

The background of the book cover is a dramatic illustration. It depicts a dark submarine conning tower rising from a turbulent blue sea. Behind the tower, two massive, bright orange and yellow mushroom clouds from nuclear explosions billow into a dark, ominous sky. In the upper right, a silhouette of a bomber aircraft is shown in flight. The overall tone is one of intense conflict and historical significance.

Харальд Буш

ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Немецкие подлодки
в войне, которая была почти выиграна.
1939–1945 гг.

Харальд Буш Подводный флот Третьего рейха. Немецкие подлодки в войне, которая была почти выиграна. 1939-1945

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608795

*Подводный флот Третьего рейха. Немецкие подлодки в войне, которая
была почти выиграна. 1939–1945 гг.: Центрполиграф; М.; 2004*

ISBN 5-9524-0199-6

Аннотация

В книге немецкого подводника Харальда Буша рассказывается о военных операциях германских субмарин во время Второй мировой войны. Успешные походы и изнурительная борьба за выживание, совершенствование стратегии и тактики морского боя и обновление технической базы судов. Обо всем этом ярко и образно повествует автор, а также приводит интересные детали из жизни и быта моряков-подводников.

Содержание

Часть первая	4
Конец ознакомительного фрагмента.	28

**Харальд Буш
Подводный флот
Третьего рейха. Немецкие
подлодки в войне,
которая была почти
выиграна. 1939–1945 гг.**

**Часть первая
3 сентября 1939 года
– лето 1940 года**

ОБЗОР БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

К началу войны, 3 сентября 1939 года, в распоряжении Германии было всего пятьдесят семь субмарин, и лишь двадцать две из них обладали размерами, позволявшими выходить в Атлантику (класс IX водоизмещением 740 тонн и класс VII – 517 тонн). Остальные принадлежали к классу

II, так называемому «Блиндажу» (250 тонн) – именно ими в 1935 году Германия начала закладывать основу своего нового подводного флота. Они предназначались для прибрежного плавания, скорее для подготовки экипажей, а не для оперативного использования.

Поскольку неравенство военно-морских сил Англии и Германии было слишком велико, чтобы позволить Германии бросить прямой вызов британской морской мощи, командование немецкого флота пришло к заключению, что проблема устранения английского владычества на море может быть решена иными средствами и, возможно, решена успешно еще до того, как Соединенные Штаты осуществят свою угрозу вступить в войну.

К тому же в 1939 году по контрасту с бесконечной нерешительностью немецкого верховного командования в период Первой мировой войны политика использования подводных лодок была ясна с самого начала. Нападения на вражеские торговые суда должны были начаться немедленно, с использованием всех имеющихся средств, и это давало весомые основания предполагать, что таким образом удастся нанести серьезный урон морским путям сообщения Британии.

Гибель «Атении»

День 3 сентября 1939 застал подводные лодки в море в полной готовности приступить к действиям. Вряд ли они

были информированы, что Британия объявила войну Германии, когда обер-лейтенант Лемп, командир «U-30», заметил пассажирский лайнер на дистанции торпедного выстрела. Поскольку тот находился вне обычных морских путей и к тому же шел противолодочными зигзагами, Лемп решил, что этот корабль имеет на борту войска, и, убедившись, что судно английское, произвел торпедную атаку. Судно «Атения», направлявшееся с пассажирами на борту из Англии в Соединенные Штаты, пошло ко дну, унеся с собой сто двадцать восемь жизней.

Эта роковая ошибка имела фатальные последствия, поскольку дала английскому правительству возможность заявить, что с первого же дня Германия начала неограниченную подводную войну. Хотя поведение остальных немецких субмарин, строго соблюдавших правила войны, скоро опровергло это обвинение, Британия настаивала на нем и повторяла в оправдание своих собственных нарушений международных законов.

Немецкое правительство тут же отвергло это обвинение и в дальнейшем продолжало отрицать, что «Атения» была потоплена немецкой подводной лодкой. В то время оно было убеждено в справедливости своих слов, ибо ни одна из подводных лодок, вышедших в море, не сообщала об инциденте, и к тому же все получили строгие указания относиться к торговым судам в соответствии с законами морского призового права.

А тем временем, хорошо понимая последствия своих действий, обер-лейтенант Лемп не упомянул о них в сообщении по радио, и, лишь когда в конце сентября «U-30» вернулась на базу, командир лодки устно сообщил Деницу, что именно он потопил «Атению».

