

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Йохан Бреннеке

НЕМЕЦКИЕ СУБМАРИНЫ В БОЮ



**ВОСПОМИНАНИЯ УЧАСТНИКОВ
БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ**

1939–1945

Йохан Бреннеке
Немецкие субмарины в бою.
Воспоминания участников
боевых действий. 1939-1945

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=154025

*Немецкие субмарины в бою. Воспоминания участников боевых действий. 1939-1945: Центрполиграф; Москва; 2009
ISBN 978-5-9524-4245-0*

Аннотация

Книга рассказывает о боевых действиях подводного флота Германии в годы Второй мировой войны. Автор, основываясь на фактических данных, документах, вахтенных журналах подводных лодок, дневниках подводников, воспоминаниях участников боевых действий, вскрывает причины поражения подводного флота Германии.

Содержание

Предисловие к русскому изданию	4
Часть первая 1939 год	6
Глава 1	6
Глава 2	27
Часть вторая. 1940 год	44
Глава 3	44
Конец ознакомительного фрагмента.	56

Йохан Бреннеке Немецкие субмарины в бою. Воспоминания участников боевых действий. 1939–1945

Предисловие к русскому изданию

Вице-адмирал Лиланд Ловетт (командовал эскадрой, которая 7 ноября 1942 года произвела высадку англо-американских войск в Северной Африке) писал после войны: «Большинство из нас помнят, что в двух мировых войнах германские подводные лодки опасно близко подошли к той черте, за которой начинался полный контроль над основными морскими коммуникациями. Установление такого контроля изменило бы ход войны...»

Эта книга рассказывает о действиях немецких подводных лодок в Атлантике (где шла в основном подводная война) и в прилегающих морях. Она написана на основе документов (вахтенных журналов подводных лодок, дневников личного состава), а также воспоминаний подводников. Местами ав-

тор, стараясь уйти от сухого пересказа событий, вплетает в канву рассказа элементы беллетристики.

Возможно, автор что-то и приукрашивает. Нет-нет да и подует со страниц книги духом послевоенной апологетики (особенно это касается двух последних глав). Например, провокация против Польши и нападение на нее, ставшее началом Второй мировой войны, аккуратно именуется «польским кризисом». Впрочем, кто же станет именовать себя агрессором?

Чувствуется, что автор отдал долг и атмосфере «холодной войны», во времена которой была написана книга. Например, в последней главе один из подводников взрывает себя вместе с лодкой: страна побеждена, родителей убили – и, конечно, русские. Хотя у его родителей в действительности было во много раз больше шансов погибнуть от британских или американских бомбежек.

В целом же книга читается с интересом, и в первую очередь адресована тем, кто интересуется историей участия подводного флота в сражениях Второй мировой.

Часть первая 1939 год

Глава 1

Линкоры или подводные лодки?

Оперативная сводка. Август

В августе 1939 года германский флот имел в строю 51 подводную лодку. Не все из них были строевыми, потому что часть из них необходимо было – и более, чем когда-либо, – держать в качестве учебных. Между 19 и 21 августа 21 подводная лодка вышли со своих баз и заняли заданные им позиции, готовые к боевым действиям. Запечатанные конверты с боевыми приказами мирно покоились в сейфах командиров подлодок. Среди этих офицеров находились и те, кому несколько месяцев спустя суждено было стать героями первых полос мировой прессы и объектами восхваления со стороны германского радио, – Прин, Кречмер, Шепке, Фрауэнхайм, Шультце, Шухардт и другие.

* * *

Капитан-лейтенант Шультце, командир «U-48», прозванный «Фатти» – «папочкой», обратился к своему боцману:

– Боцман, позаботьтесь нанести бортовой номер лодки. Пока будете малевать, пусть птичка спрыгнет с насеста, а то испачкаете.

Так несколько неуважительно, но довольно-таки общепринято называли национальный герб – орла – на рубке подводной лодки.

Несколькими днями раньше, а именно 18 августа 1939 года, подводная лодка «U-48» в компании с другими лодками направилась в Северное море. Ее аккуратный нос с пиллой для резки противолодочных сетей и прямо-таки бычьим кольцом делали субмарину похожей на рептилию с рогом на носу, обращенном к северу.

Стоял солнечный день ранней осени, и Северное море, обычно заставлявшее в это время поеживаться обитателей его берегов, теперь выглядело спокойным и благодушным, разве что еле заметные бугры перекатывались по серо-зеленым волнам.

– Порохом запахло, что ли, герр командир? Не рано ли? – пробурчал боцман вместо обычного «есть, герр командир».

– Война исчезнет с лица земли, только когда мы поймем, что в ней больше нет никакой пользы, или когда человечество действительно будет заслуживать того, чтобы жить в мире, – философски изрек Шульце. – К несчастью, это правда, так что давайте не будем испытывать по этому поводу куриного испуга.

Шульце поднес к глазам бинокль и стал медленно проче-

сывать взглядом море. На этом дискуссия по животрепещущему вопросу была закончена.

– Эй, у трапа! – крикнул боцман в темное отверстие открытого люка на мостике, предупреждая того, кто, возможно, хотел как раз подняться на мостик. Ведь в тесной шахте рубки на узком холодном металлическом трапе двоим не разойтись. Боцман со скоростью белки исчез в люке. Акробат в этом упражнении рядом с ним выглядел бы бледно.

Прежде чем приступить к выполнению приказа, боцман прошел в дизельный отсек к своему другу – командиру электромеханической боевой части.

– Нехорошие ветры дуют. Старик приказал даже нанести бортовой номер. Это к войне.

– Да брось ты! Скажешь тоже. Ну, может, постреляем немножко с поляками. А нам-то какое до этого дело? Англичане не полезут пачкаться в это дерьмо, – возразил механик.

– Минуточку! Не забывай, что англичане тут на днях сказали, что выполняют свои обязательства перед Польшей. Да еще мы разорвали морское соглашение.¹

И рейхстаг в апреле заявил, что мы больше не считаем себя связанными всякими ограничениями по флоту. Для англичан это не божья роса. И мы болтаемся сейчас не скуки ради в Северном море, хотя вроде бы в это время надо быть

¹ Морское соглашение, подписанное Великобританией и Германией в июне 1935 года, снимало с германского флота значительную часть версальских ограничений. В апреле 1939 года Германия отказалась от соблюдения любых ограничений. (Здесь и далее примеч. пер.)

в Балтийском, у польских берегов, там сейчас заваруха.

– Да мы тут околачиваемся на всякий случай, мало ли что. Не забывай, эти островитяне всегда очень бережно относятся к собственной шкуре. – Механик похлопал ладонью по крепкому корпусу «U-48». – Англичане не забыли, как мы тогда чуть не загнали их в угол. Тогда, заметь, в начале войны, у нас было мало лодок, а сейчас их с полсотни наберется.

– Ты рассуждаешь чисто механически, – возразил боцман. – Ты мыслишь цифрами и забываешь, что машины и оружие – вещи уязвимые. Давай не будем придавать большого значения тому, что было в той войне. У противника тоже наверняка появились и новые методы, и новое оружие. Кстати, говорят, англичане вроде бы изобрели новую штуку, обнаруживающую лодку под водой.

– Куда им до нас! Во всяком случае, лодки-то наши лучше. Да и инженеры поискуснее, и нутром мы покрепче.

– О чем ты говоришь? Мы улучшили то, что было у нас в той войне. Хотя и они тоже. Чего нам действительно не хватает, так это знаешь чего? Лодок, лодок и еще раз лодок. А вот у Редера сердце лежит к линкорам. Но линкор не построишь в закрытом доке, а лодку – запросто.

– Ты судишь со своей колокольни. С точки зрения подводника, ты, может быть, и прав. Но линкоры, как ни говори, – это становой хребет флота. По крайней мере, пока что.

