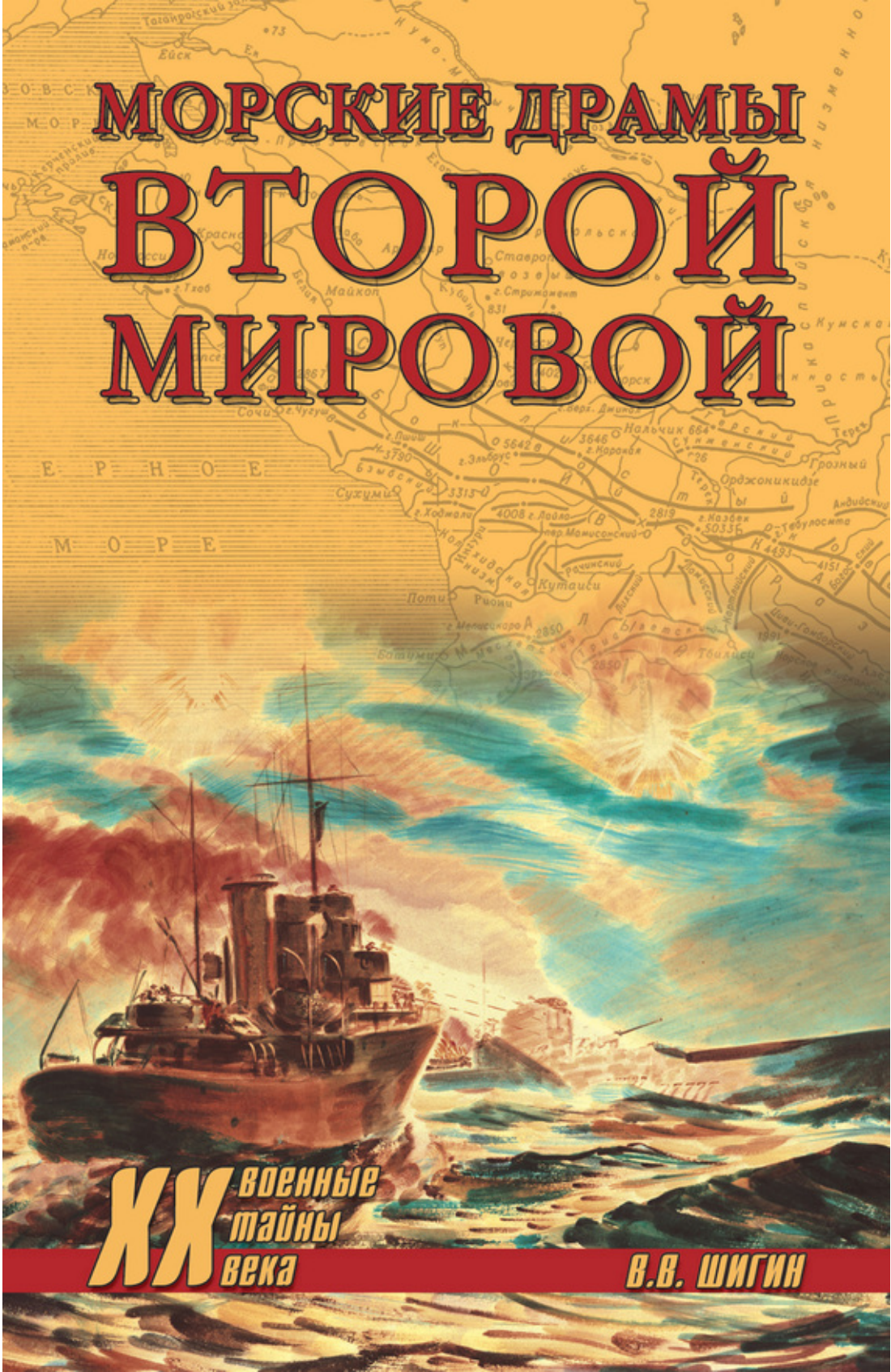




МОРСКИЕ ДРАМЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

XX военные
тайны
века

В.В. ШИГИН

Владимир Виленович Шигин
Морские драмы Второй мировой
Серия «Военные тайны XX века»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17104477
Морские драмы Второй мировой / Шигин В.В.: Вече; Москва; 2012
ISBN 978-5-4444-7940-7

Аннотация

Морские сражения Второй мировой войны не уступали по своему значению и драматизму многим сухопутным. Однако обстоятельства их до сих пор остаются загадкой.