Но вместо того чтобы признать ошибку и выразить сожаление, немецкое правительство продолжало отказываться принять на себя ответственность и дало указание верховному командованию военно-морского флота хранить эту историю в строжайшем секрете. У коммодора Деница не было иного выхода, кроме как приказать Лемпу изъять опасную страницу из бортового журнала «U-30» и заменить ее другой, на которой не было никаких упоминаний о гибели английского судна, так что, когда были подготовлены стандартные восемь копий бортового журнала, правда никоим образом не просочилась наружу.

Хотя бортовые журналы считаются секретными документами, они были доступны изучению в тренировочных целях (о чем говорит и количество копий), так что иным образом никак нельзя было скрыть инцидент с «Атенией», что было продиктовано высшим военным и политическим руководством. Вся эта история была в подробностях исследована на Нюрнбергском трибунале и осталась единственным известным случаем сознательного искажения бортового журнала.

Но министерство пропаганды рейха пошло еще дальше и, не сообщая военно-морскому командованию о своих наме-

рениях, выступило с глубокомысленным заключением, что к гибели «Атении» привел взрыв адской машины, размещенной на судне по указанию первого лорда адмиралтейства мистера Уинстона Черчилля, дабы подкрепить обвинение, что именно Германия первой нарушила правила войны на море!

Прямым последствием инцидента с «Атенией», оказавшего внушительный эффект на всю первую фазу подводной войны, стал приказ, запрещающий топить пассажирские суда, какой бы стране они ни принадлежали, обслуживали ли вражескую сторону или нет, шли в одиночку или в составе конвоя. К этим ограничениям свободы действий подлодок скоро добавились и другие, не способствовавшие успехам. Поскольку Германия в ходе «странной войны» с Францией не открывала огонь первой, субмаринам было запрещено атаковать французские суда.

Жесткость ограничений, которые эти приказы налагали на операции подводного флота, было трудно понять в те времена, когда, помнится, во-первых, британский экспедиционный корпус полным ходом перебрасывался во Францию, хотя подводные лодки могли свободно действовать в Канале, а во-вторых, по ночам было невозможно определить национальную принадлежность кораблей. Второй приказ был отменен 24 ноября 1939 года, а первый, запрещающий топить пассажирские корабли, оставался в силе до лета 1940 года.

Блокада и контрблокада

С самых первых дней военных действий подводная война с торговыми судами — «война снабжения», как ее называли, — стала ответом на британскую блокаду Германии. Сразу же с началом войны Британия опубликовала объемный список товаров, которые считаются контрабандой. Через несколько дней Германия выпустила такой же список, но, поскольку Британия контролировала прилегающие моря, она имела возможность контролировать грузы судов нейтральных стран, стоявших в ее портах. Германия же могла только организовать контрблокаду с помощью подводных лодок, которые перехватывали суда в море и забирали их грузы в виде призов; кроме того, субмарины (главным образом) и самолеты ставили минные заграждения.

27 ноября 1939 года Британия расширила блокаду Германии, введя полное запрещение импорта в страну товаров из нейтральных стран. Для подкрепления запрета она установила систему «навицерт» и договорилась с нейтральными странами, что наблюдатели из Англии будут контролировать их торговлю.

Естественно, было сказано, что, хотя эти меры нанесут определенный ущерб торговле и ограничат права нейтральных стран, они, тем не менее, избавят от опасности их корабли и команды, поскольку обеспечат более гуманные ме-

тоды ведения войны, ибо без применения этих мер суда будут конфисковываться в виде призов прямо в открытом море. Но на деле необходимость заходить только в строго определенные английские порты подвергала нейтральные суда и их экипажи опасности. Минные поля, защищавшие подходы к гаваням, не отвечали своим задачам, и Германия сочла себя вправе сосредоточить свои атаки и постановку минных заграждений как раз на тех путях, которыми были обязаны следовать нейтральные суда.