– Для сильного флота – да, верно, – продолжал боцман. – Но более слабая сторона должна пользоваться таким оружи-

ем, которое ей навязывает слабость. Подводные лодки – вот оружие слабой стороны. А на море более слабая сторона – это мы.

– Если ты будешь рассуждать так, у тебя скоро коленки затрясутся. А за тобой – и у твоих людей.

– Ничуть. Я просто трезво смотрю на вещи и вижу их такими, какие они есть. Как вот ты смотришь на свои машины и видишь их такими, как их сделали, – просчитанными, промеренными.

* * *

Больше подводных лодок или больше линкоров? Мало чьи умы на флоте не занимала эта проблема. Самый далекий от штабов на Тирпиц-Уфер моряк чувствовал, что в верхах идет напряженная борьба вокруг этого вопроса. Подводники, народ, фанатично преданный своему роду оружия, отдавали сердца Дёницу, который был для них больше чем просто командующим. Рядовые подводники с горькой усмешкой говорили про Редера: «Я знаю, почему наш главнокомандующий не хочет подводных лодок: на них нельзя выставить на верхней палубе оркестр для встречи его самого под трубы и барабаны».

Молодые и инициативные офицеры-подводники, о которых Дёниц говорил как о сливках военно-морского флота, не слишком энергично осуждали политику Редера, но тем не

менее горой стояли за «своего» Дёница и его позицию.

За несколько месяцев до польского кризиса Редер, которому было известно об оппозиционном отношении офицеров-подводников к его программе строительства надводных кораблей, воспользовался возможностью открыто высказаться на совещании высших офицеров военно-морского флота:

– Я знаю, что некоторые из вас, господа, причем занимающие командные посты, придерживаются таких взглядов по нашей программе военно-морского строительства, которые отличаются от моих собственных. Поэтому мне больно, когда меня упрекают, иногда косвенно, а иногда и довольно прямо, что я не могу оценить значимости численно большого, хорошо подготовленного и энергичного подводного флота. Было бы верхом глупости не развивать этот новый вид оружия, которое хорошо проявило себя во время Первой мировой войны, и я думаю, что пришло время развеять иллюзии тех, кто считает, что высшее командование флота не понимает этого.

Далее Редер остановился на том, строительстве каких классов кораблей будет отдаваться предпочтение в свете политической и военной ситуаций в целом, и сообщил о заверении, данном ему Гитлером, что о войне с Британией не может быть и речи.

По иронии судьбы и Редер, и Дёниц оба, каждый со своей точки зрения, были правы. Единственная разница состояла в

том, что Редеру приходилось принимать во внимание интересы всего флота как единого целого, в то время как Дёниц, ответственный лишь за подводный флот, мог занять одно-стороннюю позицию. Не стоит, конечно, в данной ситуации говорить, что история покажет большую дальновидность Дёница. Такой подход был бы несправедлив и некорректен.

Сторонник исторических подходов, Редер твердо придерживался принципов классической военно-морской стратегии. Он с научных позиций рассмотрел все операции Первой мировой войны и различные факторы, приводившие к успехам и неудачам. Опыт, полученный в битве при Ютландии, показал, насколько силы германских линкоров превосходили силы британских. Степень их непотопляемости превзошла все мыслимые ожидания. Теперь Редер знал, что по плану «Z» выпускаются новые типы линкоров, которым не страшны никакие классы кораблей британских ВМС или любого другого военно-морского флота мира.

И тем не менее надо было благодарить Редера за его разумную политику в подборе кадров, за то, что при подборе офицеров для создания нового германского подводного флота его выбор пал на Карла Дёница.

Несмотря на весь свой энтузиазм, напористость и инициативность, Дёниц не мог не признать, что против его концепции многочисленного и хорошо подготовленного подводного флота на другой чаше весов лежит немало веских и вдобавок неизвестных факторов. Британия, например, утвержда-

ла, что с изобретением так называемого аппарата «Asdic»² у лодок возникают серьезные проблемы.

– Возможно, конечно, что это типичный прием из арсенала британского блефа, – комментировал сообщения Редер, – но мы не знаем этого аппарата и посему не можем сказать, блеф это или нет. Пока что мы блуждаем впотьмах.

Перед лицом такой неуверенности стоило ли ставить все на одну карту – на подводные лодки? Редер, как главнокомандующий ВМФ и облеченный ответственностью за весь флот, не мог и не должен был так поступать.

Только позже, после того как Дёниц развил свою тактику «волчьих стай» и доказал ее эффективность на учениях в самых разных обстоятельствах, стала очевидной необходимость в увеличении количества подводных лодок. Весной 1939 года эта тактика показала свою ценность на маневрах между мысом Сент-Винсент и островом Уэсан, во время которых двадцать подводных лодок атаковали конвой.

Несмотря на этот успех, оставался без ответа вопрос о противолодочной обороне противника. Более того, это было время, когда германские подводные лодки находились в постоянном техническом развитии, поэтому размещение заказов на большие партии было неосмотрительно и нежелательно, даже на большие лодки, пока и сами их габариты, и тактико-технические данные не достигли еще оптимальных

² Первая британская противолодочная гидроакустическая станция (anti-submarine detection investigation committee).

характеристик.

И все равно Дёниц, худощавый, жилистый, энергичный, не собирался легко сдаваться перед лицом взвешенной политики Редера. Он продолжал и уговаривать, и предупреждать, и доказывать, что численность подводного флота недостаточна, чтобы быть решающим фактором на море в случае войны с Британией. Убежден он был и в том, что морская политика Редера войдет в конфликт с базовым британским принципом баланса сил.

— Просто надеяться на то, что Британия не двинется с места в случае пограничного конфликта с Польшей, неразумно, — заявил он.

Своих целей Дёниц добивался настойчиво. Для него, безжалостного и целеустремленного, создание достойного подводного флота было лишь временной целью.

* * *

Все эти треволнения и внутренняя борьба не попадали в поле зрения офицеров и простых моряков. Но среди подводников бытовало ощущение, что разногласия в вопросах военно-морской стратегии замедляют реализацию программы строительства подводных лодок, за которую столь страстно выступал Дёниц.

В попытке увязать воедино средства, цели и способ действий Редер, с его широкими историческими познаниями,

ступил на зыбкую почву теоретизирования. Ему нужна была спасительная уверенность, и он нашел ее в заверениях фюрера – и верил им, – что Британия будет, конечно, протестовать, но не вмешается, если спор с Польшей перерастет в вооруженный конфликт.

Все это кажется особенно трагичным, учитывая, что Редер был прекрасно знаком с британским менталитетом и, как никто другой, мог предвидеть вероятную реакцию Британии, – и он действительно принял ряд мудрых мер, основанных на знании англосаксонской ментальности.

До польского кризиса еще было время пересмотреть политику военно-морского строительства и переключить производственный потенциал верфей, имевшихся в распоряжении германского флота, на строительство подводных лодок.

Но Гитлер еще раз твердо заверил Редера: «Войны с Британией не будет».

* * *

1939 год, осень...

В 4.45 утра 1 сентября германские войска перешли польскую границу.

В ночь со 2 на 3 сентября погас свет по периметру Британских островов, на побережье Франции, Бермудских островов и на побережье Канады. Это была самая темная ночь после Первой мировой войны.

В 12.56 радисты притаившихся подводных лодок получили радиограмму от главнокомандующего:

«Отныне начать боевые действия против Британии».

...В 200 милях к западу от Гебридских островов прокладывал себе путь к родным берегам британский пассажирский лайнер «Атения». После того как на борт поступило сообщение о начале войны, пассажиры занервничали, и капитан стал делать все, чтобы успокоить их. На борту находилось более тысячи душ, среди них женщины и дети.

Они неистово молились, прося нависшие над ними свинцовые небеса защитить их и дать добраться до порта назначения.

– В соответствии с международным правом пассажирские суда не могут быть атакованы, если они не следуют в составе конвоя. А мы идем одни, – заявил капитан «Атении», чтобы успокоить пассажиров.