Как готовилось и осуществлялось в 1939 г. дерзкое нападение германской подводной лодки U-47 знаменитого Гюнтера Прина на английскую базу ВМФ Скапа-Флоу, во время которого был потоплен линкор «Ройал Оук»? Что стало причиной гибели в 1943 г. лидера «Харьков» и двух эсминцев «Беспощадный» и «Способный» и почему после этой трагедии Сталин запретил до конца войны использовать корабли Черноморского флота в военных операциях? Действительно ли в 1943 г. американские ученые провели опасный эксперимент с командой эсминца «Элдридж», после которого часть людей потеряла рассудок, а корабль был списан? На эти и другие вопросы отвечает в своей новой книге писатель-журналист В. Шигин.

Содержание

Гюнтер Прин. Тайны и легенды третьего рейха	4
Черный день Черноморского флота	46
Заговор умолчания	47
Черное море, октябрь 1943 года	50
Подготовка к удару	55
Корабли и командиры	58
Начало операции	66
Конец ознакомительного фрагмента.	70

Шигин В.В. Морские драмы Второй мировой

Гюнтер Прин. Тайны и легенды третьего рейха

Наверное, ни с одной из подводных лодок Второй мировой войны не связано столько тайн и недомолвок, как со знаменитой немецкой U-47, причем, как ни странно, самое прямое отношение к ней имел и Советский Союз, хотя «сорок седьмая» даже не дожидая до 22 июня сорок первого года. С чего нам начать рассказ об U-47? Видимо, с его конца...

...Летом 1945 года в прихожей фрау Шмидт раздался внезапный звонок. На пороге стояли двое.

– Вы мать Вилли Шмидта? – спросили они.

– Да! – хмуро ответила пожилая женщина.

– Мы матросы с U-47! – сказал один из пришедших. – И хотим исполнить свой товарищеский долг, передать вам последний привет от вашего сына, который умер у нас на руках полгода назад! Мы с ним были очень дружны, а потому обещали навестить вас

– Как полгода назад? – воскликнула изумленная женщина. – Где?

– Известно где! – мрачно вздохнул один из пришедших. – В концлагере Торгау!

– В каком концлагере! Ведь мой Вилли погиб со всем экипажем своей подводной лодки еще в марте сорокового года!

– Да, фрау, лодка наша действительно погибла, но это лишь часть правды, потому что все мы во главе с командиром к этому времени уже были арестованы и находились за колючей проволокой.

Пока онемевшая от услышанного известия женщина приходила в себя, посетители, извинившись за беспокойство, ушли.

В течение нескольких последующих лет мать сигнальщика с U-47 обивала пороги всевозможных инстанций в надежде узнать что-либо о судьбе сына. Но все было тщетно. Чиновники лишь недоуменно поводили плечами.

– О чем вы говорите! U-47 со всем своим героическим экипажем погибла в Северной Атлантике в марте сорокового года!

– Но это не так! – кричала ищущая правды о сыне мать. – Ко мне приходили его товарищи по подводной лодке. Они говорили, что весь их экипаж и мой сын не погибли в океане, а были брошены в концлагерь!

– О чем вы говорите! – возмущались чиновники. – Гюнтер Прин и его команда погибли на боевом посту во славу рейха. Вас, наверное, кто-то попросту разыграл!

– Но этого не может быть! – настаивала убитая горем мать. – Я хочу лишь знать правду: где погиб мой единственный сын?

– Увы, но мы ни чем больше не можем вам помочь, – уже отмахивались от назойливой посетительницы сотрудники контор. – У нас много работы. Прощайте!

Отчаявшись выяснить хоть что-нибудь о судьбе своего сына, фрау Шмидт обратилась к журналистам. Вскоре в печати промелькнуло несколько статей о загадочной судьбе экипажа U-47, но на этом все и закончилось. Да и кого в послевоенной Германии могла интересовать судьба какой-то, пусть даже некогда знаменитой подводной лодки, когда таких, как она, погибли сотни! Кого могла волновать судьба двух десятков подводников, когда на полях Второй мировой погибли миллионы?

Что стало с безутешной фрау Шмидт, мы уже, наверное, никогда не узнаем, да и надо ли! Удел всех потерявших сыновей матерей один и тот же... Кем были те два неизвестных

мужчины, что заходили к фрау Шмидт, тоже осталось неясным. Так родилась еще одна, но далеко не последняя, из множества тайн, окружающих до настоящего дня подводную лодку U-47 и ее экипаж, а также ее командира капитан-лейтенанта Прина. А потому наш рассказ дальше пойдет именно о нем.