С первых же дней войны английские торговые корабли были вынуждены следовать инструкциям адмиралтейства, нарушая права, установленные международными законами. Более того, эти суда были вооружены не только орудиями для самозащиты (в глазах англичан это были законные меры), но и глубинными бомбами для уничтожения подводных лодок. Более быстрые суда, которые на первых порах не участвовали в составе конвоев, кроме того, были оборудованы специальными бомбосбрасывателями и системами «асдик». Поэтому идея разграничения оборонительного и наступательного оружия, на которой Британия постоянно настаивала перед войной, но которая официально так и не была осуществлена, теперь, в военное время, тем более не могла быть реализована.

Все активнее становилось участие английских торговых судов в военных действиях. Им было приказано по ночам вводить затемнение, по радиции немедленно сообщать о место-

нахождении подводных лодок, которые им доводилось увидеть, и, наконец, как 1 октября 1939 года объявил Черчилль, их капитаны получили инструкции при встрече с подводной лодкой таранить ее. В свою очередь, командиры немецких подлодок обрели право в будущем атаковать без предупреждения любое торговое судно, если не подлежало сомнению, что оно вооружено. 17 октября было выпущено дополнение к этой инструкции. В нем уточнялось, что понимается под «любым вражеским торговым судном», и устранялось упоминание о его вооружении.

Таким образом, подводные лодки не были избавлены от опасности подвергнуться нападению «тихоходных бродяг», на борту которых под укрытиями стояли батареи орудий. Такие «суда-ловушки» успешно топили подводные лодки во время Первой мировой войны.

Оставался вопрос о нейтральных судах с грузами для Англии. Подняться на поверхность, остановить судно и обследовать его в поисках контрабанды – все это стало для подлодок исключительно трудной и опасной операцией, во всяком случае в прибрежных районах, насыщенных судами, где подлодку было легко заметить и перехватить. Так что с началом войны такой порядок длился всего месяц, и 30 сентября 1939 года эта процедура была отменена.

Вскоре, 6 января 1940 года, последовало оповещение президента Рузвельта об установлении Панамериканской зоны безопасности. Германия же определила «оперативные рай-

оны», в которых могло быть потоплено любое встреченное судно. Первый из них включал морское пространство вокруг Шетландских и Оркнейских островов и у восточного побережья Шотландии.

Тем не менее, шаги рейха по расширению оперативных действий субмарин наталкивались на растущую эффективность британской обороны. Совершенствовались существующие технические устройства, появлялись все новые, росло количество судов со специально подготовленными командами охотников за германскими подводными лодками. Как сообщают английские источники, капитан военно-морского флота Ф.Дж. Уолкер, погибший в 1944 году, командуя двумя группами эскорта, уничтожил больше тридцати германских подлодок. Это был выдающийся пример наступательной тактики при защите конвоев. Но умение обретали не только сторожевые суда и другие охотники за подводными лодками. Корабли эскротов – крейсера, эсминцы, позже корветы и фрегаты, а потом и сами торговые суда – постоянно совершенствовали навыки ухода от подводных лодок и самозащиты во время торпедных атак.

Так что выполнение задач, стоявших перед субмаринами, становилось все опаснее. Предъявлялись растущие требования к точности и согласованности действий команды подлодок, к мастерству и отваге каждого отдельного командира. Самым опасным врагом была авиация. На первых порах единственными самолетами, кружившими над морем, были

громоздкие летающие лодки «сандерленд», и от них было легко уходить простым погружением. Затем в добавление к авианосцам сухогрузы и крейсера эскорта стали оснащаться посадочными площадками, и наконец, когда появились быстрые современные самолеты берегового базирования с дальностью полета минимум шестьсот миль, британская береговая оборона стала для немецких подлодок врагом номер один.

Минирование

Кроме отдельных успехов субмарин, топивших вражеские военные корабли, кроме их присутствия на путях снабжения Британии, удивительно удачные результаты были достигнуты за первые несколько месяцев войны. Еще до того, как Германия объявила о районах своих оперативных действий, началось минирование. В этой работе, поскольку она не требовала долгого пребывания в море, использовались небольшие, по 250 тонн водоизмещением, лодки класса II – каждая из них несла вместо обыкновенных торпед шесть – восемь мин.

Основные районы минирования лежали к западу, в северном и южном проливах между Англией и Северной Ирландией (Северный пролив и пролив Святого Георга), у залива Ферт-Клайд на пути к Ла-Маншу, а на востоке – на узких судоходных путях вдоль английского побережья, защищенных

со стороны моря минными полями, и особенно в устьях Темзы и Тайна. Пробравшись сквозь прорехи в сети обороны, подлодки могли ставить мины на судоходных путях, предпочтительнее в самых узких их местах, рядом с входными бухтами и, если получалось, прямо у входа в гавани.