Кроваво-красное солнце уходило за западный горизонт, но еще долго пассажиры и свободные от вахты члены команды судна маячили на верхней палубе, и вовсе не затем, чтобы любоваться впечатляющим зрелищем морского заката.

Скоро над лайнером распростерся звездный шатер. Звезды готовы были помочь и другу, и врагу, служа надежным ориентиром на диком бескрайнем просторе океана. В тот вечер в ярко освещенном ресторанном зале было много пустых мест. Только в курительном помещении оказалось немало стойких пассажиров, которые у бара за стаканом виски взве-

шивали шансы сторон, вовлеченных в конфликт.

* * *

Среди этой роковой ночи радист «Бремена» передал на ходовой мостик SOS, полученный из района близ Гебридских островов. Коммодор Аренс взглянул в радиограмму – и ничего не сделал. День или два назад он сразу бы зашевелился и поднял по тревоге весь экипаж. Сразу была бы отдана команда «полный вперед», и корабль устремился бы по пеленгу в место, откуда поступил SOS. На этот раз, покачив головой, Аренс сунул сообщение в карман.

Это просила о помощи «Атения». Она кричала на весь океан, что торпедирована германской подводной лодкой. Британские эсминцы «Электра» и «Эскорт» подтвердили получение сигнала и шли на помощь «Атении». Норвежское грузовое судно «Кнут Нельсон» и яхта «Саудерн Кросс» тоже передавали радиограммы, что спешат на помощь.

Тысяча триста пассажиров были спасены, сто двадцать лишились жизни.

В 10.40 следующего дня «Атения» затонула кормой вниз. Несколько секунд ее нос торчал над водой, словно надгробный памятник. Потом она исчезла в вечном сумраке глубин – первая жертва новой войны.

Однако вахтенный помощник «U-30», шедшей под командованием капитан-лейтенанта Лемпа, занес в свой вах-

тенный журнал первую победу. Судно, потопленное в темноте ночи, было внесено в журнал как воинский транспорт, шедший без сопровождения на полном ходу. Лишь за несколько часов до этого Лемп получил радиограмму о начале войны с Британией. Его волнение можно было понять, когда он вскрыл запечатанный конверт и прочел инструкцию о ведении подводной войны. В ночи капитан заметил темный силуэт и, будучи уверен, что это не пассажирское судно, без тени сомнения принял его за воинский транспорт.

Через девять часов после начала войны с Британией и Францией торпеды с шипением вышли из торпедных аппаратов «U-30».

Они хорошо попали в цель. Слишком хорошо. С таким же успехом они могли поразить и «Бремен», о местоположении которого Лемп не знал.

* * *

«U-48» заметила свой первый транспорт.

«Папочка» Шультце приказал расчехлить орудия и дать предупредительный выстрел по курсу незнакомца. Транспорт застопорил ход и спустил на воду шлюпку. Шультце проверил документы, показывавшие, что это шведское судно «Абердан».

– Все в порядке, – заявил Шультце, после того как быстро пробежал взглядом по бумагам.

Шведское судно продолжило путь, приспустив свой голубой флаг с желтым крестом в дружеском приветствии.

На следующий день увидели еще одно судно. Снова выстрел перед носом. Но на этот раз капитан не остановился. Напротив, черное облако дыма вырвалось из трубы. Машинисты поддали пару, и было очевидно, что судно стремится уйти на максимальном ходу.

– Что ж, раз вы так, – пробурчал Шульце, – то мы поговорим иначе – прямо, откровенно и во весь голос.

Следующий выстрел 88-миллиметрового орудия лег точно в цель.

Незнакомец выдохнул облако дыма и застопорил ход. Но его радиостанция продолжала работать, непрерывно посылая сигналы SOS. Какая-нибудь британская радиостанция принимала эти сигналы и передавала дальше. А тем временем команда стала спускать шлюпки.

Шульце не стал больше стрелять, не хотел рисковать и попасть в качающиеся на волнах рядом с судном спасательные шлюпки. С переваливающейся с борта на борт подводной лодки, орудия которой не были оборудованы соответствующей системой управления огнем, можно было положить снаряды среди шлюпок.

Наконец команда отошла от своего судна на безопасное расстояние.

В 12.28 торпеда надвое разломилась это судно с гордым названием «Ройал Септр». Судно исчезло в глубине и с ним –

его бесстрашный радист.

— Снять головные уборы, моряки! — приказал глубоко тронутый Шульце. — Теперь вы знаете, кто наш настоящий противник. Его имя — Героизм, когда речь идет о чести флага. И раз он готов встретить любую опасность и, если надо, умереть, то он не пощадит и нас.

Юные лица подводников, которые за минуту до этого сияли от радости и гордости, сделались серьезными и задумчивыми.

* * *

«U-48» некогда было заниматься судьбой спасающихся, потому что с борта заметили две торчащие на горизонте иголки мачт и клочок дыма. Шульце направился в ту сторону. Надо было постараться перехватить неведомое судно.

— Мы, может, вначале смогли бы сделать что-нибудь для команды этого судна, командир? — спросил вахтенный офицер, и в голосе его послышались нотки неодобрения, которых он и не пытался скрыть.

— Так и сделаем, — ответил Шульце и дружески кивнул офицеру.

Но, странное дело, он не сделал попытки изменить курс, и лодка продолжала идти к другому транспорту. А тот, не ведая ни о чем, шел навстречу лодке.

Предупредительный выстрел, приказ: «Стоп!»

Британское судно подчинилось сразу. Команда стала суетиться у бортов, спуская шлюпки. Радиостанция судна хранила молчание.

«U-48» подошла на расстояние голоса к шлюпкам, и Шультце сказал капитану, что тут рядом на шлюпках команда судна, которое он только что потопил.

– Идите и подберите своих соотечественников, капитан. Забирайтесь обратно на судно и идите к точке, где затонуло то судно.

Капитан был изумлен. Он стоял в шлюпке и не мог решиться. Он думал, что за этим скрывается недоброе.

– Черт возьми, идите и подберите команду с «Ройал Септр». Я потопил его, говорю вам, вон там! – сердито закричал Шультце и махнул рукой в направлении потопленного судна. – С вами ничего не случится. И с вашим судном.

Наконец те поняли. Они быстро вернулись на судно, на борт британского транспорта «Браунинг» водоизмещением 5000 тонн.

Это случилось в тот же день, когда была потоплена «Атения», по поводу чего мировая пресса, не ведая о том, что в действительности произошло, поносила немцев за их бесчеловечные методы ведения войны и грубое нарушение международных соглашений.

Капитан-лейтенант Либс к этому моменту уже имел за спиной не одну победу, когда в один из дней его старшина-рулевой Брюнингхаус в волнении поднес бинокль к глазам и заметил верхушки мачт. Под мачтами находилась сочная добыча – танкер. Реакция капитана на предупредительный выстрел была моментальной – он застопорил ход.

– Что его осуждать? Я и сам так поступил бы, будь у меня под ногами тысячи тонн нефти, готовые взорваться, – сказал лейтенант Лют, вахтенный офицер, командир торпедистов.

К подводной лодке подошла шлюпка. В ней находился капитан с массой бумаг в руках. Но он зря стал бы тратить время, показывая бумаги, потому что на судне продолжал непрерывно работать радист, что считалось враждебным актом и давало основания для немедленного потопления судна.

Торпеда с шипением вылетела из аппарата и устремилась к цели. Танкер вспыхнул, как извергающийся вулкан. С неимоверной скоростью горящая нефть устремилась во все стороны по водной поверхности. Моряки на шлюпках всюду работали веслами, стараясь уйти от огненного вала. Однако огненное чудовище дотягивалось своими лапами до некоторых шлюпок. Никому на лодке не было дела до капитана судна, всех захватило и повергло в ужас зрелище огня, жад-

но набрасывающегося на отчаявшихся людей. Британский капитан держался прямо и с достоинством. Он неподвижно стоял на палубе подводной лодки, но лицо его было бледным, как бумага.

