре британских линкора и сопровождающие их крейсера медленно двинулись к выходу из гавани. Им вслед глядели сотни глаз, сотни рук взметнулись в прощальном приветствии. На палубе флагмана играл военно-морской оркестр. Люди, собравшиеся на пристани, понимали, что война неизбежна, но надеялись, что Великобритания сохранит нейтралитет. Это сентиментальное настроение нашло отражение в сигнале, поднятом на мачте британского флагмана: «Друзья в мире – друзья навек».

Во флотилии подводных лодок подготовка велась в ускоренном режиме, почти в панике. 16 июня Веддиген на лодке «U-9» впервые продемонстрировал перезагрузку торпедных труб под водой. Не самая легкая и приятная процедура! Зато полезная, поскольку в условиях войны лодка может оставаться под водой в течение многих часов. Иоганн Шписс, старший помощник на «U-9», вспоминал эти сумасшедшие дни так: «Практические упражнения и маневры подводных лодок велись почти непрерывно. Черная тень войны неуклонно надвигалась и готовилась накрыть нас. А мы еще не могли сказать, когда будут отработаны такие боевые операции, как срочное погружение, торпедная атака и перезагрузка торпед-

ных труб. Каждый час мы ждали внезапного нападения англичан...»

Теперь к немецким подводным лодкам было приковано пристальное внимание на другом берегу Северного моря. Англичане рассмотрели, обсудили возможность нападения немецких лодок на торговые суда и отвергли ее. Как мы уже знаем, Черчилль посчитал, что «это никогда не сделают цивилизованные люди». Его взгляды полностью разделяли профессионалы из адмиралтейства. В периодической печати много писали об этических и практических вопросах подводной кампании, причем позиции официальных деятелей тех лет трудно понять нашим современникам, познавшим ужасы двух мировых войн. Общее мнение заключалось в том, что нападения на торговые суда невозможны в рамках существующих международных законов, за исключением случаев, предусмотренных положениями *призового права* и касающихся надводных кораблей. Общество решило, что ни одна цивилизованная нация не пойдет на нарушение этих законов.

Судя по всему, Германия не использовала подводные лодки для нападения на торговые суда до 1914 года. Во всяком случае, в официальных документах такие случаи не упоминаются. Однако сдержанность правительства Германии объясняется вовсе не охватившим немцев человеколюбием: они ни минуты не сомневались, что сокрушат любую армию мира и без помощи военно-морского флота. Но когда немецкие

генералы поняли, что война не будет выиграна к Рождеству 1914 года, они стали рассматривать вопрос применения субмарин против торгового флота Британии.

Адмирал Перси Скотт, отец артиллерийского вооружения современных военных кораблей, всю жизнь плыл против течения. Человек острого ума, он был необыкновенно проницательным и точно предсказал дальнейшее развитие событий. В июле 1914 года он писал в «Таймс»: «Любая война – это, конечно, варварство. Однако цель войны – сокрушить врага. А для этого нужно бить в самые уязвимые точки, которыми для нас являются снабжение продовольствием и топливом. Появление субмарин дает новый и очень удобный способ нанести удар именно по этим точкам. Разве удержат наших врагов от этого соображения гуманизма?»

Ответ на вопрос адмирала был получен очень скоро.

Глава 3

ОТЛИЧНЫЙ ДЕНЕК, ЧТОБЫ ПОТОПИТЬ КОРАБЛЬ

Воды Гелиголандской бухты были зловеще спокойными. Море тихо плескалось, омывая корпуса стоящих на якоре подводных лодок, только резкие крики чаек тревожили окружающий покой. Субмарины слегка покачивались на поверхности воды, их люки были задрены, двигатели молчали. Офицеры на мостиках внимательно всматривались в даль.

Было 2 августа 1914 года. Германия и Россия находились в состоянии войны уже двадцать четыре часа. Правительства европейских стран готовились к неизбежному военному конфликту. Франция вступит в драку на следующий день, нейтралитету Бельгии угрожали войска кайзера, подтягивающиеся к границе. Только Великобритания пока проявляла нерешительность. Формально она не являлась военным союзником Франции; и хотя между двумя странами было достигнуто соглашение о защите побережья Канала,⁷ не было гарантии, что Великобритания выполнит свои обязательства. Британский кабинет пребывал в раздумьях, министр

⁷ Английский канал. В тексте книги – Канал. Английским каналом в британской литературе традиционно называют пролив Ла-Манш. (Примеч. ред.)

иностранных дел Эдвард Грей не оставлял последних лихорадочных попыток избежать кризиса и восстановить мир. Но хотя Россия, уже объявленный враг, находилась на востоке, а французский флот в безопасности оставался на своих средиземноморских базах, взоры офицеров немецких подводных лодок все чаще обращались на запад.

Туманному Альбиону нельзя доверять. Этот факт был хорошо известен немцам. Ведь немецкие дипломаты и офицеры неоднократно слышали угрозы адмирала Фишера еще до официального объявления войны. Было известно, что англичане разработали планы высадки своих войск на остров Боркум, чтобы английские корабли установили блокаду морского побережья Северной Германии. Что ж, пусть попробуют. Немецкие подводные лодки ждут их.

1 августа в три часа утра, за несколько часов до официального объявления войны, немецкие подводные лодки выскользнули из бухты Гелиголанд, выстроились в линию между прикрывающими их с флангов надводными кораблями и направились к месту боевого дежурства к западному входу в бухту. Ряд швартовых буев отмечал их позиции. Находящиеся на поверхности субмарины были пришвартованы к этим плавучим железным банкам, образуя статичный, совершенно бесполезный барьер. Когда на крепостном валу Гелиголанда выпалила пушка, возвещая о закате солнца, надводные корабли вернулись, чтобы забрать своих подопечных. Двигатели, прокашлявшись, ровно загудели, швартовые концы

убрали, и маленькая флотилия подводных лодок направилась в обратный путь на базу.

Стоя на мостике «U-9», Отто Веддиген наблюдал за красноватым заревом, которым заходящее светило окрасило небо на горизонте. Природа была, как всегда, восхитительна и величественна. В волшебную красочную картину угасающего дня с большим трудом вписывались пенистые белесые следы, оставляемые на воде вращающимися винтами 10 подводных лодок.

– Шписс, – обратился он к первому помощнику, тоже стоявшему на мостике, – вы видите, какое красное небо! Словно весь мир купается в крови. Попомните мои слова: Англия непременно объявит нам войну.

Не прошло и сорока восьми часов, как его предсказание сбылось.

Для молодых командиров-подводников, грезивших об отчаянных рейдах во вражеские воды, это было бесславное начало. Часы пассивного ожидания в патрульной линии казались для них истинным мучением. Они рвались вперед, а их заставили сидеть на привязи. Ужасно! К их счастью, этот период оказался коротким. Полностью пересмотрев свою предыдущую тактику, Верховное командование отдало приказ подводным лодкам выйти в наступательный поход через Северное море. На рассвете 6 августа 10 субмарин вышли из Гелиголанда на поиски британских кораблей.

И снова в бухте их сопровождали надводные корабли. И

вот, наконец, настал долгожданный момент. Подводные лодки торжественно прошли мимо осточертевших буюв и вышли в открытое море.

– Приготовиться к погружению!

– Открыть главные клапаны!

– Погружение!

Люки задраили, лодки начали медленно, очень медленно опускаться в морскую пучину. На 10 метрах погружение прекратилось. Дальше двигались на этой глубине. Офицеры приступили к осмотру корпусов на предмет обнаружения течи. А затем...

– Приготовиться к всплытию!

– Закрыть главные клапаны!

– Всплываем!

Сжатый воздух со свистом прорывался через узкие щели. Стрелка указателя глубины послушно поползла влево. 10 нетерпеливых мужчин ждали на верхних ступеньках трапов, сжимая руками рычаги, открывающие люки. Наконец, дневной свет хлынул через закрытые толстым стеклом окна боевой рубки, люки распахнулись, и капитан, поднявшись на мостик, слушал команды из внутренних помещений лодки:

– Переключатели вверх! Зафиксировать! Запустить главные двигатели!