Гюнтер Прин родился в 1908 году в старинном и известном своими морскими традициями Любеке. Семья будущего подводника была бедна, а после гибели отца под Верденом вообще еле сводила концы с концами. Впоследствии Прин вспоминал, что временами мать даже боялась открывать приходящие ей счета, зная наперед, что оплатить их она не в силах. В пятнадцать лет Гюнтер ушел навсегда из дома, чтобы заработать себе на сносное питание и хоть как-то помочь матери поднять младших. В те годы Германию трясло в конвульсиях послевоенной лихорадки. За доллар в то время давали 4200 триллионов марок, количество, которое просто невозможно себе представить. В ту пору даже зарплату рабочим выдавали дважды в день, ибо за несколько часов курс марки скатывался на несколько нулей.

Первое время Гюнтер кое-как зарабатывал на жизнь, пристроившись гидом на Лейпцигской международной ярмарке. Скопив немного валюты, Прин смог оплатить свое обучение в Гамбургской мореходной школе. Получив удостоверение матроса, он устраивается юнгой (иных вакансий попросту не было) на каботажный пароход «Гамбург». Однако в первом же рейсе пароход попал в сильный шторм неподалеку от Ирландии и затонул. Каким-то чудом Прину удалось доплыть до берега. Первое испытание, впрочем, нисколько не охладило его тяги к морю, и вскоре он уже плавает на других судах. Трудлюбивый и настойчивый, спустя несколько лет Прин добивается главной мечты своей жизни – получает диплом капитана. Но здесь честлюбивого юношу ждало горькое разочарование Свободного судна для него так и не нашлось. Немецкий торговый флот в ту пору был весьма мал, а на причалах стояли ждущие хоть какой-нибудь работы толпы моряков. Настал день, и среди них оказался 24-летний Прин. Отчаявшись в конце концов устроиться на какое-нибудь, даже самое плохонькое, судно, он вынужден был записаться в так называемую Добровольческую армию, созданную специально для таких, как он, кто уже потерял всякую надежду на работу и перед кем уже не было впереди ничего, кроме голодной смерти. Теперь Прин трудится на самых черных работах за кусок хлеба и крышу над головой. Жизнь явно не складывается, оставляя его на обочине. Трудно сказать, как сложилась бы дальше судьба Прина, если бы не его величество случай. Совершенно случайно в руки Прину попадает газета с объявлением о наборе молодых моряков в возрождаемый германский военный флот. Терять Прину было нечего, и он без долгих раздумий в январе 1933 года записывается в Кригсмарине. Наверное, это был его последний шанс обмануть злодейку-судьбу. Вскоре Прину удастся поступить в школу подводников. Там у него произошла встреча с человеком, во многом предопределившая всю его последующую жизнь. Один из лекционных курсов будущим подводникам читал известный в то время энтузиаст подводного дела в Германии Вернер Хартман. Хартману пришелся по душе любознательный и старательный ученик, и, когда пришло время выпуска, он забрал Прина на свою лодку, входившую в состав единственной тогда флотилии германских подводных лодок «Веддиген», которой командовал капитан цур зее Карл Дениц. Вместе с Хартманом на U-26 Прин участвовал в Гражданской войне в Испании. Несмотря на то что лодка особо выдающихся результатов тогда не добила, Прин все же сумел отличиться. Несмотря на скромное матросское звание, Хартман доверил ему самостоятельное несение ходовой офицерской вахты, с чем Прин блестяще справился. Здесь сказались как личные качества молодого честлюбивого подводника, так и его достаточно солидный опыт службы в торговом флоте. А когда лодка вернулась из похода в Киль, Хартман рекомендовал своего воспитанника на годичные курсы командиров-подводников. Во время учебы Прин женится, у него рождается дочь. В 1938 году Прин заканчивает курсы и сразу же ввиду блестящих результатов и имеемого опыта получает под свою команду новейшую U-47.