Тем временем Либе среагировал быстро. Он коротко сообщил своему механику, капитан-лейтенанту Мюллеру, которого за неугомонный юмор называли Весельчаком Мюллером, что он собирается сделать. Он решил не воевать с огнем, а попытаться отбуксировать шлюпки из огненного ада в безопасное место.

Лодка осторожно двинулась вперед, но беспокойное море, дым и туман затрудняли маневрирование. Можно было невзначай и перевернуть шлюпки. Некоторых моряков вылавливали из пожарища и втаскивали на борт. Среди них оказалось несколько китайцев и два-три ирландца.

Едва лодка вышла из опасной зоны, спасенные начали ругать – не Либе и не его лодку, а англичан. Они похлопывали немецких подводников по плечу, словно преподнесли им подарок.

– Что дальше будем делать? – тихо спросил Либе. – Мы посреди Атлантики, не тащить же нам эти лодки до берега. А если мы посадим всех на их лодки, которые пока что держатся на воде, они утонут. Тоже не пойдет.

– Может, увидим какого-нибудь нейтрала, – предположил Лют. – Или другого британца. Я так думаю. Но так или иначе, нам надо избавляться от этих ребят.

Несколько позже увидели другой танкер, американский: он пустым возвращался из Англии в Америку. Либс дал предупредительный выстрел перед ним и на полном ходу устремился к танкеру.

Внезапно спасенные, стоявшие на палубе, пришли в волнение. Впередсмотрящий на мостике увидел, что англичане жестикулируют и показывают на горизонт за кормой.

– Эсминец, сэр! – крикнул капитан командиру лодки. – Британский эсминец!

Либс скорее был склонен согласиться с Лютом, что это – крошечное облачко.

– А если нет, то тем более надо как можно скорее подойти к этому янки!

– Мюллер! Прибавьте там несколько оборотов своим двигателям, не лопнут! – крикнул Либс в центральный пост. Голос его звучал спокойно и деловито.

«Вот ледяное спокойствие у человека, – думал про командира Лют. – Мне бы так. Когда здорово прижмет, это пригодилось бы».

Наконец до него дошло.

– Так если это эсминец, нам надо погружаться. А что с этими чертями на палубе делать? В лодке нет для них места, а у их капитана нет даже спасательного жилета.

В то время как Лют размышлял, на его глазах по приказу командира на палубу англичанину подали жилет. А на лодке их по штуке на брата – и ни одним больше, ни одним меньше.

Британский капитан стал волноваться больше немецкой команды. Он умоляюще поднял руки:

– Ныряйте, сэр! Ради бога, ныряйте!

Он зря волновался.

«Дым» действительно оказался всего лишь небольшим облачком.

Тем временем американское судно остановилось. Его команда, вся в спасательных жилетах, выстроилась вдоль борта. На крики с немецкого корабля, похоже, не обращали внимания. Спасшиеся с британского судна стояли по всей длине палубы, размахивали фуражками, кто сохранил их, и кричали хором:

– Пришлите лодку! Мы британские моряки!

Наконец это возымело действие. Американцы прислали катер. Члены команды британского судна махали с катера Либбе и его команде. Лют сделал несколько фотографий. Два ирландца даже поприветствовали их чем-то похожим на нацистский салют.

– Хорошо, что я успел щелкнуть это зрелище на память, – сказал Лют. – На слово нам никто и не поверит.

* * *

11 сентября 1939 года Херберт Шультце вынужден был обстрелять и потопить британский сухогруз «Фёрби» водоизмещением 4869 тонн, который отказался остановиться и

безостановочно посылал в эфир сигналы SOS, делая противолодочные зигзаги.

Но, как Либс и другие командиры, Шультце оказал помощь раненым, приказал сделать им перевязку. Он дал им пищи и воды, когда увидел, что в спасательных шлюпках у них мало провизии, а также выдал им карты, чтобы они смогли добраться до ближайшего берега.

Он же дал радиограмму в британское Адмиралтейство, сообщив место гибели судна и нахождения шлюпок со спасшимися.

Глава 2

Неожиданный успех

Оперативная сводка. Осень 1939 года

Британцы возвратились к испытанной во время Первой мировой войны черчиллевской системе конвоев. 7 сентября первый за время «битвы в Атлантике» конвой вышел из Англии. Эсминцы и две сотни кораблей эскорта стояли наготове, чтобы охранять суда на протяжении двухсот миль к западу от Ирландии. Придуманная Дёнищем тактика «волчьих стай» не могла быть воплощена в жизнь, потому что число лодок, находившихся в море по системе поочередных дежурств, было пока еще слишком мало. Но Редер перенес тем временем основные усилия в кораблестроении с крупных кораблей на подводные лодки. На этот шаг его толкнуло достижение первых крупных успехов, и прежде всего потопление авианосца «Керейджес» и подвиг Гюнтера Прина в Скапа-Флоу. Теперь Редер намеревался наладить выпуск двадцати – тридцати подводных лодок в месяц вместо текущего темпа на уровне двенадцати с половиной. Самым узким местом оказался не только дефицит сырья, но и производство дизелей и перископов. Требование Редера придать подводному флоту разведывательные самолеты было проигнорировано Гитлером и Герингом. Небольшое количество имевшихся лодок часто впустую сжигали топливо в бес-

плодных поисках конвоев и быстроходных судов, ходивших самостоятельно. После войны французский адмирал Бажо заявил, что даже в 1942–1943 годах германские подводные лодки могли выиграть битву в Атлантике, если бы флоту была придана адекватная разведывательная авиация.

*** * ***

В первые дни войны британцы держали свой авианосец «Керейджес» в ирландских водах.

Неподалеку шел лайнер «Веендамм». Он принадлежал голландской компании, осуществлявшей пассажирские перевозки между Голландией и Соединенными Штатами. Даже пассажиры заметили, что лайнер прибавил ходу.

Впереди в розовом свете вечернего солнца вначале показались кисточки дыма, а немного позже стали различимы четыре военных корабля. У пассажиров отлегло от сердца, когда с мостика сообщили, что это британский авианосец и три эсминца сопровождения.

Самолет с авианосца прошел над «Веендаммом», и пассажиры с удовольствием рассказывали друг другу, что различили улыбающиеся лица летчиков. Виден был белый флаг королевского ВМФ на корме авианосца, на палубу которого один за другим в сгущающихся сумерках садились самолеты. Внезапно рядом с авианосцем поднялось гигантское белое облако, и в первый момент пассажиры и команда голланд-

ского лайнера подумали, что это новый тип дымовой завесы. Но не успела такая мысль появиться, как донеслись звуки двух мощных взрывов. Сквозь туман стали видны летящие обломки дерева и металла. Когда «туман» рассеялся — это были гигантские колонны воды, — стали видны плотные клубы дыма.

Потом сквозь дым стали пробиваться языки пламени. Выступающая палуба авианосца взорвалась. Огромный корабль стал переворачиваться. Вначале медленно, потом быстрее его стало кренить на левый борт. Люди сползали по палубе и прыгали в воду. И скоро «Керейджес» уже лежал на воде килем кверху.

Всю акваторию на месте катастрофы затянуло толстым слоем нефти. В этом озере отчаянно барахтались люди, стараясь вырваться из нефтяного плена, уйти от ядовитых нефтяных испарений.

Очевидцы катастрофы на борту «Веендамма» горели желанием хоть чем-то помочь, но были обречены на бездействие. Они видели, что те, кто спасся после взрыва и оказались в море, задыхались, ядовитые газы забирали у них силы, они тонули один за другим. «Веендамм» пошел на помощь. Капитан приказал спущенным лодкам идти как можно быстрее. Поспешили на помощь и эсминцы, скоро добравшиеся до нефтяного пятна. Принял сигнал SOS и британский сухогруз «Коллингуорт», он тоже бросился на помощь. Но к морьякам, борющимся за жизнь в воде, помощь пришла слиш-

ком поздно.