Выхлопная труба изрыгнула черное облако густого жирного дыма, и двигатели Кортинга ожили. Субмарина начала движение по поверхности вперед. Иоганн Шписс присоеди-

нился к Веддигену на мостике «U-9». Справа и слева от них на волнах покачивались другие лодки. Как пловцы, желающие испробовать температуру воды, они погрузились в воду, а теперь, вынырнув на поверхность, снова построились и приготовились нести свое первое боевое дежурство. Началось великое приключение.

Позади слева по борту остались рифы Горн, экипаж плавающего маяка «Фил» прокричал вслед проходящим субмаринам слова приветствия. Через несколько минут замигал сигнальный фонарь на лодке командира эскадры, и субмарины послушно разошлись на север и юг.

Неполадки в двигателе заставили Веддигена покинуть строй и вернуться на базу, но остальные 9 субмарин продолжали идти вперед. Семь из них на протяжении всего похода так и не увидели ничего интересного и вернулись в Гелиголанд с пустыми руками и без остатков энтузиазма. Восьмая лодка, «U-13», попала на минное поле и сгнула, не оставив следа. Девятая субмарина 9 августа обнаружила большой флот англичан.

«Аякс», «Монарх» и «Орион» – дредноуты из 2-й боевой эскадры – проводили учения к югу от острова Фэр-Айл. «U-15» незаметно подкралась к массивной, не слишком поворотливой добыче. Но у экипажа не было опыта подводных атак, поэтому торпеды прошли мимо. Британские корабли поспешно убрались из района учений, чтобы присоединиться к своей эскадре, но рапорты их капитанов о неудачной

торпедной атаке были проигнорированы командиром, потому что «немецкие подводные лодки не могут действовать так далеко от своей базы».

Перископ, который видели с «Железного герцога» в тот же вечер, почти наверняка принадлежал настырной «U-15». Таким образом, предыдущие рапорты получили подтверждение. Но мощные громадины продолжали двигаться на запад к базе в Скапа-Флоу. Командующий флотом Джон Джеллико отлично понимал, насколько велика угроза атаки подводных лодок, и не питал иллюзий относительно размеров и возможностей своих кораблей. Поскольку в Скапа-Флоу отсутствовала противолодочная защита, он считал, что безопаснее оставить флот в море. Это было нелегкое решение для человека, который, по словам Черчилля, «мог бы проиграть войну за полдня». Но большой флот не потерял ни одного из основных военных кораблей от противолодочных атак в первые месяцы войны, поэтому оно было правильным.

«U-15» упрямо не отставала от своей жертвы на протяжении всей ночи, а на следующее утро в четыре часа легкий крейсер «Бирмингем» обнаружил субмарину, «при сильном волнении временами показывающуюся на поверхности моря». Капитан Дафф развернул свой корабль, как эсминец, когда идет на таран. Форштевень крейсера углом задел корпус лодки, но не причинил ей особого вреда. Однако от удара ее корпус повернулся, и стала видна белая надпись «U-15», сделанная в носовой части корпуса. По неизвестной причине

лодка всплыла и осталась на поверхности. Крейсер на полной скорости снова нанес удар. На этот раз его нос расколол тонкую обшивку корпуса субмарины перед боевой рубкой. «U-15» оказалась разрезанной пополам. Две части лодки в течение нескольких минут оставались на плаву, но ни один член экипажа в поле зрения английских моряков не появился. Затем медленно и тихо обе половины лодки скрылись под водой.

Когда командир «Бирмингема» доложил об одержанной победе, один из вышестоящих адмиралов «немедленно и категорически заявил о невозможности такого инцидента, мотивируя свое мнение тем, что на расстоянии 450 миль от ближайшей немецкой базы не может оказаться ни одна субмарина. Такие факты, как дюжины свидетелей, наблюдавших за концом „U-15“, наличие повреждений на „Бирмингеме“, из-за которых он отправился в док, появление большого масляного пятна на месте гибели лодки, никак не повлияли на просвещенное мнение старого морского волка. Спустя несколько месяцев его флагманский корабль был торпедирован ясной лунной ночью в Канале».

К счастью, «старый морской волк» со временем поумнел и принял под командование противолодочную базу в Квинстоне. Его корабли класса Q вели яростную борьбу с врагом, в результате которой многие немецкие подводные лодки отправились на дно Атлантики. Но эта часть истории еще впереди.

Вернувшись в Гелиголанд, немецкие подводники с разными чувствами вспоминали свой первый боевой поход. С базы ушли 10 лодок, обратно вернулись 8. Они не одержали ни одной победы. Как заметил один из офицеров, «наш подводный флот был так же хорош, как и в любой другой стране. То есть не слишком хорош».

Несколькими днями ранее из Гелиголанда ушли еще 4 лодки. Их целью было нанесение удара по транспортам, перевозящим британские экспедиционные войска между Дувром и Францией. Механические поломки в новых силовых установках Круппа «МАН» обрекли этот план на неудачу почти с самого начала. Три из четырех лодок с величайшим трудом добрались обратно до своей базы на задыхающихся двигателях. И только Отто Херсинг на «U-21», впоследствии ставший источником постоянных неприятностей для союзников, сумел подойти вплотную к маршруту транспортов, но и он не добился успеха.

К 14 августа «U-19» и «U-22» были готовы к выходу в море. Вместе с «U-21» они долго бороздили холодные водные пространства между Шотландией и Норвегией, стараясь обнаружить линию английской блокады. 16 августа в четыре часа утра они заметили крейсер и эсминец неподалеку от норвежского побережья, на следующий день видели еще один корабль. Однако никакой полезной информации о британской блокаде не было получено. В очередной раз подводный флот не выполнил поставленную задачу. Один только

Херсинг добавил себе лавров, совершив переход дальностью 1600 миль – беспрецедентное достижение для 1914 года.

Разочарованное неудачами, немецкое Верховное командование пересмотрело применяемую тактику. Теперь лодки выходили в море не большими группами, а в одиночку или парами. По чистой случайности немцы нашли верный ключ к ведению подводной войны.

Молодых, переполненных энергией капитанов-подводников словно «спустили с поводка», на котором до сих пор удерживали. Они с жаром ринулись в бой. Теперь практически ежедневно у берегов Великобритании можно было заметить высунувшиеся из воды перископы. Очень скоро большой флот начал подвергаться серьезной опасности со стороны немецких субмарин. В начале сентября перископ был замечен с крейсера «Фальмут» на подходе к якорной стоянке большого флота в Скапа-Флоу. С крейсера поспешно произвели четыре выстрела, после чего с «Фальмута» доложили о вероятном попадании в субмарину. Оказавшийся рядом корабль «Авангард» тоже произвел несколько выстрелов по «отчетливо видимому перископу».

К этому времени большой флот находился в состоянии постоянной боевой готовности. 1-я эскадра легких крейсеров и 2-я флотилия эсминцев приступили к поиску неуловимых немецких подводных лодок. Когда с «Селезня» доложили, что видят субмарину, Джеллико приказал всему флоту сняться с якоря и покинуть гавань. Было около семи ча-

сов вечера. Вместе с сумерками на Скапа-Флоу опустился густой туман. И только в девять часов вечера среди всеобщего хаоса и страшной неразберихи боевые эскадры начали покидать перегруженную якорную стоянку. К одиннадцати часам все основные подразделения находились в относительной безопасности в открытом море, а эсминцы и минные тральщики приступили к поиску субмарин.

Но тревога оказалась ложной, несмотря на доклады об обнаружении субмарин. «Старый морской волк» пребывал в состоянии крайнего раздражения. Баржа, которая везла горячий ужин на его флагманский корабль, оказалась вовлеченной в охоту на мифические субмарины, в результате чего ужин был доставлен холодным, спустя несколько часов.