Принадлежащая к типу «7В» подводная лодка была только что спущена на воду с кильской верфи. Это была обычная серийная полторакорпусная субмарина. Длина ее составляла 66,5 метра, при наибольшей ширине в 6,5 метра и осадке 5,8 метра. Имея водоизмещение в 763 тонны надводное и 867 подводное. Под дизелями лодка развивала ход до 17 узлов, а под электромоторами – до 8. Экипаж насчитывал 44 человека, четверо из которых – командир, помощник, штурман и механик – были офицерами. Вооружение подводной лодки составляли четыре носовых и один кормовой торпедных 533-мм аппарата, одно 88-мм и одно 20-мм орудия. Время экстренного погружения субмарины составляло 46 секунд.

Наконец-то сбылась самая заветная мечта жизни Прина, и он стал полновластным хозяином корабля. Может быть, именно поэтому теперь он ищет любую возможность, чтобы вырваться в море.

– Я предпочел бы месячные маневры в Атлантике любому отпуску! – не раз говорил он в кругу друзей.

В мае 1939 года, во время маневров Кригсмарине в Бискайском заливе, Прин обратил на себя внимание командира флотилии подводных лодок капитана цур зее Карла Деница. Тогда между знаменитым мысом Трафальгар и западным входом в Ла-Манш два десятка немецких подводных лодок усиленно отрабатывали тактику будущих «волчьих стай». Апогеем маневров стало всеобщее нападение на конвой условного противника и его полный разгром. Прин стал главным героем этой учебной баталии. Все учебные атаки, в которые выходила его U-47, были на редкость успешными. Дениц был очень доволен как результатами маневров, так и действиями Прина.

...В первый свой боевой поход Прин вышел накануне нападения на Польшу. 1 сентября, получив условный сигнал, он сорвал печати с хранившегося в командирском сейфе секретного пакета.

– Поздравляю всех с началом большой войны! – объявил Прин команде.

– С кем воюем на этот раз? – кинулись с расспросами возбужденные новостью матросы.

– Как всегда, с англичанами и французами, ну и заодно немного с поляками! – пожал плечами командир.

Первой жертвой только что начавшегося вооруженного противостояния стал британский пассажирский лайнер «Аттения», атакованный и уничтоженный по ошибке подводной лодкой U-30. Мировая общественность была потрясена количеством погибших женщин и детей. Немцы неуклюже оправдывались, но всем было ясно, что это всего лишь начало настоящего разбоя на морских и океанских дорогах.

Спустя четыре дня настал черед открыть свой боевой счет и Прину. U-47, всплыв, расстреляла из орудий нараввавшийся на нее французский пароход «Босния». Спустя четыре дня Прин удачно расстреливает из пушки груженный британский сухогруз «Рио Клара», а затем удачно торпедировал еще один сухогруз – «Гэртэвон». Мировое побоище еще только начинало набирать первые обороты, а Прин уже вырвался вперед по количеству утопленных судов противника в ряды «передовиков» подводной войны. На его боевом счету было уже 8270 потопленного тоннажа.

В Киле U-47 встречали оркестром. Еще бы, первый боевой выход в море, и сразу такой успех! Гросс-адмирал Редер лично представил Прина к Железному кресту 2-го класса. Экипаж субмарины получил двухнедельный отпуск.

Тем временем последовал новый успех немецких подводных сил. 17 сентября U-29 западнее Ирландии подстерегла и утопила первый боевой корабль неприятеля, и какой! Авианосец «Корейджес»! Начало подводной войны было явно блестящим.

Вот как вспоминал о своих первых удачных походах Прин в своей книге «Командир подводной лодки»: «Было два часа ночи. Я лежал у себя в полусне, не дающем отдыха. Из

радиорубки напротив доносилось попискивание морзянки, отделенное от меня только байковой занавеской. Это большое неудобство на борту.

Штейнхаген доложил:

– Командир, радиосигнал всем подлодкам. Немецкий самолет сбит в Северном море. Указаны координаты.

Я вскочил, схватил фуражку и бросился в центральный пост. Бросив взгляд на карту, я увидел, что указанное место лежит близко к нашему курсу. Я поднялся в рубку. Вахта на мостике стояла, укутавшись в теплую одежду. Мороз был сухой и пронзительный. Дав приказание вахте «искать сбитый самолет», я вернулся в центральный пост, указал новый курс и велел разбудить меня в семь часов, если не случится ничего неожиданного.

Ровно в семь меня разбудил Рот, включивший свет над моей головой. Когда я поднялся на мостик, ранний утренний туман полосами расходился по воде. Самолета не видели, и ничего не произошло во время моего сна. Нам не везло, мы уже прошли указанное место, где в море болтался беспомощный экипаж самолета.