Из команды корабля удалось спасти 682 человека, 578 лишились жизни.

Атаку на «Керейджес» произвел капитан-лейтенант Шухардт, подводная лодка «U-29». Он подошел к кораблю со стороны солнца. В его закатном свете британцы не заметили едва торчавший над водой перископ. Глубинные бомбы, сброшенные эсминцами после атаки, не принесли успеха. Эсминцы бросали в море все, что у них было, и, по-видимому, без всякого плана. Гидролокатор «Asdic», очевидно, работал не слишком точно. Лодка уже давно ушла с того места, где она должна была находиться по показаниям нового аппарата.

«Керейджес» был первым потопленным с начала конфликта военным кораблем. Авианосец имел водоизмещение 25 000 тонн, на борту он нес 52 самолета.

Примерно в это же время германский ВМФ потерял первую лодку.

«U-39» погибла в 150 милях к западу от Гебридских островов, после того как провела неудачную атаку на один из новейших британских авианосцев «Арк Ройал». Эсминцы «Фальконер», «Фоксхаунд» и «Файердрейк» нанесли успешный сосредоточенный удар по предполагаемой позиции подводной лодки. «U-39» окружили и накрыли бомбовым ковром.

В тот же день «Арк Ройал» едва не добился второго успе-

ха. Три самолета с авианосца заметили подводную лодку, незадолго до этого торпедировавшую британский транспорт, сигналы SOS с которого были приняты. Во время попыток британских летчиков нанести удар точно по цели произошел один из самых странных случаев всей этой войны: два из трех самолетов были сбиты взрывами своих собственных бомб, когда в крутом пике старались точно поразить цель. Третий самолет доложил, что лодка серьезно повреждена и, по всей вероятности, уничтожена. Лодка же – это была «U-30» – благополучно вернулась домой, потому что бомбы, примененные британскими летчиками, оказались слишком слабыми, чтобы разрушить прочный корпус германской лодки. «U-30» потом прошла всю войну и была затоплена собственной командой в бухте Фленсбурга в мае 1945 года.

Большие надежды, которые британцы возлагали на «Asdic», очевидно, полностью не оправдались. Верно то, что корабли, вооруженные этим устройством, были способны обнаруживать наличие подводной лодки, но они не могли дать точный пеленг. Доказательством этому послужила трагедия с авианосцем «Керейджес», эсминцы эскорта которого были, очевидно, сбиты с толку ошибочным пеленгом.

Сам по себе аппарат «Asdic» являлся не чем иным, как электрическим эхолотом. Разница состояла в том, что сигнал шел не направленно вниз, а мог передаваться в любом направлении. На лодках, которые бывали прощупаны этим аппаратом, слышали его сигнал. Удар импульса по легкому

корпусу – звонкий щелчок – нельзя было перепутать ни с каким другим звуком.

Сообщения командиров подлодок собирали и оценивали, впоследствии это привело к созданию устройства по противодействию аппарату «Asdic», он получил название «Bold».³

На первой фазе подводной войны это устройство, однако, еще не появилось. Это средство противодействия находилось в стадии разработки, как и многие другие средства защиты и нападения, для которых война наступила слишком рано.

* * *

Многое написано о подвиге Прина. Однако ни в одном из отчетов не воздавалось должное морякам дизельного отсека. Без них и без их гениальной импровизации, позволившей им исправить неожиданные технические дефекты средствами, которые были найдены на борту, Гюнтер Прин никогда не вошел бы в Скапа-Флоу⁴ и никогда не вернулся бы оттуда.

Вот рассказ об этом из ряда вон выходящем предприятии, увиденном из дизельного отсека, со слов командира электро-механической боевой части Вессельса.

³ От устаревшего или диалектного немецкого слова «груша».

⁴ Скапа-Флоу – название залива в южной части острова Мейнленд – самого крупного из Оркнейских островов.

В соответствии с приказом Прин должен был прорваться в Скапа-Флоу, эту святая святых флота метрополии, в ночь с 12 на 13 октября 1939 года. Вечером лодка лежала на грунте недалеко от берега. И в это время механик получил настоятельный доклад от старшины команды дизелистов: смазочное масло двигателя содержит необычно много морской воды.

– Черт возьми! – выругался Вессельс и бросился докладывать Прину. Закончил доклад словами: – Надо отложить наше выступление в Скапа-Флоу, командир. На большой скорости хода, на которую мы рассчитываем, подшипники перестанут смазываться или даже закипит морская вода.

– Я в этом не очень понимаю, Вессельс, но у меня есть смутное чувство, что вы, технари, всегда немного осторожничаєте. Потом, когда вернемся в порт, мы залудим эти старые машины. А сейчас, я уверен, они выдержат и дадут что от них требуется. Они должны выдержать, механик.

– Я не могу ручаться, командир. Это очень опасно. Если морская вода превратится в пар, останутся кристаллы солей. И если они попадут внутрь, подшипники моментально разогреются, а если это случится в Скапа-Флоу, то нам будет плохо. Мне лично этого не хотелось бы. Нельзя же полагаться только на удачу и случай.

Невозмутимый Прин, который относился к себе так же требовательно, как и к другим, задумчиво склонил голову. Вессельс, конечно, прав. Ну что ж, надо попытаться найти и

устранить дефект.

И Вессельс обнаружил дефект. В рабочей втулке цилиндра была сильная течь. Разборка тяжелой втулки могла бы занять несколько часов. Вессельс нашел выход. Это была импровизация, но решение оказалось высшего класса. Под его руководством люди приступили к работе. Они сварганили нечто похожее на обыкновенный сливной желоб, что ставят вдоль крыш домов, и обвели им дефектную втулку. Собранная вода по двум трубам отводилась в трюм. Эта находка оказалась столь эффективной, что устройства такого рода вскоре стали делать как стандартное оборудование.

Днем, когда был брошен жребий, оказалась пятница, к тому же 13-е число. Бывает же!

После того как стемнело, «U-47» двинулась через восточный пролив в Скапа-Флоу. Прин шел в надводном положении. Он рассчитывал на темную ночь с молодой луной, а получил исключительно яркое северное сияние.

– Проклятая пятница! – ворчит Прин.

В центральном посту Вессельс спокойно дожидается развития событий. И по всей лодке не слышно ни слова.

Первый тревожный момент: проходящее судно вынуждает «U-47» погрузиться. Через несколько минут шумы винтов встречного судна затихают вдали. «U-47» снова всплывает на поверхность. Прин с вахтенными офицерами Эндрассом и Варендорфом поднимаются на мостик. С ними и боцман.

Вессельс и Шпар в центральном посту прокладывают курс

по карте. Время от времени Шпар сообщает корректировку курса на мостик. Это был первоклассный штурман, добросовестный, привыкший думать самостоятельно. Прин полностью полагался на него. В любой момент лодка могла войти в Скапа-Флоу. В любой момент надо было быть готовыми подойти влево, вплотную к островку Лэм-Холм.

Там был один узкий проход, ограниченный несколькими затопленными кораблями, туда и направилась «U-47». Приливным течением лодку грозило снести с курса, и пришлось выжимать из дизелей все, на что они были способны, чтобы пройти по узкому каналу с незначительным зазором по обоим бортам.

С мостика раздался голос командира:

– Командир сообщает команде: мы вошли!

Теперь нужно было выбрать достойную цель – и атаковать ее! На последнем отрезке пути к известной якорной стоянке британского флота Вессельс под свою ответственность подключил оба дизеля к зарядке аккумуляторных батарей, и теперь дизели работали и на винты, и на зарядку. Потом батареи понадобятся лодке для работы до полного истощения.

Залив был почти пуст. Лишь несколько танкеров стояли на якорю, и пока что ничего поприличнее не удавалось увидеть. Но вот на дальней дистанции увидели силуэты трехпалубных кораблей. Это могли быть только линкоры. Ближе к ним находился «Ройал Оук», а за ним – еще один, это был,

без тени сомнения, «Рипалс».⁵ Его нос сильно выдавался из-за прикрытия, обеспеченного первым линкором... Залп!