Пока командиры большого флота выясняли отношения, немецкие подводники развлекались по-своему. Они высаживались на небольших островках Оркнейского архипелага, где охотились на коз и морских птиц. Наиболее серьезной миссией, выполненной немецкими субмаринами в то время, было проникновение «U-20» и «U-21» в залив Ферт-оф-Форт, хотя на якорную стоянку они пробраться не сумели.

Настойчивость немецких капитанов начала давать первые результаты. 3 сентября «U-21» всплыла в районе острова Мэй для подзарядки батарей. На горизонте Херсинг заметил легкий крейсер «Следопыт». Лодка ушла в глубину и начала преследование, но не могла конкурировать в скорости с крейсером. Херсингу оставалось только наблюдать, как его

дичь ушла на безопасное расстояние и скоро скрылась из вида. Делать было нечего, пришлось вернуться к прерванной зарядке батарей. Погода ухудшалась. Маленькую субмарину, как щепку, швыряло во все стороны. Неожиданно вахтенный офицер доложил:

– Вижу дым.

Глаза Херсинга заблестели от нетерпения, когда он увидел появившиеся вдали три коптящие трубы британского военного корабля. И снова «U-21» погрузилась в море. На этот раз цель приближалась сама. Командир лодки выпустил только одну торпеду, попавшую точно в цель. Она ударила «Следопыта» в корпус за капитанским мостиком и угодила прямо в пороховой погреб. Раздался страшный взрыв. 2940-тонный крейсер буквально разлетелся на куски, оставив на поверхности воды 259 полуживых от ужаса, измазанных в нефти человек. Позже уцелевших подобрали британские эсминцы.

Так впервые в истории современной войны подводная лодка потопила военный корабль. Это был воистину исторический момент, и Отто Херсинг имел все основания гордиться. Убийственное время началось.

Через десять дней британская субмарина «E-9» под командованием Макса Хортонa сравняла счет, потопив немецкий крейсер «Хела» в 6 милях к югу от Гелиголанда. Но немцы уже почувствовали вкус победы и быстро восстановили свое преимущество, причем сделали это в очень зрелищной

манере.

Ночь 30 сентября 1914 года застала лейтенанта Отто Веддигена и «U-9» неподалеку от голландского побережья. Был жестокий шторм, а гирокомпас, основной навигационный прибор на подводных лодках, не работал. К тому времени юный лейтенант уже приобрел репутацию «очень способного подводника». Его помощник, Иоганн Шписс так описывал этого легендарного командира: «Худощавый блондин, неизменно вежливый и удивительно любезный. Он всегда проявлял разумную осторожность, не полагался только на собственное мнение, позволял подчиненным офицерам свободно высказывать свои идеи. Те, кому довелось служить с Веддигеном, чувствовали себя не подчиненными, а младшими товарищами».

В описываемом эпизоде он получил возможность проявить силу своего характера. Шторм усиливался. Наступила ночь. В полной темноте, не имея возможности руководствоваться показаниями гирокомпаса, капитан отправил наблюдателя на верхнюю палубу, чтобы слушать звук. Лот показывал глубину 17 морских саженей.⁸ В сложившихся условиях в расчет можно было принимать только 10 саженей. Стало очевидно, что они сбились с курса, а взбесившаяся погода представляла прямую угрозу безопасности маленькой лодки, которая давно миновала пору молодости. Но Веддиген

⁸ Морская сажень использовалась при измерении глубины и равнялась 1,82 м. (Примеч. ред.)

проявил незаурядные качества моряка и командира и вывел лодку из полосы шторма. Утром следующего дня он по береговым ориентирам точно установил, в каком месте голландского побережья находится. Поход продолжался.

К вечеру шторм снова усилился, и, чтобы передохнуть от свирепой непогоды, он приказал погрузиться. Однако и на глубине 100 футов ощущалось влияние сильного волнения. Только утром Веддиген рискнул поднять лодку на поверхность.

Иоганн Шписс писал: «Вновь очутившись на поверхности, мы были приятно удивлены. Встающее на востоке солнце заливало чистое, ясное небо ярким светом. Шторма как не было. В голубом небе не было ни облачка. Море было спокойным, видимость превосходной, а вдали была обозначена четкая линия горизонта. Прекрасный день, чтобы потопить корабль. Мы перезарядили батареи, чтобы восстановить энергию, израсходованную во время пребывания под водой».

Первым крейсера увидел Шписс. Вначале он заметил не корабли, а три струйки дыма, вьющиеся над горизонтом. Веддиген, который в это время завтракал внизу, был срочно вызван на мостик. Работающие керосиновые двигатели срочно остановили – их дым мог выдать врагу местоположение лодки. Молодой командир долго разглядывал далекую цель в бинокль, пытаясь ее идентифицировать, затем отдал приказ:
– Приготовиться к погружению!

Сигнальщики скатились вниз по трапу, за ними спустился Шписс. Пока шла подготовка, Веддиген задраил люк и занял место у перископа. «U-9» зарылась носом в воду, и вскоре на поверхности моря ничто не напоминало о немецкой субмарине. Шписс не сводил озабоченного взгляда с приборов.

– Поднять перископ!

Приводить в действие механизм, поднимающий и опускающий перископ, было обязанностью Шписса. Получив приказ, он выполнил необходимые действия и стальная труба двинулась вверх. Веддиген взялся за рукоятки и начал медленно поворачивать глаз перископа в ту сторону, где заметил врага. Быстро оценив курс и скорость мишени, он приказал:

– Убрать перископ!

Труба послушно убралась с поверхности моря. Все офицеры и матросы, находившиеся на посту управления, уставились на капитана в надежде прочитать по его лицу, что он увидел. Дисциплинированные моряки не задавали лишних вопросов. Веддиген ничего не объяснил, но через некоторое время снова приказал:

– Поднять перископ!

Снова «U-9» выставила свой глаз над волнами, и командир принялся внимательно осматривать поверхность. По его напряженному лицу нельзя было догадаться, что он увидел. Прошло больше минуты, прежде чем он заговорил:

– Над нами три легких крейсера с четырьмя трубами – вероятно, корабли класса «Город».

Появилась возможность отомстить за «U-15». «Бирмингем» был крейсером именно этого класса. Шписс нарушил молчание:

– Готовить торпеды!

Веддиген кивнул, и дальше события пошли по давно отработанному сценарию. Торпедные трубы в носу и корме готовили к стрельбе. Вскоре загорелись четыре зеленые лампочки, возвещая о том, что подготовка завершена.

– Подготовиться к запуску!

– Трубы готовы, господин лейтенант.

Позже Шписс вспоминал: «Я открыл колпачок, закрывающий кнопку выстрела первой торпеды, положил на нее палец правой руки и приготовился нажать, как только услышу приказ.левой рукой я продолжал держать рычаг, регулирующий движение перископа».

Веддиген поднимал перископ на поверхность лишь на короткие мгновения, опасаясь, что его заметят с вражеских кораблей, но этих минут оказалось достаточно, чтобы точно оценить расстояние до цели, ее скорость и курс, а также вероятность отклонений при стрельбе. «U-9» находилась на расстоянии 500 ярдов,⁹ то есть как раз на дальности прямого выстрела.

Веддиген вытер платком влажные ладони и приказал Шписсу сразу после выстрела уходить на глубину 15 метров. Первые подводные лодки имели плохую привычку выпрыги-

⁹ Один ярд равен 0,91 м.

вать на поверхность, как дельфины, и он не хотел рисковать. Было семь часов двадцать минут утра.

– Перископ наверх! Приготовиться к выстрелу!

Шписс напряженно ждал, не сводя глаза с Веддигена, пришедшего к перископу. Он обязан был почувствовать, когда последует команда. Задержка на долю секунды могла привести к промаху.

– Первая пошла! Убрать перископ!