Погруженный в свои мысли, я спустился в кают-компанию. Там уже завтракал Барендорф. Мы сидели друг против друга, он что-то говорил, но я едва слушал его, потому что мысли были заняты беспомощными летчиками. Мы должны добраться до них так или иначе. Вдруг меня озарило. Я бросился в центральный пост и приказал:

– Лево на борт. Курс двести сорок пять градусов.

Я вернулся к столу. Барендорф искоса посмотрел на меня, но ничего не сказал. Потом он встал и пошел на мостик. Я продолжал завтракать.

С мостика передали:

– Огни впереди.

Я поднялся в рубку. Барендорф указал вперед, в туман:

– Я видел белый свет оттуда.

Мы приблизились к месту. На волнах плавал круглый темный предмет – плавучая мина. Мы обошли ее и прямо перед нами увидели темно-серую тень, плывущую к нам. Это оказалась разборная шлюпка с тремя людьми на борту. Несколько человек из нашей команды стояли у поручней, наблюдая и радуясь.

– Эй, – закричал боцман трубным голосом, – довольны ли вы, парни?

В ответ закричали с шлюпки. Два человека вскочили, замахали руками, подбрасывая шлемы над головой. Мы медленно маневрировали около шлюпки. Летчики перестали грести и от радости чуть не забыли подхватить линь, который мы им бросили. Потом им помогли подняться на борт. Сначала поднимали раненого.

– Где самолет? – спросил я.

– Утонул, – ответил летчик.

– Кто-нибудь из команды пропал?

– Да, сэр. Капитан.

– Почему?

– Убит.

– Полный вперед, – скомандовал я.

Мы должны были побыстрее убраться отсюда, потому что пламя, зажженное летчиками, могло привлечь противника. Мои люди помогли раненому пройти в люк. Совсем молодой, он был бледен и изможден» Два других сержанта последовали за ним.

Внизу закипела бурная деятельность. Раненого летчика положили на койку инженера, и пять человек принялись раздевать его. Двое других сидели на койке, окруженные командой, которая забрасывала их вопросами, угощая одновременно чаем, шоколадом и сигаретами. Я не поверил своим ушам, когда услышал, как Валу, кок, предлагает летчикам яичницу.

Он обычно берег яйца как наседка, бросаясь на каждого, кто осмеливался намекнуть, что хотел бы съесть яичко.

Когда я подошел, раненый мальчик попытался встать, но я мягко подтолкнул его обратно и осмотрел раны. Одна пуля зацепила плечо, другая прошла через икру. Раны были чистыми и не грозили осложнениями. Пока я осматривал его, я попросил рассказать, что случилось, чтобы отвлечь его внимание.

— Как раз над каналом мы столкнулись с английским истребителем. Он атаковал нас и прочесал из пулемета. Мы ответили, а потом инженер закричал, что пробита система охлаждения и мы падаем. Английский самолет развернулся и снова пошел на нас. Наш капитан бросился к пулемету. Вдруг ветровое стекло стало красным, летчик закричал: “Я не вижу!” В следующий момент мы очутились в море. Все были в порядке, только капитан мертв. Он был ранен в голову, и поток воздуха разбрызгал его кровь по стеклу. Мы вытащили его. Все это время английский самолет кружил над нами, как ястреб. Каждый раз, когда видел кого-нибудь из нас, он стрелял. Вот почему я получил две пули. Наконец мы вытащили мертвого капитана на крыло и достали шлюпку. Тогда английский летчик, грязная собака, перестал стрелять. У нас был карманный компас, и мы начали грести на восток. Английский самолет некоторое время кружил над нами, потом прилетел второй “бристоль” и прошел низко над нашей лодкой. Они не стреляли, но и не пытались спасти нас. Мы гребли весь день и всю ночь, потом еще ночь, около сорока часов. Мы установили очередь: один греб в течение часа, другой правил, третий спал... Спать удавалось немного. Время от времени мы зажигали свет, а потом увидели вас. Сначала мы подумали, что это англичане, а когда услышали, что вы говорите по-немецки, чуть с ума не сошли от радости. — Он остановился.

Я закончил перевязку.

— Ну, теперь ты прежде всего должен поесть и хорошенько поспать, — сказал я.