Было обычным делом, что половина мин находила свои цели. Так, например, шесть мин одна за другой повредили или пустили ко дну три корабля – невероятно высокий процент удачи. Именно в это время капитан-лейтенант Шепке получил у друзей прозвище Отмычка, ибо ему везло больше, чем остальным, и его подлодка ставила мины в самых уязвимых местах коммуникаций противника.

Эти операции минирования обошлись исключительно малыми потерями, но в результате Британии приходилось проводить повторное траление на считавшихся безопасными фарватерах, которые сейчас были забиты судами. Но несмотря на все старания избавиться от мин, потери продолжались, вызывая протесты нейтральных стран.

На первых порах врага поставил в тупик новый тип магнитных мин, но принцип их действий скоро был выяснен, и тут же были приняты контрмеры. К этому мы еще вернемся.

Новая стратегия подводных лодок

Какое-то время магнитные мины оставались самым эффективным оружием Германии, обеспечивающим блокаду

Британии. Это длилось до тех пор, пока сочетание трех новых факторов не изменило всю стратегию подводной войны.

Самым важным из них было падение Франции и оккупация Германией французских портов от Дюнкерка до Бордо, что вынудило Англию проложить все заморские пути сообщения по главной морской артерии между севером Ирландии и западом Шотландии, хотя раньше Британия широко пользовалась Ла-Маншем, Бристольским заливом и проливом Святого Георга. В то же время прибрежные районы Британии, включая и западные берега Шотландии, были надежно прикрыты авиацией. Наконец, когда Германия объявила своим полем оперативных действий определенные районы, где вражеские корабли будут топить без предупреждений, это дало подводным лодкам новую свободу действий. Теперь они могли атаковать в любое время суток, в надводном или погруженном положении.

Первый фактор способствовал перемещению центра тяжести вражеского судоходства дальше к северу. Второй заставил субмарины действовать западнее, и снятие ограничений с подводной войны дало commodору Деницу использовать против североатлантических конвоев ту тактику, которую он создал и отработал еще до войны. Наконец, по контрасту с первыми месяцами войны, когда, судя по британским данным, 97 процентов всех потерь торговых судов приходилось на светлое время суток, теперь подлодки вели атаки и по ночам, и будучи на поверхности. Тем самым

они сводили к минимуму опасность преследования вражескими судами, оборудованными системами «асдик», гидрофонами и глубинными бомбами.

Бракованные немецкие торпеды

С самого начала войны командиры подлодок часто сталкивались с неудачами торпедных атак, даже в тех случаях, когда промахнуться мимо цели казалось невозможным. Долго искать причины не было необходимости: дело было в дефектах немецких торпед.

Командиры нередко и сами понимали, в чем причина, но их жалобы всегда встречали официальные ответы, что «отрицательный результат объясняется неточной установкой магнитного детонатора, вследствие чего меняется положение субмарины в момент выстрела по отношению к магнитному полюсу». Но выяснилось, что правы все же были командиры подводных лодок.

Кроме так называемых торпед-А, работавших на сжатом воздухе, которые использовались при стрельбе с дальних расстояний и при ночных атаках, в начале войны на вооружении оставались и торпеды-Е (они появились в конце Первой мировой войны) с электродвигателями. Если торпеды-А оставляли за собой след из воздушных пузырьков, что выявляло источник нападения и тем самым позволяло противнику уклониться от опасности, то торпеды-Е не оставляли

за собой следа на воде, и когда использовался новый метод стрельбы – «без ряби», то их разрыв был полной неожиданностью.

Но в головной части этих торпед стояли детонаторы контактного типа – они-то в массе своей и были заменены новыми, только что созданными дистанционными магнитными взрывателями, которые срабатывали, попадая в магнитное поле корабля и взрываясь под днищем судна, в самом уязвимом месте.

Преимущества таких взрывателей были очевидны. Если предыдущим был нужен контакт с бортом судна, то теперь торпеда срабатывала под килем, даже без соприкосновения с корпусом. Взрыв вырывал огромный кусок обшивки, шансов на спасение практически не было, и корабль быстро шел ко дну.