В то же мгновение Шписс вдавил пальцем кнопку. Торпеда выскользнула из трубы и заскользила к цели. Лодка пошла вниз, опускаясь на большую глубину. Никто не произнес ни слова, но взоры всех присутствующих были прикованы к корабельным часам. Через тридцать одну секунду лодку встряхнуло: торпеда поразила цель, подводники смогли облегченно перевести дух.

«Абукир» получил пробоину в правом борту. Вода хлынула в дыру ниже ватерлинии, и крейсер начал быстро погружаться в воду. Офицеры на мостиках «Хога» и «Кресси» заметили взметнувшийся фонтан и решили, что их товарищ напоролся на мину. То же самое подумали и матросы «Абукира». Не подозревая, что в засаде сидит субмарина, оба крейсера направились к терпящему бедствие товарищу, чтобы подобрать уцелевших членов команды. Такие действия отвечали традициям королевского военно-морского флота и играли на руку Веддигену.

«Абукир» все еще оставался на плаву: его корма сильно

погрузилась, а нос задрался высоко вверх. Все четыре трубы выплевывали в воздух клубы белого пара. С палуб поспешно спускали спасательные шлюпки.

Не теряя времени, экипаж «U-9» перезарядил торпедный аппарат, повторив сложное упражнение, показанное в Киле в июле 1914 года. Через десять минут субмарина была снова готова к атаке.

Но случилось неожиданное. Лодка подошла слишком близко к цели. К тому же сильные волны швыряли легкий кораблик, словно скорлупку, делая управление почти невозможным. В попытке выровнять лодку, Веддиген заставил команду бегать из конца в конец, действуя как подвижный балласт. Своеобразная альтернатива решению Вильгельма Бауэра. В лодке начался кромешный ад.

– Все в корму!

И все члены экипажа, не занятые на вахте, через мгновение находились в корме. Под общим весом людей корма стабилизировалась, но приборы тут же показали, что задирается нос.

– Все вперед!

Снова сумасшедший бег по центральному проходу, и команда потных, задыхающихся мужчин заполнила носовой торпедный отсек. Веддиген старался вывести лодку на атакующую позицию. В 7.55 еще две торпеды были посланы в цель: расстояние до нее было 300 ярдов.

– Глубина пятнадцать метров! Двигатели полный назад!

«U-9» выполнила довольно необычный подводный маневр: она опустила нос для погружения, а реверс винтов оттащил ее назад, чтобы не протаранить цель.

Все было сделано вовремя. «U-9» двигалась назад, когда раздались два взрыва. «Хог» был подбит, однако радоваться было некогда. Лишившись двух торпед, выполнявших роль балласта, нос «U-9» резко задрался вверх, и лодка, потеряв управление, вынырнула на поверхность. Несмотря на повреждения корабля, орудия «Хога» находились в боевой готовности и сразу открыли огонь. Вокруг лодки начали подниматься фонтаны воды. Некоторое время она лежала на поверхности, беззащитная перед выстрелами, но вскоре скрылась в глубине.

Так же как и «Абукир», «Хог» медленно тонул, опускаясь в воду на ровном киле. Через пятнадцать минут крейсер перевернулся и пошел ко дну.

– Батареи почти разряжены, господин лейтенант.

Веддиген молча кивнул, давая понять, что слышал доклад инженера. В маленькой субмарине уже было тяжело дышать. Воздух, в котором с каждой минутой становилось меньше кислорода, был вязким, но капитан «U-9» отмахнулся от этой проблемы. Перед ним стояла более важная задача.

– Мы будем продолжать атаку, – резко заявил он.

В запасе осталась только одна торпеда, которую нужно было загрузить в носовой аппарат, что в таких условиях казалось Веддигену сомнительным мероприятием. Но еще две

торпеды находились в кормовых трубах, и командир «U-9» решил использовать их. Лодка выполнила маневр и повернулась к цели кормой.

– Третья пошла!

– Четвертая пошла!

На крейсере «Кресси» уже никто не сомневался, что рядом находится немецкая подводная лодка. Поэтому сигнальщики быстро засекали пенистые следы плывущих «рыб». Крейсер попытался увернуться, но было слишком поздно. Одна торпеда прошла мимо, а другая ударила в правый борт. «Кресси» сильно встряхнуло, но корабль остался на ровном киле, и его орудия немедленно открыли огонь по видневшемуся на поверхности моря перископу.

– Мы должны быть уверены, – мрачно изрек Веддиген.

Лодка повернулась на 180 градусов и выпустила последнюю торпеду. Она не промахнулась.

Шписс вспоминал, что в перископ можно было наблюдать ужасную картину: «Четырехтрубный гигант медленно заваливался на борт. Ползавшие по палубе люди казались ничтожными муравьями. Вскоре корабль перевернулся и теперь напоминал гигантскую черепаху, которая через несколько минут ушла на дно».

Шписс и Веддиген были охвачены лихорадочным возбуждением от победы и вместе с тем ужасом. Позже оба признались, что некоторое время «находились в каком-то подобии транса».

Субмарина «U-9» отлично справилась с работой. Она сделала все, что могла. Понимая, что очень скоро к месту гибели крейсеров подойдут жаждущие мести вражеские эсминцы, Веддиген повернул на север, и лодка «поползла» от тонувших людей. Только удалившись на много миль от места трагедии, он рискнул всплыть, чтобы подзарядить батареи. Следующую ночь «U-9» провела, затаившись на дне, где благополучно переждала довольно вялый поиск британского эсминца. Затем Веддиген взял курс на Вильгельмсхафен.

Уже на базе, когда стихли первые восторженные поздравления, Веддиген узнал, что потопил не легкие крейсера, а тяжелые корабли общим водоизмещением 36 000 тонн. Потери в живой силе составили 1460 человек, причем многие из них были старыми опытными моряками, вновь призванными на службу после начала войны. Но немало было и юных матросов, еще вчера бывших курсантами.

Узнав о впечатляющей победе «U-9», Германия засыпала своих героев наградами. Веддиген получил лично от кайзера Железные кресты первого и второго класса, а все члены команды – Железные кресты второго класса. Командир «U-9» также стал первым военно-морским офицером, награжденным орденом «За заслуги». В дальнейшем этой чести было удостоено всего 30 подводников – за весь период военных действий с 1914-го по 1918 год!

В Великобритании потеря трех военных кораблей вызвала шок. Адмиралтейство, всегда с неохотой верившее очевид-

ным фактам, настаивало, что в нападении принимали участие несколько подводных лодок, и в доказательство приводило свидетельство капитана голландского траулера «Флора», заявившего, что видел три боевые рубки. Но даже когда правда стала известной, лорды адмиралтейства упрямо отказывались признавать мастерство и Веддигена. В представленном ими официальном заявлении было сказано: «Потеря 60 офицеров и 1400 матросов для нас тем более тяжела, потому что они погибли не в открытом бою, а при удручающих обстоятельствах».

Роджер Кейес, коммодор британского подводного флота, тоже отрицал мастерство и мужество немецких подводников. Он язвительно заметил: «В первые месяцы войны потопление надводных кораблей подводной лодкой было для экипажа субмарины не сложнее, чем охота из засады на ручных слонов, привязанных к деревьям».

Странно, но он не относил эти слова к капитану британской субмарины Максу Хортону, потопившему крейсер «Хела» незадолго до этого. Но чему здесь удивляться? Так было всегда: для своих – один закон, для врагов – другой.

Однако не все в Великобритании были необъективны. В одной из своих публикаций военный журналист М. Ф. Рен писал: «Веддиген был лучшим из лучших немецких командиров-подводников. Он явился причиной наших больших потерь в начале войны».

Безусловно одно. Независимо от того, являлись команди-

ры немецких подводных лодок убийцами, пиратами или хорошими моряками, война на море изменилась и никогда не станет прежней. После 22 сентября 1914 года королевскому ВМФ волей-неволей пришлось отнестись к угрозе со стороны вражеских подводных лодок серьезно.