После залпа торпедисты должны были загрузить торпедные аппараты новыми торпедами, чем они сразу же энергично и занялись. Вдруг задняя крышка одного из носовых торпедных аппаратов распахнулась, из торпедного аппарата широкой струей хлынула в отсек вода. Матрос Тевес молнией бросился к торпедному аппарату и широкой грудью прижал крышку.

Едва торпедисты успели зарядить торпедные аппараты, как началось приготовление к новой атаке. Нужно было быть постоянно готовыми к срочному погружению, выверке плавучести и дифферентовке.

Следующей целью стал «Ройал Оук». Прин выводил лодку на позицию для стрельбы, Эндрасс приготовился дать залп. И вот снова торпеды с шипением вышли из аппаратов... Новые взрывы, мощнее предыдущих. Воздух наполнился грохотом, скрежетом, звуками раздираемого металла. Огромный линкор буквально разнесло на куски.

«U-47» на максимальном ходу устремилась к выходу. Все свои торпеды она расстреляла. У выхода, где были установлены плавучие боны и где проход был довольно узок, лодке пришлось преодолевать сильное течение. Для обоих дизелей

⁵ По сведениям из британских источников, немцы приняли за «Рипалс», которого не было в Скапа-Флоу, старый авианосец гидросамолетов «Пегас». В обеих атаках был поражен только «Ройал Оук».

это оказалось настоящим испытанием, но лодка сантиметр за сантиметром пробивалась вперед.

А за кормой вся бухта Скапа-Флоу проснулась к жизни, словно муравейник, в который ткнули палкой. Забегали огни прожекторов, потом еще и еще, они своими светящимися щупальцами стали обыскивать небо и потревоженную бухту. Маленькие патрульные катера, словно шустрые терьеры, стали суетливо носиться по темным водам залива.

Но «U-47», по-прежнему оставаясь в надводном положении, уже оказалась в открытом море, и теперь самым главным было, используя всю мощь дизелей, уйти как можно скорее подальше от берегов.

И тут вышла неприятность: Вессельсу доложили, что правый вал теряет обороты. Он бросился в машинный отсек. Сразу же обнаружили и причину: муфта, соединяющая дизель с гребным валом, грозила вот-вот развалиться.

– Господи, вот несчастье!

Вессельс поспешил доложить Прину. Как бы то ни было, а отремонтировать нужно было теми средствами, которые имелись на борту.

Хотя они находились еще вблизи британских берегов, Прин решил лечь на грунт. Моторы застопорили. Вессельс и два его механика, Штрук и Рёмер, залезли в угол у переборки. И Вессельсу и его механикам предстояло доказать, что человек хозяин, а не раб монстров, порожденных его изобретательностью. Разобрали до винтика опору главной муф-

ты. Обливаясь потом, еле втискиваясь в тесное пространство, выкручивали болты. Потом, конечно, оказалось, что имеющиеся в запасе болты слишком толсты. Ничего не оставалось, как рассверливать отверстия, потом нарезать новую резьбу и с трудом загонять туда болты.

Спустя несколько часов Вессельс, потный и грязный, снова стоял перед Прином.

– Все в порядке!

Прин рассмеялся:

– Отлично! Молодцы, механик!

Так завершился этот фантастический подводный подвиг, которому в вахтенном журнале было отведено не более трех скупых строк.

Но еще рано было говорить, что лодка избежала опасности. О всплытии на поверхность не могло быть и речи, потому что наверху уже наступил день. Пришлось команде использовать для дыхания кислородные запасы.

По времени приближались сумерки, когда Прин наконец дал команду к всплытию. Когда он резко поднял крышку люка на мостик, было уже темно. По лодке пробежал приятный свежий ночной воздух. На людей он производил такое же действие, как сухой хворост, подброшенный в затухающий костер.

Дальше они быстро достигли границ германских минных полей, которые вроде натянутого шпагата ограждали берега в районе базы. Перед ними оставалась одна, но важная про-

блема – найти извилистый канал через поля. Каково их местоположение? Какой взять курс?

Вессельса, направлявшегося в центральный пост, вдруг остановило какое-то шестое чувство. Ему послышался непонятный звук.

Густав Бём, один из его машинистов, ничего не слышал, и старый лис Гусс, придирчивый до мелочей, с верным глазом и хорошим слухом, тоже ничего не слышал. На недоуменный жест Вессельса Бём отрицательно покачал головой. Но Вессельса это не удовлетворило. Он схватил детектор шумов и стал методично обслушивать им центральный пост. И вот что-то близ главного гирокомпаса насторожило его внимание. Внезапно он выпрямился:

– Механика на мостик! Стоп машины!

С гирокомпасом было что-то не в порядке.

И снова «U-47» легла на грунт, на сей раз вблизи германских берегов и, если они не ошибались, на границе одного из собственных минных полей. Компас фальшивил и давал повод для серьезных сомнений относительно места, где они находятся: то ли у входа в канал, то ли внутри этих минных полей!

С помощью других мастеров Вессельс разобрал гирокомпас. Он выяснил, что отклонение от истинного направления в его показаниях составляет 15 градусов. Если бы они продолжали идти по показаниям этого гирокомпаса, то «U-47» оказалась бы в сердце своего же собственного минного поля.

* * *

На широких просторах Атлантики зарождалась первая фаза сражений с конвоями.

Исключая учебные подлодки и лодки малых типов, бои велись силами двадцати больших субмарин, из которых треть находилась на пути к своим позициям, треть – на обратном пути или в доках – для постановки оборудования или вооружений или же на капремонте, и, следовательно, только треть в любой момент участвовала в боях. К концу года только по одной или по две лодки участвовало в боях на каждом участке подводного фронта.

Но если верить коммюнике, выпускавшему германским верховным командованием, то германский народ мог бы подумать, что в Атлантике лодки ходят косяками, являясь хозяевами положения.

Примерно в это же время британский премьер-министр выступал в палате общин. Он описывал битву в Атлантике как изнурительную войну на ощупь, войну хитрости и стратегии, науки и военно-морского искусства.

* * *

Примерно в это же время германские подводные лодки

стали ощущать на себе эффективность авиаразведки противника, которая в основном была сосредоточена вокруг британских берегов, хотя в действительности пребывала пока в зачаточном состоянии.

В сентябре 97 процентов всех атак подводные лодки производили из надводного положения. К ноябрю только половина судов была потоплена атаками из надводного положения. К тому времени подводные лодки были вынуждены производить надводные атаки только в темное время суток, чтобы не быть обнаруженными все возрастающим количеством самолетов разведки и эсминцев противника.

Ночь пока еще обеспечивала защиту.

Радиолокационных станций еще не было – пока.

С каждым днем война на море становилась все упорней.

Безжалостность тотальной войны начала бросать свою тень и на битву в Атлантике.

Британия потребовала, чтобы вооруженные торговые суда признавались мирными, когда направлялись в нейтральные порты и когда находились в нейтральных территориальных водах.

2 октября Германия дала свой ответ:

«Суда, идущие без огней вблизи британских и французских берегов, следует считать военными или вспомогательными военными кораблями, и против этих судов будет обращено любое доступное оружие, если они будут встречены между 45-м и 52-м градусами северной широты и между 7-

м и 3-м градусами западной долготы».

Районы непосредственно у берегов стали первоочередным объектом внимания патрульных кораблей, минных заградителей и тральщиков, которые ходили без огней. Но поскольку вражеские торговые суда применяли те же приемы маскировки, то различать их было невозможно. В течение долгого времени подводным лодкам возбранялось атаковать торговые суда без предупреждения. В результате из-за ошибок в идентификации цели многие возможности были упущены.

– С оперативной точки зрения такое положение вещей нетерпимо! – бушевал Дёниц.