Но дистанционные магнитные детонаторы тоже оказались ненадежными. Взрыв заряда происходил то преждевременно, то с запозданием, а порой его и вовсе не было, и торпеды-Е, случалось, вообще не могли преодолеть ту глубину, с которой их выпускали. Тем не менее, основным фактором, мешавшим торпедам находить свои цели, были контрмеры, предпринятые врагом против магнитных мин, о чем немецкое военно-морское командование в то время не знало.

Чтобы уменьшить напряжение магнитного поля, которое постоянно присутствует на корабельном корпусе, англичане по вертикали и по горизонтали оплели его электрическими

кабелями, по которым периодически пропусклся ток, вырабатываемый генераторами судна, — методы эти назывались «Убрать гауссы» и «Стереть». И тот и другой настолько эффективно уменьшали магнитное поле корабля, что магнитные взрыватели торпед не срабатывали.

Английский линкор «Уорспайт», стоявший в Нарвике, подвергался атакам немецких торпед не менее пяти раз, и каждый раз торпеды проходили мимо цели.

В другом патрулировании в ноябре и декабре 1939 года шесть торпед, выпущенных лодкой капитан-лейтенанта Прина, тоже прошли мимо цели. И у остальных подлодок тоже были подобные случаи. Капитаны, возвращавшиеся после норвежской кампании, устно докладывая Деницу о неудачах торпедных атак, не выбирали слов и выражений, пока тот не выдвинул категорическое требование к властям разобраться в причинах отказов торпед; сделать это требовалось безотлагательно и радикально устранить причину неполадок.

Торпедная школа тут же принялась за работу, выявляя пороки. Магнитный взрыватель был снят с вооружения и заменен старым контактным. Но даже и теперь торпеды часто шли мимо цели.

Выяснилось, что, кроме некачественных магнитных взрывателей, оставлял желать лучшего и встроенный в торпеду механизм, державший ее на глубине.

Чтобы оценить серьезность подобных неисправностей, достаточно сказать, что для нанесения максимального урона

торпеда должна врезаться в цель как можно ниже ватерлинии. Любая ошибка в определении глубины может не потопить судно, или, что довольно часто случалось, торпеда вообще пройдет мимо цели.

До лета 1941 года, то есть до того момента, когда пороки магнитного взрывателя были наконец устранены, командирам подлодок приходилось иметь дело с торпедами-Е, снаряженными контактными детонаторами.

Опыт вскоре извлек на свет и другую трудность. На практических стрельбах в мирное время в ход шли только что выпущенные торпеды, и вопроса об их боеспособности после хранения не возникало. Но теперь выяснилось, что после нескольких недель пребывания в трюмах лодки, вышедшей на патрулирование, они все же нуждаются в ремонте. И ко всем нелегким обязанностям командиров субмарин добавилась и задача регулярной проверки всех механизмов торпед. Если торпеда уже была загружена в торпедный аппарат, ее требовалось извлечь на три четверти длины, перезарядить батареи и каждые сорок восемь часов проверять точность работы всех ее механизмов.

Хотя все эти меры помогли сократить число отказов торпед и раннее или запоздавшее срабатывание зарядов, преждевременный взрыв торпеды, выпущенной «U-39» в авианосец «Арк Ройял» в 150 милях к западу от Гебридских островов 14 сентября 1939 года, стал причиной первой потери подводной лодки в этой войне.

Размеры и успехи подводных сил

В период между началом войны и поздним летом 1940 года, когда французские порты Атлантики стали базами подводного флота, сходящие со стапелей новые лодки не успевали пополнять потери, и общее количество субмарин в строю постоянно падало. В этот период количество подлодок, способных выходить на патрулирование, колебалось от трех до пяти, а спустя несколько дней после Рождества 1940 года в море была только одна лодка. Остальные или стояли в доках, или готовились к походам. Но с весны и до конца 1941 года подводный флот пополнялся по десять лодок в месяц, а затем в строй входило по двадцать лодок и больше.

Тем не менее, к лету 1940 года было пущено ко дну 2,5 миллиона регистровых тонн противника – за счет потери всего семи лодок. Внушительное достижение. Точность первой цифры подтверждается почти такими же данными потопленного тоннажа, опубликованными после войны в Англии, а также скрупулезными отчетами командиров подводных лодок (не в пример пилотам люфтваффе).