Глава 4

МЫ МОЖЕМ НАНЕСТИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНЫЙ УЩЕРБ

Замечательная победа Веддингена, последовавшая вскоре после потопления Херсингом «Следопыта», дала мощный импульс развитию подводной кампании. С лодок видели сотни судов, потому что по этим местам пролегали основные торговые пути, но их не трогали. На этой стадии войны Германия стремилась нанести удар по королевскому военно-морскому флоту, не обращая внимания на торговые пути. Это была ошибка, которую немцы очень скоро исправили.

Великобритания, имевшая многовековой опыт отстаивания своей позиции великой морской державы, не была слепа. Английские военные корабли не топили чужие торговые суда без предупреждения. У них не было такой необходимости. Но блокада – верное средство, к которому Великобритания сразу прибегла, чтобы удушить экономическую и военную мощь Германии. Это была петля, накинутая на шею врага, а затягивал ее флот, получивший большой опыт в таких предприятиях. Правда, возникли неизбежные трения с нейтральными странами, не признававшими право англичан останавливать и осматривать суда.

Нет ни малейшего сомнения в том, что именно британская блокада повлияла на решение использовать подводные лодки в войне против торговых перевозок. К этому имелись географические предпосылки, используя которые англичанам было нетрудно заблокировать выходы из основных портов Германии. В таких условиях субмарины оставались единственным орудием возмездия. Представляют интерес частые заявления немцев о нарушениях законности англичанами, что предпринималось для оправдания развязанной подводной кампании. Чтобы лучше понять позицию Германии, следует вкратце рассмотреть законные тогда основания для введения блокады.

В 1914 году существующие нормы международного права позволяли воюющей стороне захватывать и уничтожать имущество, если оно предназначалось прямо или косвенно для врага. Таким образом, потопление торговых судов имело законные основания, если обеспечивалась безопасность пассажиров и экипажа. Причем «спасательные шлюпки не считались безопасным местом, если этому не способствовали благоприятные погодные условия, близость земли или другого судна, готового принять людей на борт».

Таким образом, потопление вражеского торгового судна не могло считаться незаконным действием, если выполнялись все требования по обеспечению безопасности людей, включая то, что пассажиры и экипаж должны сниматься с судна до его уничтожения. Позже мы увидим, что существо-

вали определенные условия, при которых вражеское судно можно было отправить на дно, вопреки этому положению.

Осуществляя вековое право воюющих сторон останавливать и досматривать любые суда по подозрению, что они перевозят военные грузы для другой стороны, королевский ВМФ довольно быстро установил блокадную систему и заворачивал все подозрительные суда в различные порты для тщательного осмотра. Суда останавливали в открытом море, на борт поднималась «абордажная команда» для проверки документов. Если возникало подозрение в провозе контрабанды, захваченное судно сопровождали в порт для детальной проверки. Любые контрабандные грузы, обнаруженные в трюмах, изымались. Судно-нарушитель в конечном счете отпускали, и в большинстве случаев британское правительство выплачивало компенсацию судовладельцу.

Грузы, определенные Лондонской декларацией 1909 года, подразделялись на три категории. Абсолютная контрабанда, то есть любое военное имущество. При этом не имело значения, следует груз прямо во вражеский порт или с перевалкой в нейтральной стране. По действующему международному законодательству такие грузы подлежали немедленной конфискации после соответствующего заявления призового суда.

Условная контрабанда – грузы, не имеющие прямого влияния на военные усилия врага. К ним относились продовольствие, топливо, слитки драгоценных металлов и т. д. Их раз-

решалось захватывать, если они следовали прямо во вражеский порт.

Все остальное относилось к третьей категории свободных грузов. Воюющие стороны не имели права захватывать или задерживать их, даже если они следовали прямо во вражеский порт.

В соответствии с Парижской декларацией 1856 года блокада могла обеспечиваться силами, необходимыми для предотвращения доступа к вражескому побережью. Таким образом, все суда под флагами нейтральных стран, перевозящие абсолютную контрабанду и следующие в закрытые блокадой порты, подлежали захвату. Великобритания и Соединенные Штаты, две главные морские державы, были согласны с этим положением международного законодательства. Трудности возникли, когда 20 августа 1914 года союзники провозгласили, что условная контрабанда подлежит такому же обращению, как и абсолютная.

Ситуация усугубилась тем, что Лондонская декларация 1909 года не была ратифицирована Великобританией, которая сочла, что некоторые ее положения идут в ущерб ее интересам. А значит, Британия, не связанная условиями декларации, могла основывать правила блокады на ранее принятых законах, в том числе Парижской декларации 1856 года.

Но при этом первый список контрабандных грузов, указанный в королевской прокламации 4 августа 1914 года, почти полностью соответствовал пунктам Лондонской декла-

рации, с единственным исключением, по которому самолет считался абсолютной, а не условной контрабандой. Но вскоре появилось принципиальное отличие.

Согласно распоряжению Государственного совета от 20 августа «условная контрабанда могла быть захвачена, если она предназначалась для агента вражеского правительства или любого лица, находящегося под контролем властей вражеского государства». С 21 сентября 1914 года список условной контрабанды был значительно расширен, в него вошли: медь, свинец, глицерин, железная руда и резина. А уже 29 октября в перечень абсолютной контрабанды были добавлены бухты проволоки, алюминий, серная кислота и ряд других позиций. С тех пор оба перечня подвергались регулярному пересмотру и расширению.

Понятно, что разногласия были неизбежны. Германия заявила, что Великобритания, не подчиняясь Лондонской декларации и устанавливая собственные, чересчур суровые правила блокады, нарушает международные законы. Другие страны также отрицали право королевского флота останавливать и осматривать суда в открытом море. Вторя громогласным американцам, мировая общественность требовала «свободы на море!». Официальная точка зрения правительства Соединенных Штатов объяснялась суровой реальностью. Поскольку экономика страны была в значительной части ориентирована на экспорт в страны Европы, в частности в Германию, промышленность страны ошутимо страдала

от блокады портов Западной Европы.

Министр иностранных дел Британии Эдвард Грей категорически отрицал влияние блокады на торговые отношения. В доказательство он привел следующие цифры. За первые семь месяцев 1914 года, то есть до начала военного конфликта, американский экспорт в Европу снизился на 126 миллионов долларов по сравнению с аналогичным периодом 1913 года. После начала войны и установления блокады американский экспорт в Европу по сравнению с предыдущим годом даже увеличился. И действительно, за первые четыре месяца войны американский экспорт возрос на 20 миллионов долларов по сравнению с аналогичным периодом 1913 года. Однако эти сведения не убедили конгресс.

В ноябре 1914 года британское правительство объявило все Северное море зоной военных действий, вследствие чего все суда нейтральных стран, следующие в Норвегию, Данию, Голландию и страны Балтии, должны были следовать через Канал, значительно облегчая для королевского ВМФ задачу их поиска и досмотра.

В целом проводимая Великобританией политика была довольно своеобразной. Как заметил адмирал Дадли де Чер, командир Северной блокадной эскадры, были времена, когда казалось, что «министерство иностранных дел и королевский ВМФ сражаются с разными врагами». Перед флотом стояла конкретная задача – поражение Германии. МИД было озабочено умиротворением недовольных нейтралов, в

первую очередь Соединенных Штатов, чтобы не подтолкнуть их к кайзеру и его союзникам. Поскольку Великобритания действительно устанавливала собственные правила, идущие вразрез с Лондонской декларацией, возникали трения с различными торгующими странами. Такое положение дел было на руку Германии, и она стремилась использовать его при каждом удобном случае.

Сложные положения международного права не являются увлекательным чтением, но играют важную роль в истории о подводной войне немецкого флота. Германия сумела искусно использовать английскую блокаду, чтобы оправдать свою кампанию подводной войны.