Редер отдавал приказы в соответствии с тем, чего требовала конкретная ситуация.

Незадолго до того британское адмиралтейство дало своим торговым судам инструкции таранить германские подводные лодки. И это, конечно, снимало все вопросы международно-правового плана к последнему германскому приказу.

4 октября по германскому военно-морскому флоту был объявлен новый приказ, учитывавший всякого рода средства, которыми, несомненно, будут вооружены торговые суда. К нему добавлялись следующие указания:

«Командиры подводных лодок, не подвергая опасности собственные корабли, должны принимать все меры для спасения членов команды потопленного судна. Пассажирские суда, как и впредь, атаковать запрещено, независимо от того,

вооружены они или нет».

17 октября на все лодки ушла радиограмма:

«Ввиду того что во всех случаях следует ожидать попыток тарана или аналогичных агрессивных действий, подводным лодкам разрешается применять любые имеющиеся в их распоряжении средства против торговых судов, вооруженных или нет, которые определенно принадлежат противнику».

Потом пал еще один барьер. 17 октября подводные лодки получили разрешение атаковать все пассажирские суда, включая идущие в одиночку. Следовал длинный список названий судов.

Прошел еще примерно год, прежде чем под давлением все возраставшей жестокости, ярости и упорства с обеих сторон были сметены последние ограничительные барьеры.

Часть вторая. 1940 год

Глава 3 Подвиги мирной войны. Незаметный героизм

Оперативная сводка. Весна

В течение первых месяцев года на первом плане у подводных лодок стояла трудная задача по постановке мин. Большой частью эти операции представляли собой шедевр навигационного искусства и тихого героизма, которые не удостоивались наград и не сопровождались прямыми и видимыми свидетельствами успехов. Но всякая поставленная мина означала, что на морских коммуникациях снабжения добавлено новое препятствие к числу тех, которые задерживали, а иногда и останавливали деятельность коммуникаций на несколько дней. А каждый день означал потерю многих тонн драгоценных грузов.

* * *

Лед на Эльбе и паковые льды в Северном море ничуть не

облегчали работу «папочки» Шульце, по-прежнему командира «U-48», когда он направился ставить мины в непосредственной близости у британского порта Портленда. В тот суровый февраль он оделся как на Северный полюс. На голове у него была гигантская меховая шапка, придававшая ему вид доброго папаши. В таком наряде он никак не походил на тех командиров с обветренными гранитными лицами, каких зрители привыкли видеть в официозных киножурналах или иллюстрированных изданиях. Он скорее напоминал состоятельного помещика откуда-нибудь из Померании, у которого вполне хватает денег, чтобы позволить себе дорогое удовольствие попутешествовать на подводной лодке.

Неизвестно, за что его прозвали «Фатти» – «папочкой». Нельзя сказать, чтобы он сильно цеплялся за букву устава. Команду притягивало к нему обаяние его личности. Шульце был трезвенником, и тот факт, что он недавно позволил себе на мостике «U-48» выпить шнапса с огорченным и потрясенным капитаном потопленного им сухогруза, стал предметом всестороннего и разноречивого обсуждения на лодке в течение остатка вечера.

Как все моряки, часто выходящие в море, он был фантастически суеверен – не меньше колдуна из самого темного уголка Африки. Например, на лодке существовало неписаное правило держать в открытом море курс, делящийся на счастливое число семь. У рулевых имелось строгое указание при получении приказа с мостика на изменение курса сооб-

разить, делится ли число на семь, и выбрать ближайшее значение, кратное семи.

Эта причуда насчет счастливой семерки стала узаконенной на «U-48». Позже, когда «папочка» Шультце ушел с лодки и ею стал командовать широкоплечий капитан-лейтенант Бляйхродт, дело могло однажды закончиться трибуналом.

– Курс двести двадцать семь! – скомандовал Бляйхродт с мостика.

– Есть двести двадцать семь! Двести двадцать четыре на румбе! – ответил рулевой.

– Внизу! Внимательнее! Я сказал двести двадцать семь.

– Есть двести двадцать семь! Двести двадцать четыре на румбе!

Бляйхродт, пришедший на лодку с торгового флота и потому считавший священным держать курс, указанный с мостика, почувствовал, как у него кровь закипает в жилах. Усилием воли он сдержал себя.

– Дорогой и бесценный рулевой, я сказал двести двадцать семь. И если я говорю двести двадцать семь, я, черт возьми, имею в виду двести двадцать семь. Ясно?

Тут вмешался опытный старшина и объяснил командиру, что в открытом море «U-48» с незапамятных времен всегда держит курс, кратный семи. И Бляйхродт, хороший моряк, сообразил, что раз уж так заведено, то не стоит ломать традиции...

Это о причудах «папочки» Шультце, который сейчас дер-

жал курс на Портленд, на постановку мин.

Незадолго до точки назначения Шульце решил лечь на грунт, чтобы уже ночью лучше ознакомиться с британским минным полем и прозондировать его. Ему повезло: ночь оказалась чернее дегтя. Военно-морская разведка почти все сообщила ему об этом минном поле, оставалось только найти вход и выход из него. Это заняло несколько часов – монотонной рутины, состоявшей из выверки по карте, зондирования и снова обращения к карте.

Люди в лодке чувствовали себя сидящими на бочке с порохом. Все хорошо знали эти невинные свинцовые рожки детонаторов, делавшие мины похожими на рогатого дьявола. Достаточно легкого прикосновения – и первым классом на небо без обратного билета. Однако все прошло по плану, в вахтенном журнале появилась лаконичная запись: «Задание выполнено. 03.38 начата постановка. 04.45 постановка закончена». После этого «U-48» могла начинать охоту торпедами.

Первой жертвой стал голландский «Бургердийк» водоизмещением в 6853 тонны, шедший из Нью-Йорка. Голландского капитана взяли на борт «U-48», где он позже сказал, что по инструкциям владельцев судна он шел в британский порт. По просьбе Шульце перед потоплением с «Бургердийка» была направлена радиограмма о том, что судно тонет, налетев на скалы к югу от Бишоп-Рок. С того конца пришло подтверждение в получении радиограммы и было выражено

сожаление, что она лишена подробностей. Естественно, подробности были занесены в вахтенный журнал Шульце.

Через пять дней был пущен на дно британский рефрижератор «Султан Стар» водоизмещением 12 306 тонн, крупнейшее судно компании «Блю Стар Лайн». Оно шло, имея на борту мясо и сливочное масло, которых Британии хватило бы на трехдневный рацион.

Морские рефрижераторы – суда особой категории. Их постройка занимает больше времени, чем обычных грузовых судов, и они имели жизненно важное значение для Британских островов. Потеря судна «Султан Стар» пробила большую брешь в британской системе снабжения.

На следующий день к потопленным судам присоединился голландский танкер «Ден Хааг» водоизмещением в 8971 тонну. Двумя днями позже Шульце потопил неустановленный сухогруз.

За четыре непродолжительных похода «U-48» потопила суда общим водоизмещением в 114 510 тонн. В это число не входили суда, подорвавшиеся на поставленных лодкой минах.

* * *

На все вопросы о задании капитан-лейтенант Ролльманн отвечал улыбками. Он только что вернулся из штаба подводного флота, быстро взбежал по трапу на борт «U-34». Эта

лодка лишь недавно вышла из капремонта и была оснащена новым оборудованием. Она выглядела слишком щегольской на фоне грязных, маслянистых вод порта.

Во второй половине дня у моряков команды вытянулись лица, когда к борту подогнули баржу не, скажем, с блестящими жестью рыбными консервами, а тускло-серыми минами.

– Подсунули... Не было печали... – ворчали в команде. – Вот почему старик рта не раскрывал...

Постановка мин у подводников не считалась любимым времяпрепровождением.

– Что с этого поимеешь? – недовольно переговаривались они между собой, имея в виду, что это не добавит на лицевой счет лодки тоннажа.