Если во время операций в срединной или южной Атлантике, где корабли часто шли без конвоя и невооруженными и командирам подлодок почти всегда удавалось опознать торпедированное судно и оставаться на поверхности, пока оно не шло ко дну, то в более отдаленных районах они стал-

кивались с определенными трудностями. Определять тоннаж судна приходилось по смутным в ночи его очертаниям, а судьбу корабля – по месту и характеру взрыва торпеды, а также по состоянию корабля в те несколько минут, пока лодка шла на погружение. В этих обстоятельствах нельзя не удивляться точности данных о потопленном тоннаже.

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПАТРУЛЕЙ

Боевые подвиги

Первой успешной атакой, осуществленной подводной лодкой в период Второй мировой войны, вряд ли можно гордиться, а вот вторая, которая состоялась 16 сентября 1939 года у западного побережья Ирландии, где капитан-лейтенант Шухардт потопил авианосец «Отважный», стала первым мощным ударом, нанесенным подразделением новых подводных лодок германского военно-морского флота.

Но решающее доказательство, что подводные лодки снова, как и двадцать лет назад, превратились в самое грозное оружие в войне против Британии, обеспечил капитан-лейтенант Прин (тогда он был лейтенантом), когда его «U-47» проникла в тщательно охраняемую главную якорную стоянку британского флота в Скапа-Флоу и потопила линкор

«Ройял Оук».

В конце Первой мировой войны попытки такого рейда предпринимались дважды, и оба раза субмарины гибли. Документы командования подводного флота за сентябрь 1939 года показывают, что этот проект снова был вызван к жизни после того, как пришла точная информация об условиях базирования кораблей в Скапа-Флоу, – ее доставили немецкие самолеты-разведчики и командир мини-подлодки, патрулировавшей в этом районе. С 8 сентября начались активные приготовления к рейду, которыми руководил коммодор Дениц.

Кирк-Саунд – один из самых узких проходов в Скапа-Флоу; он был ответвлением более крупного Холм-Саунда. У команды подлодки была единственная возможность проникнуть в пролив, проскользнув мимо сторожевых судов, перегораживающих его в самом узком месте. И если прокладывать путь умело и решительно, то вполне возможно, что небольшое судно могло бы и преодолеть его.

Было решено, что попытку следует предпринять, во-первых, в новолуние, когда стоит почти полная темнота, а во-вторых, в часы прилива, который поможет подлодке войти в пролив, а потом покинуть его. Обоим этим условиям отвечала ночь с 13 на 14 октября.

Так что, если даже лодке придется подвсплыть, чтобы не царапать по дну, она все же попытается проникнуть в акваторию Скапа-Флоу на приливной волне. Времени провести

атаку против крупнотоннажных кораблей на якорных стоянках у нее будет совсем немного, после чего лодке придется пробиваться обратно к выходу, борясь с приливным течением, пока оно не достигло предельного напора.

Прилив в Пентленд-Ферт между Шотландией и Оркнейскими островами и в проливах поменьше между островами достигает большой силы; максимум его скорости – десять узлов, в то время как подлодка класса VII выжимала на поверхности предельную скорость пятнадцать – шестнадцать узлов, в погруженном состоянии могла короткое время держать семь узлов, крейсерская ее скорость составляла три – четыре узла, а если ей приходилось «ползти», не издавая шума, скорость падала еще больше. Чтобы на мощной приливной волне, не давая знать врагу о своем присутствии, черепашьим ходом провести такую конструкцию, как подводная лодка, по узкому проходу, миновать два судна, затопленных в самых неподходящих местах, все время меняя скорость и направление в соответствии с рисунком берегов и состоянием русла, – для всего этого требовалось незаурядное умение!

Гюнтер Прин как нельзя лучше подходил для такого убийственного рейда. Из всех командиров субмарин, что были в то время в строю, он обладал самым большим опытом морских походов и прежде, чем прийти на подводную лодку, служил в торговом флоте, где получил капитанскую лицензию. Более того, он обладал такими личными качествами, которые и могли обеспечить успех: холодной головой, стальными

нервами, умом и, кроме того, энергией и отвагой.