В поисках новых пространств для освоения немцы обратили свой взор на Канал и Дуврский пролив. 27 сентября «U-18» приступила к патрулированию и подошла почти вплотную к величественным белым скалам побережья Кента. Фон Хенниг направился прямо к гавани Дувра и в награду за свое усердие получил возможность выпустить торпеду по поисковому кораблю «Внимательный». Правда, грезам о славе суждено было сразу же развеяться, потому что торпеда прошла мимо; «U-18» с большим трудом удалось оторваться от большой группы эсминцев, бросившихся в погоню. Фон Хеннигу не повезло. Согласно документам, «торпеда прошла вдоль левого борта „Внимательного“ лишь в нескольких дюймах от цели. Если бы не умелые действия капитана Джонсона, сумевшего вывести корабль из-под удара,

„Внимательный“ был бы для нас потерян». Торпеда была направлена точно в цель.

Угроза со стороны немецких лодок в Дуврском проливе подтолкнула адмиралтейство к решительным действиям. Корабли королевского ВМФ начали создавать обширные минные поля в Канале, чтобы защитить главный путь, по которому перевозили войска: Дувр – Кале. Тем самым было достигнуто еще одно преимущество. Торговое судоходство через пролив оказалось сосредоточенным в узком промежутке между минными полями. Такая концентрация облегчила задачу остановки и досмотра судов. Когда Северное море стало зоной боевых действий и все торговые суда были вынуждены следовать через Канал, узкий участок в минном поле стал символом затягивающейся блокадной петли.

Столкнувшись с новым явлением, немцы отреагировали мгновенно. Они заявили, что минное поле является вмешательством в судоходство нейтральных стран, что противоречит международному законодательству. После этого немцы впервые начали обсуждать вопрос использования своих подводных лодок в антиблокадных целях, то есть на британских торговых путях. Коммодор Бауэр, командовавший флотилиями подводных лодок, подготовил по этому вопросу документ и отправил его в Берлин на рассмотрение военных советников кайзера. Семена попали на благодатную почву и спустя несколько месяцев дали первые плоды.

На время отвернувшись от своего главного врага на Се-

верном море, немцы занялись русскими военными кораблями на Балтике. Субмарины с базы в Киле совершили ряд боевых походов, а 10 октября 1914 года – нападение на эскадру тяжелых крейсеров. «U-26» под командованием капитан-лейтенанта фон Беркхейма всю ночь преследовала корабли, а утром нанесла удар. Хорошо наведенная торпеда ударила в 7775-тонный крейсер «Паллада», вызвав взрыв боезапаса. От корабля и его команды из 600 человек осталась маленькая иконка, долго качавшаяся на волнах.

Однако основным театром военных действий оставалось Северное море. 13 октября «U-9» и «U-17» вышли из Вильгельмсхафена, чтобы произвести разведку подходов к базе большого флота в Скапа-Флоу. Через два дня Веддиген обнаружил возле Абердина 10-ю эскадру крейсеров. Он приложил максимум усилий, машины «U-9» раскалились докрасна, но лодка не смогла приблизиться к эскадре и выйти на атакующую позицию. А потом ему фантастически повезло.

Наблюдая в перископ за движением крейсеров, Веддиген с удивлением заметил, что они снижают ход и поворачивают. Через некоторое время стало ясно, что они собираются спустить на воду катер и доставить почту или приказы. «U-9» на всех парах устремилась к месту скопления крейсеров. Ближе всех оказался «Эндимион», чуть дальше – «Ястреб». Веддиген отдал приказ:

– Вторая носовая труба – огонь!

«Ястреб» находился в 500 ярдах от лодки. Крейсер замед-

лил ход, поднял с воды почтовый катер и начал снова увеличивать скорость, когда торпеда ударила его борт в районе передней трубы. В течение восьми минут крейсер скрылся под водой, а из 544 членов команды только 52 человека были выловлены из воды траулером «Бен Ринз». На спасательном плоту впоследствии обнаружили еще 21 человека. Поскольку память о трагедии «Хога», «Абукира» и «Кресси» была свежа, остальные крейсеры поспешно покинули опасный район, оставив своих товарищей самостоятельно сражаться со смертью в ледяной воде.

«U-17» Фельдкирхнера также завязала короткий бой с врагом, но торпеда, выпущенная по крейсеру «Тезей», прошла в стороне от цели.

Немного позже «U-9» предприняла попытку атаки на группу эсминцев, следующих на высокой скорости в Пентленд-Ферт. Они двигались в ряд на расстоянии 1000 ярдов друг от друга. Заняв положение между двумя эсминцами, Веддиген произвел довольно сложный двойной залп, выпустив торпеды одновременно из носовой и кормовой труб. Однако командир «U-9» явно переоценил свои силы. Неожиданно он с ужасом увидел, что один из эсминцев покинул строй и двигается прямо на него.

Эсминцы отреагировали на атаку достаточно быстро. Сигнальщики на «Тревожном» вовремя заметили торпеду, и эсминец уклонился от нежеланной встречи без особого труда. А в это время на «Нимфе» увидели перископ «U-9» и реши-

ли идти на таран. Немецкие лодки, как известно, были посредственными ныряльщиками. «U-9» не была исключением. Глаза всех собравшихся на посту управления были прикованы к указателю глубины. Он двигался настолько медленно, что его хотелось подтолкнуть. Восемь метров... девять... десять... Далее я привожу описание, данное участником событий, Иоганном Шписсом: «На глубине тринадцать метров раздался оглушительный рев и лодку сильно качнуло. Через застекленное отверстие в нижней части боевой рубки я видел, как на нас надвинулась огромная тень, которая затем исчезла. Эсминец прошел прямо над нами. Нас спасла половина дюйма. Еще секунда, и все было бы кончено».

Вражеские подводные лодки существенно повлияли на стратегию Великобритании. Сэр Джон Желлико был крайне встревожен участвовавшими появлениями немецких субмарин в непосредственной близости от Скапа-Флоу. Он отчетливо понимал, что главная база королевского военно-морского флота полностью лишена противолодочной защиты. Превосходство британского флота на той стадии войны было минимальным и действия вражеских подводных лодок вполне могли кардинально изменить соотношение сил. Он решил, что следует найти временную базу, где флот будет в безопасности, пока в главной базе создадут противолодочные заграждения.

Это было беспрецедентное решение для нации, привыкшей к своему господству на море. Однако Желлико имел

достаточно мудрости и мужества, чтобы смотреть в лицо фактам. 17 октября 1914 года большой флот Великобритании, самая мощная армада военных кораблей, получил приказ покинуть Скапа-Флоу и направиться на временные базы в Северной Ирландии. Чувства, испытываемые английскими моряками, очень точно выразил командир флагманского корабля адмирал Битти, впоследствии адмирал флота лорд Чэтфилд: «Веселенькая история! Величайший флот стал бездомным! Мы были в постоянной опасности, как американские колонисты, к которым со всех сторон подкрадывались невидимые и очень осторожные краснокожие. Мы прятались в маленьких заливах и бухтах шотландского побережья. Линейные крейсера стояли в Лох-на-Киле. Что можно сделать для обеспечения безопасности? На входе в гавань растянули рыбацкие сети и провололочные тросы. Кроме того, вход постоянно патрулировался дозорными катерами. Так началось всестороннее изучение этой новой для королевского ВМФ и очень серьезной проблемы».

Для немецких лодок это была ошеломляющая победа. Они сумели заставить вражеский флот покинуть свою базу! Разве такой факт не являлся свидетельством беспрецедентного влияния на весь ход войны на море? А ведь немецкие подводные лодки еще не начали по-настоящему воевать.

Пока Веддиген и его товарищи исследовали водные пространства Оркнейского архипелага, другие субмарины действовали южнее. Дрешер провел «U-20» через минное поле

Дуврского пролива. Субмарина была замечена с берега, что вызвало немалую панику. Через несколько часов в Саутгемптоне ждали большой конвой из Канады. Новость поспешно сообщили в Лондон, после чего конвой завернули в Плимут. А «U-20» еще некоторое время курсировала вдоль берега, оставшись в неведении, какой вызвала переполох, какую заманчивую цель упустила.