К тому времени уже были выданы первые Рыцарские кресты, и моряки гордились тем, что могут помочь своему командиру прикрепить на китель новую награду. А награда командира бросала отблеск славы и на всю команду.

– Важно, ребята, как следует делать свою работу, а еще важнее – снова вернуться домой целыми и невредимыми, – говорил Ролльманн. – Ваше доверие мне гораздо ценнее кучи наград.

Выйдя за островом Гельголанд в свободное ото льдов пространство, «U-34» взяла курс на северо-запад, к Шетландским островам.

В открытом море ревел ветер, нос лодки то зарывался в зеленую, казавшуюся ядовитой воду, то поднимался на боль-

шой волне, волна набрасывалась на мостик, окатывая верхних вахтенных соленой ледяной купелью.

– Держать на западный выход из проливов. Так мы дойдем туда быстрее, – произнес Ролльманн, как всегда, выразительно, но с обычным дружелюбием.

Он имел в виду рискнуть преодолеть охраняемые проливы между Оркнейскими и Шетландскими островами в надводном положении, потому что в подводном встречное течение сделает это прохождение занятием медленным и трудным.

Вблизи Северного пролива им попало огромное судно, пересекавшее курс лодки. На вид это был пятнадцатитысячник – полупассажирский, полугрузовой.

«U-34» погрузилась и направилась к гиганту.

– Вижу флаг! – бросил Ролльманн, прильнув к перископу. – Приготовить носовые торпедные аппараты к выстрелу!

Быстро определили дистанцию, взяли пеленг – все, что нужно торпед.

– Первый и второй аппараты готовы! – доложили торпедисты.

– Первый и второй – пли!

Лодка вздрогнула. Воздух ударил в барабанные перепонки обитателям первого отсека – сжатый воздух при выстреле выбрасывался в отсек. Если бы он выбрасывался наружу, это обнаруживало бы лодку.

Секунды шли, но ничего не происходило.

– Опустишь перископ, – скомандовал Ролльманн.

Пока торпеды шли к цели, британское судно – вспомогательный крейсер – изменило курс. На лодке расстроились. Мины минами, а торпед у них немного.

– Первые плоды всегда кислые, – пытались утешить командира на центральном посту. – Дальше будет лучше. Плохое начало лучше плохого конца.

Эти фразы несколько успокоили обстановку в отсеке. В подводном положении лодка обогнула юго-западное окончание Британских островов и повернула к Плимутскому проливу.

– Нам предстоит чистая работенка, – сказал Руланд, механик, разглядывая прокладочный стол, возле которого стоял обеспокоенный старшина команды рулевых.

Он указал на карту:

– Тут пятнадцать метров... Здесь восемнадцать... опять пятнадцать... Черт возьми, как в детском бассейне!

Настроение на борту было не на высоте. Люди чувствовали неуверенность. Кто валялся на койках, кто занимался своими будничными делами.

Где мины противника? Где у него расставлены противолодочные сети? Точны ли данные, предоставленные разведкой ВМФ? И где они собирали свою информацию?

Ночные тени начали окутывать ближние берега. Через некоторое время Ролльманн увидел неверный свет. Уточнив, что это, он взял пеленг.

– Все правильно, мы там, где надо, – сказал он не обращившись старшине рулевых и приказал собрать команду в первом отсеке.

Команда собралась. Лица людей выглядели бледными и серыми в тусклом свете отсека.

– Моряки, – начал Ролльманн, – мы получили задание поставить минное поле и заблокировать Фальмутскую бухту. Согласно приказу, мы должны сделать все, чтобы поставить мины за молами, то есть в самом порту, где глубина пятнадцать метров. Порт охраняется часовыми и патрулями. Все секретное имущество распределим между членами команды. Шифровальная машина будет разобрана на части. Каждый из вас получит что-нибудь от этого. И если кто-нибудь попадет в плен с этим, я вытяну из него кишки, даже если для этого мне надо будет ждать встречи с ним на небесах. Конечно, любого из нас могут найти потом среди морских водорослей, но только не с деталями машины в карманах брюк. Это вам ясно? Под водой, естественно, будем соблюдать строжайшую дисциплину. Ну вот, я все рассказал. Конечно, мы рискуем получить пинок, однако...

На лодке началась тихая, но активная деятельность. «U-34» кралась к берегу. Все безмолвно застыли на своих боевых постах. Куда бы ни взглянул Ролльманн, он встречал лихорадочно горящие, широко открытые от волнения и повышенного внимания глаза, прикованные к нему, человеку, которому они должны были доверять и доверяли себя.

Фите Пфитцнер, старшина рулевых, являл собой само спокойствие, когда держал проложенный по карте курс. «U-34» под перископом подошла ко входу в порт. И тут внезапно Ролльманн различил перед собой темное пятно. «Патрульное судно!» – показалось ему. Он не решился опускать перископ, так как боялся его шумом выдать себя. Он знал, что у британцев очень хорошие гидрофоны. Но потом подумал, что те парни наверху тоже люди и тоже способны делать ошибки.

На лодке стояла тишина, как в могиле. Командир что-то прошептал, и только находившиеся поблизости слышали:

– Мы проходим мимо патрульного корабля справа по борту от него.

Лодка маневрировала с ювелирной точностью. Вход в гавань оказался позади. Слева и справа можно было различить вышки на оконечностях молов. И вот лодка достигла середины гавани и стала описывать широкую дугу.

– Мины к постановке товсь!

– Мины к постановке готовы! – поступил доклад из торпедного отсека.

– Оба малый вперед!

Шум моторов стал чуть слышнее.

– Первая пошла!

С легким шумом вышла первая мина.

Вся команда застыла и затаила дыхание, прислушиваясь. Услышат ли британцы шум? А если услышат, поймут ли при-

чину? Один шутник закрыл глаза и показал рукой наверх, как бы желая сказать: они там наверху спят.

А действительно, почему бы им и не спать? Порт – это все-таки порт, он защищен от германских субмарин.

Народ на лодке задвигался. Кажется, с людей спало внутреннее напряжение. Пошла третья мина... четвертая... пятая...

Лодка продолжала двигаться по широкой дуге. Глубина составила 13,8 метра. Лодка шла едва в метре от дна гавани. При перемене курса она могла наскочить на собственные только что поставленные мины, проходя мимо них в десятках сантиметров.

Но даже если бы и наткнулись, ничего не случилось бы. Это были магнитные мины, которые должны были вступать в действие позже. На эти-то чудо-мины германское командование возлагало весьма большие надежды.

Благодаря постоянному притоку в лодку сжатого воздуха давление в ней повышалось. Воздух становился тяжелым для дыхания, пот лил даже с тех, кто не двигался.

– Восьмая мина – пошла!

Мина пошла со стоном, от которого волосы на голове вставали дыбом.

«U-34» развернулась на выход из порта. Электромоторы работали по-прежнему на малом ходу. Вот она прошла линию между оконечностями молов, потом мимо того же патрульного корабля, все еще остававшегося на посту. Он дол-

жен был успокоить вражескую лодку – слишком большую искательницу приключений.

В лодке все напряглись, замерли.

Постепенно глубина моря стала расти.

Боже! Что это?! Громкий звук, ненавистный, скрипящий, который напряг нервы до предела, хотя обычно он проходил незамеченным, – это командир убрал перископ.

– Глубина пятьдесят метров, – доложил старшина рулевых.

Ролльманн устало наклонился над прокладочным столом и положил руку на плечо старшины – тяжело, но ласково, словно у него дрожали руки. Фите Пфитцнер поднял голову, улыбнулся. Он точно никогда прежде не видел такого лица у командира – такого усталого, изможденного. Его лицо говорило все.

Ролльманн кивнул и удалился в свою каюту площадью менее двух квадратных метров – его очаг, его дом в море. Он задернул занавеску. Проволочный матрас скрипнул раз, потом наступила тишина.

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.