Но вместо того чтобы погрузиться в темноту новолуния, небо в ночь рейда было ярко освещено полярным сиянием. Тем не менее, Прин решил не отказываться от попытки. Прилив достиг самой благоприятной фазы, и, если отложить атаку, кто может гарантировать, задался он вопросом, что следующие ночи не будут такими же светлыми от полярных сияний? А тем временем британский флот может сняться с якорных стоянок и покинуть Скапа-Флоу.

Наконец подготовка была закончена, и его команда замерла в ожидании, готовая к действиям. Отсрочка операции, без сомнения, лишит команду боевого духа, и, может быть, потребуется несколько недель для повторного планирования и подготовки атаки, если вообще ее удастся провести.

Резко меняя курс, Прин вел свою «U-47» в надводном положении по узкому проливу Кирк-Саунд. Уже миновала нижняя точка отлива, и прилив мощно прибывал внутрь материка. Подводная лодка царапнула бортом второе из затопленных судов, но обошлось без повреждений.

Проникнув в Скапа-Флоу, Прин неторопливо двинулся к юго-западу, где располагалась основная якорная стоянка. Она была пуста. В тот самый день, когда «U-47» лежала на дне Пентленд-Ферт, дожидаясь наступления ночи, британский флот вышел в море.

Миновав оборонительные сооружения Саунда, Прин разминулся с английским эсминцем, охранявшим якорную сто-

янку, и, сменив курс, отправился на поиск у северного берега Скапа-Флоу, где для начала обнаружил два тяжелых корабля, стоявших бок о бок у самого берега. Под этим углом зрения было трудно рассмотреть очертания надстроек, но в одном из них он опознал «Ройял Оук». Другой он принял за «Рипалс», хотя потом выяснилось, что это был устаревший авианосец «Пегасус».

Несмотря на убийственное свечение северного сияния – воды Скапа-Флоу, окруженные высокими темными силуэтами холмов, блестели как зеркало, – Прин всплыл почти на поверхность и нанес удар. Из пяти выпущенных торпед только одна попала в цель, и с мостика подводной лодки показалось, что она поразила носовую часть «Ройял Оук».

Как ни странно, после взрыва, в котором нельзя было усомниться, ожидаемой реакции со стороны обороны не последовало, и какое-то время все было спокойно. Выпустив последнюю торпеду из кормовых аппаратов, Прин отошел от цели и подготовился ко второму залпу этой опаснейшей ночной операции. Неторопливо двинувшись вперед, – отнюдь не на полной скорости, как требовали бы благоразумие и предварительно обусловленный порядок действий, – он пошел не в Кирк-Саунд, за которым лежала безопасность открытого моря, а остановился посередине главной якорной стоянки британского флота, ярко освещенной сполохами северного сияния. Тут он стал ждать, пока пустые трубы торпедных аппаратов зарядят уже снаряженными пятью другими торпеда-

ми.

Через двадцать минут – рекордное время, но только не для Прина, который стоял у выхода из вражеской мышеловки, зная, что теперь охрана удвоит бдительность, – ему доложили, что торпедные аппараты готовы к бою, и он развернулся для новой атаки. На этот раз, держась на той же глубине, он сократил дистанцию выстрела. Торпедный залп поразил цель, и, подброшенный чудовищным взрывом, «Ройял Оук» взлетел в воздух.

Теперь враг наконец отреагировал. Считая, что подводная лодка никоим образом не может проникнуть к якорной стоянке, оборона Скапа-Флоу, скорее всего, решила, что первый взрыв был результатом не торпедного удара, а взрыва где-то в трюме «Ройял Оук». Позже они передумали, и в воздухе зазвучали сирены воздушной опасности. А пока лодка «U-47» оставалась незамеченной, и ее никто не искал.

Но теперь весь Скапа-Флоу кипел лихорадочной активностью. Лучи прожекторов скользили по воде, трассирующие пули летели по низким параболам. Охота за дерзким взломщиком началась всерьез.

Тем временем подлодка развернулась для отхода. С юго-востока появились эсминцы. Один из них шел под острым углом, отрезая путь к Кирк-Саунд. Скапа-Флоу мерцал огоньками, которыми суда преследования перемигивались друг с другом. Прин прижался к берегу, держа курс в южную часть Кирк-Саунда, чтобы лодка на ходу скрывалась в густой

тени окружающих холмов. Но огонек на клотике эсминца все приближался...

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.