Многочисленные патрули эсминцев в проливе, минные поля заставили Дрешера как следует подумать, прежде чем выбрать обратный маршрут. Он решил больше не рисковать и сначала провести «U-20» вдоль западного побережья Англии, а оттуда лечь на обратный курс к Вильгельмсхафену. Вечером 17 октября в районе Гебрид он заметил корабли Джеллико, но из-за непогоды потерял их из виду. Этот инцидент является лишним доказательством уязвимости большого флота перед подводной атакой, независимо от местонахождения: на стоянке или в открытом море. Остается только посочувствовать Джеллико, на которого в первые месяцы войны обрушилось столько проблем.

На следующий день британская субмарина «E-3» вела разведку в нескольких милях от побережья Германии. Море было пустынным, и, чтобы сэкономить энергию батарей, лодка шла по поверхности. «U-27», надежно спрятавшись на глубине и выставив наружу только перископ, осторожно двигалась следом. В конце концов Вегенер, командир «U-27», приготовился к атаке. Торпеда почти бесшумно скользнула

по воде, и почти сразу раздался оглушительный взрыв. «Е-3» стала первой подводной лодкой, которую потопила другая подводная лодка. Взрыв торпеды, пущенной с «U-27», доказал миру ложность утверждения лорда Гошена о том, что «одна субмарина не может атаковать другую».

Еще более важный эпизод имел место двумя днями позже – 20 октября. Из Гранджмута в Ставангер шло британское торговое судно «Глитра» с грузом угля, руды и нефтепродуктов. В 14 милях от берегов Норвегии его заметили с лодки «U-17». Субмарина всплыла на поверхность, подошла к борту намеченной жертвы, и капитан-лейтенант Фельдкирхнер приказал экипажу покинуть судно. Действуя в строгом соответствии с международными законами, он предоставил британским морякам десять минут на сборы. Когда экипаж занял места в шлюпках, на борт захваченного корабля поднялись немецкие подводники, которые открыли кингстоны. «Глитра» стала первым торговым судном, потопленным немецкой подводной лодкой.

Помня, что спасательные шлюпки не могут считаться безопасным местом, Фельдкирхнер некоторое время буксировал шлюпки с «Глитры» и оставил их, когда уверился, что они без труда доберутся до норвежского берега. Тем не менее, молодой капитан-подводник очень тревожился, как его встретят в Вильгельмсхафене. Он боялся, что за «незаконное потопление» может попасть под суд военного трибунала.

Предложения Бауэра атаковать торговые суда к тому времени уже были доведены до высшего командования. Верховная власть была сосредоточена в руках у кайзера, при котором существовала сложная структура управления, между звеньями которой постоянно возникали разногласия, велась борьба за право влиять на первое лицо государства.

Главкомандующий флотом фон Ингенол считал поступившие предложения «нецивилизованными». Начальник штаба ВМФ адмирал фон Пол, который был вхож к кайзеру, не проявил интереса и добавил, что это пока «не оправдывается нарушениями международного законодательства, допущенными Великобританией». Под нарушениями он имел в виду морскую блокаду. Фон Тирпиц, статс-секретарь военно-морского департамента, и фон Мюллер, глава военного кабинета, держали свои мнения при себе.

Однако, когда Великобритания объявила Северное море зоной боевых действий, а произошло это 2 ноября 1914 года, то есть две недели спустя после случая с «Глитрой», стало ясно, что необходимы ответные меры. Именно тогда действия Фельдкирхнера стали пищей для размышления многих государственных умов. Фон Пол принял решение в пользу начала подводной войны против торгового судоходства. В те дни появился следующий меморандум: «Поскольку Англия пытается уничтожить нашу торговлю, будет справедливо, если мы нанесем ответный удар по ее торговле всеми доступными нам средствами. Более того, принимая во внимание тот

факт, что Англия в своих действиях полностью пренебрегает международными законами, у нас нет причин ограничивать себя какими-то рамками в ведении военных действий. Мы можем серьезно повредить Англии, ударив по ее торговле. С помощью подводных лодок удар будет наиболее масштабным и болезненным».

Далее было сказано, что подводные лодки могут «отправлять суда на дно вместе с экипажами». Таким образом, все страны, участвующие в морской торговле, получили предупреждение о том, что «любое судоходство с Англией должно быть прекращено в кратчайший срок». Фон Пол предложил канцлеру Бетманн-Хольвегу ввести ответную блокаду Англии. Вопрос обсуждался в течение нескольких недель. Кайзера и канцлера удерживало опасение вызвать раздражение нейтральных стран. А пока официальные лица воздерживались от развязывания подводной войны, капитаны немецких субмарин получили право топить или захватывать торговые суда, но только в рамках международного законодательства.

Обязательным являлось производство предупредительного выстрела, после которого судно должно было остановиться и предъявить документы для проверки. Кроме того, судно нельзя было топить, не обеспечив безопасность экипажа. Потопление торгового судна с экипажем и пассажирами на борту по международным законам допускалось только в случае «настойчивого отказа остановиться или активного сопротивления осмотру или проверке».

Фельдкирхнер потопил «Глитру» в полном соответствии с буквой закона, однако остальные капитаны немецких лодок не были столь щепетильными.

Первым примером жестокости немцев явилась встреча 26 октября «U-24» и французского парохода «Адмирал Гантойм» в Канале. Судно выполняло миссию милосердия, перевозя 2000 бельгийских беженцев, когда капитан-лейтенант Рудольф Шнайдер без предупреждения выпустил по нему торпеду. Пароход начал быстро тонуть, возникла паника. Больших потерь удалось избежать только благодаря оперативности другого капитана, который подошел к тонущему судну и поднял на борт почти всех пассажиров (официально объявленное число погибших – около 40 человек). Шнайдер пытался оправдать свои действия ошибкой. Он заявил, что считал находящийся перед ним пароход транспортом, перевозящим вражеские войска. Однако вся его последующая карьера подсказывает другое объяснение случившегося. Капитан-лейтенанту было все равно. Он видел перед собой вражеское судно, и больше его ничего не интересовало.

Остальные капитаны немецких субмарин пока продолжали войну с королевским ВМФ. 31 октября «U-27» выстрелила две торпеды по старому крейсеру «Гермес», шедшему из Дюнкерка. Этот случай лишний раз доказал, что немецкие субмарины могут проходить сквозь все выставленные в Канале противолодочные заграждения. Поэтому приходилось постоянно опасаться за перевозившие войска транспорты. 11

ноября канонерка «Найгер» затонула в двух милях от Дила. Многотысячная толпа собралась на прибрежных утесах, чтобы посмотреть на гигантский столб дыма, поднимающийся над горизонтом. Это был еще один символ возрастающей мощи немецкого подводного флота.

Через три дня Отто Херсинг на «U-21», двигаясь по поверхности в густом тумане, заметил французский пароход «Малахит». Был сделан предупредительный выстрел, после которого судно остановилось. Херсинг приказал экипажу парохода доставить ему документы. Волнение было сильным. С судна спустили шлюпку, и Херсинг получил грузовой манифест и остальные бумаги. Просмотрев их, он понял, что судно везет контрабанду из Ливерпуля в Гавр. Тогда он поднял мегафон и обратился к французскому капитану, стоявшему на мостике: «Покиньте судно!»

Херсинг дождался, пока шлюпки с экипажем отойдут на безопасное расстояние, после чего приказал открыть огонь из палубного орудия. Получив несколько пробоин ниже ватерлинии, «Малахит» затонул. После этого Херсинг сообщил морякам на шлюпках курс, которого им следовало придерживаться, и удалился, оставив шлюпки с моряками в море.

Через три дня Херсинг перехватил британский угольщик «Примо», который очень скоро присоединился на морском дне к французскому пароходу. Так официально началась новая эра «ограниченной» войны.

Но немецким подлодкам не всегда сопутствовала удача, далеко не все давалось очень легко. «U-16», которая проникла в гавань Лервика с разведывательным заданием, с превеликим трудом удалось уйти после того, как она села на мель на глазах изумленных гостей королевского отеля, с интересом наблюдавших за развитием событий. Субмарине повезло освободиться и уйти, прежде чем к ней успели подойти английские военные корабли. «U-18» вошла в пролив, ведущий в Скапа-Флоу, и сумела дойти до Хокса, однако гавань оказалась пустой. Фон Хеннигу пришлось использовать перископ, чтобы провести лодку через коварные мелководья и мимо подводных скал Саут-Роналд-Шей, но тем самым он выдал свое местонахождение, и к нему направилась группа эсминцев. «U-18» удалось увернуться от первой атаки, но всякий раз, когда командир приказывал поднять перископ, его встречал град снарядов. Лодке довольно долго удавалось оставаться в целости, но в конце концов ее протаранил траулер «Дороти Грей». От удара лодка перевернулась. Фон Хеннига бросило на переборку, все помещения погрузились в темноту. Командир на ощупь нашел перископ и сделал попытку разглядеть, что произошло. Но ничего не увидел. Траулер согнул трубу, лишив тем самым людей в лодке возможности видеть, что делается на поверхности. Через некоторое время включилось аварийное освещение, помещения залил тусклый свет. На пост начали поступать доклады о повреждениях.

– Рулевой механизм поврежден.

– Рули глубины повреждены.

Фон Хенниг напряженно думал.

– Течь?

– Нет, господин капитан. Корпус цел.

Он подошел к карте. Радоваться нечему. Морское дно в этих местах – сплошное нагромождение камней. Хенниг вздохнул и пожал плечами. Ему приходилось принимать трудное решение.

– Приготовиться к всплытию. Закрывать все вентили. Продуть танки. Всплываем!

Как умирающая рыба выплывает на поверхность водоема, так и «U-18» начала медленно подниматься из глубин к свету. Как только над водой показалась рубка, к ней устремился эсминец «Гарри». И снова лодка содрогнулась от страшного удара. Странно, но субмарина так и не получила слишком серьезных повреждений. «U-18» снова скрылась в глубине, но она не тонула. Экипаж отчаянно стремился спасти свой покалеченный корабль. Но тут в сражение вступило море.

Сильное течение Пентленд-Ферт подхватило субмарину и швырнуло на острые камни подводных рифов. Море с легкостью совершило то, что не вышло у королевского ВМФ. Корпус лодки угрожающе затрещал, и фон Хенниг понял, что конец близок. Он принялся лихорадочно уничтожать секретные документы, матросы быстро соорудили некое подобие белого флага и привязали его к ручке швабры. Затем проду-

ли танки, и «U-18» в последний раз всплыла на поверхность. Весь экипаж, за исключением одного человека, успел покинуть корабль. Лишь после этого, словно исполнив свой последний долг перед людьми, искалеченная субмарина медленно опустилась на дно. А в это время «Гарри» поднимал из воды людей.

До конца года еще две немецкие лодки были уничтожены: «U-11», подорвавшаяся на mine в Дуврском проливе 9 декабря, и «U-5», также подорвавшаяся на mine и затонувшая в Канале спустя девять дней. Таким образом, за первые пять месяцев войны немцы потеряли пять лодок. Это был неплохой результат для обеих сторон. Для немцев он был вполне приемлемым, особенно если сравнить его со значительно большими потерями, понесенными врагом. В свою очередь, Великобритания смогла убедиться, что подводные лодки, как и любые другие творения рук человеческих, уязвимы.

Однако появились новые проблемы. Германия захватила большую часть Бельгии, и теперь имперский военно-морской флот передвинулся во Фландрию. Базы подводных лодок были созданы в Зеебрюгге, Бруже и Остенде. Разместившиеся в этих гаванях субмарины тратили значительно меньше времени на переход до вражеских торговых путей и могли провести больше времени в зоне боевых действий. Аналогичная ситуация повторилась во Второй мировой войне после оккупации Гитлером Норвегии и Атлантического побе-

режья Франции. Снижение времени перехода имело решающее значение, поскольку в конце 1914 года Германия обладала всего лишь 20 действующими подводными лодками. Те лодки, которые строились в соответствии с новой кораблестроительной программой, должны были войти в эксплуатацию только в 1916 году. Единственная надежда на пополнение флота была связана с небольшими субмаринами классов «UB» и «UC», которые, благодаря внедрению некоторых методов массового производства, могли быть спущены на воду к марту 1915 года. Но они строились по совершенно новым проектам, и до проведения испытаний не было никакой уверенности, что они будут обладать нужными мореходными качествами и смогут выполнить поставленные перед ними задачи.

Фон Тирпиц был оптимистом. Он заявил американскому журналисту, что благодаря подводным лодкам Германия возьмет Великобританию измором, причем сделает это очень быстро. Это заявление было горячо одобрено общественностью страны. Люди ощутили на собственной шкуре влияние блокады. Но у себя дома фон Тирпиц был значительно осторожнее и предложил ограничиться блокадой эстуария¹⁰ Темзы, одновременно приняв меры к увеличению строительства новых субмарин. Несмотря на свое положение создателя имперского военно-морского флота, фон Тирпиц имел небольшое влияние в высших политических кру-

¹⁰ Эстуарий — устье реки, расширяющееся в сторону моря. (Примеч. ред.)

гах, главным образом из-за отказа кайзера разрешить ему руководство военно-морскими силами страны в 1914 году (ситуация, аналогичная сложившейся между адмиралом Фишером и премьер-министром в 1915 году). Кроме того, он открыто презирал фон Пола – начальника штаба ВМФ.

Канцлер Бетманн-Хольвег продолжал беспокоиться по поводу влияния торговой войны на отношение нейтралов. Он считал, что, если военный флот не сможет гарантировать нанесение непоправимого вреда британской торговле в очень короткий промежуток времени, кампанию не следует развязывать. А фон Пол с каждым днем все более укреплялся в своем мнении. С помощью коммодора Бауэра он постоянно оказывал давление на кайзера, склоняя его к принятию решения. Но, поскольку две группировки толкали кайзера в разных направлениях, решение постоянно откладывалось.

А для людей в море непрекращающийся спор был чем-то абстрактным. Они находились на своих местах, чтобы выполнять приказы. Прикажут топить торговые суда – они будут топить. Прикажут охранять – будут охранять.

Рождество экипажи субмарин встретили в море. Причем все постарались принести дух праздника в ограниченное пространство своих железных домов. Рудольф Центнер, служивший на лодке «U-20», оставил описание встречи Рождества 1914 года в море. Проведя весь день на поверхности моря, субмарина погрузилась и легла на дно на глубине 60 футов.

«Крошечная кают-компания была тщательно украшена. Рождественскую елку изображал зеленый венок. Свечей у нас не было, в помещении подводной лодки их нельзя было зажигать. Столы ломились от всевозможной еды. Конечно, это были консервы, но какая, в конце концов, разница? Праздник офицеры и матросы провели вместе».

После традиционных речей «одну произнес Швигер – она была оживленной и удивительно праздничной», вниманием присутствующих завладел корабельный оркестр: скрипка, мандолина и концертино. «Конечно, оркестр Берлинской филармонии играет лучше, – писал Центнер, – но наш был тоже очень неплох».

Через пять месяцев эти люди потопили «Лузитанию».

Глава 5

СМЕРТЕЛЬНОЕ ОРУЖИЕ В ВОЙНЕ НА МОРЕ

Капитан-лейтенант Рудольф Шнайдер подумал, что ему мерещится. Он протер мягкой тряпочкой окуляры перископа и снова посмотрел в них. Похоже, на этой сумасшедшей войне даже невозможное становится возможным. Продолжая внимательно осматривать поверхность, он отдал приказ вахтенному офицеру, стоявшему рядом с ним на центральном посту «U-24».

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.