Всех троих накормили и уложили спать. Я послал по радио сообщение: “Летчиков подобрали, продолжаю свой курс”

Я не видел гостей до следующего утра. Два сержанта стояли рядом и смотрели на маленький кусочек неба, показавшийся в люке боевой рубки. Они казались птицами в клетке. Я определил их в вахту на мостик, чтобы они могли время от времени побыть немного на свежем воздухе. Мы надеялись, что спасение летчиков будет хорошим предзнаменованием, но с того часа, как мы взяли Иону на борт, мы не видели ни одного объекта. Погода была идеальной, солнце сияло на безоблачном небе, море слегка волновалось. Хотя после заката долго еще оставалось светло, небо и вода на горизонте оставались пустыми. Одиннадцать дней мы шли по району, считавшемуся одним из лучших для охоты. Нервы были натянуты до предела. Бинокли прилипали к глазам, когда мы осматривали горизонт с мостика. Не видно было ничего: ни дыма, ни мачт, ни парусов. Постепенно нас охватило настроение, сравнимое только с болезнью полярников. Малейшая провокация вела к вспышкам гнева и скандалам. Если смена на мостике задерживалась на две минуты, происходила дьявольская ссора. Даже обычное “Смотри в оба” застревало в горле, когда я уходил с мостика.

На рассвете двенадцатого дня мы проводили дифферентовочное погружение. Я стоял у перископа и позвал Бома:

— Густав, чертов перископ опять изгажен.

— Но я чистил его, сэр.

И в этот момент я увидел пароход. Это был шок.

— Внимание на постах! — прокричал я.

Мы быстро приблизились к одинокому танкеру, который пытался обойти нас диким зигзагом. Мы погрузились и вышли у него за кормой.

— Приготовить пушки! — приказал я, но случайно повернулся, и кровь застыла в жилах.

На западе появился лес мачт, большой конвой. Мы немедленно погрузились. Мы чуть не попали в ловушку для подлодок, поскольку единственное судно было послано как приманка. Я решил идти за конвоем. Мы шли за ним в течение трех часов, намереваясь отрезать один корабль. Но это было безнадежно, потому что под водой мы шли слишком медленно. Когда мы снова всплыли, лес мачт был далеко на горизонте. Только траулер шел к нам, вспенив носом волны. Мы снова погрузились и снова всплыли. На сей раз из облаков на нас выскочил “сандерленд”, так что пришлось быстро погружаться, чтобы спрятаться под водой. К этому времени конвой скрылся. Я проклял наше невезение, пока смотрел в перископ, как вдруг заметил пароход, лениво приближающийся к нам. Очевидно, он выпал из конвоя. Я определил его водоизмещение примерно в 6 тысяч тонн. Палуба была уставлена огромными ящиками, а на баке я насчитал восемь пушек. Мы погрузились и послали торпеду, ударившую в середину корабля. Через перископ я наблюдал, как команда садится в шлюпки. Потом пароход медленно исчез в вихре пены. Когда мы повернули прочь, на воде еще можно было видеть прыгающие ящики. Через планки виднелись детали самолетов, крылья, пропеллеры и так далее. Мы смотрели, как они тонут один за другим.

– Эти птички уже никогда не взлетят, – с удовлетворением сказал Мейер.

Я надеялся, что теперь заклинание разрушено, но невезение оставалось с нами, и следующие семь дней мы не видели ничего, кроме неба и воды. Полярная болезнь на борту приняла размеры эпидемии. Мы не могли выносить даже вида друг друга, а увидеть, как кто-то чистит зубы или ест, было достаточно, чтобы начало тошнить.

На седьмой день вахта в рубке заметила пароход. Это опять был конвой, обнаруженный одним из летчиков. На горизонте появилась длинная линия, около тридцати кораблей. Поскольку мы находились в невыгодной позиции, я позволил конвою пройти, подошел сзади и сделал широкий круг. Был уже вечер, когда мы снова вошли в контакт, но на этот раз мы хорошо разместились. Они казались прекрасным силуэтом на фоне вечернего неба. Я выбрал три самых больших: танкер 12 тысяч тонн, еще один 7 тысяч и грузовое судно, тоже 7 тысяч тонн. Мы приблизились к ним под водой. Я буквально прилип к перископу и наблюдал, как первый офицер передавал мои приказы. Выстрелил аппарат номер один, за ним второй, через несколько секунд должен был выстрелить третий, но не выстрелил. С носа докатились звуки спора, но тогда я не обратил на это внимания. Я наблюдал эффект взрывов. Первый удар был по 12-тонному “Кадиллаку”. Потом глухой звук детонации, фонтан воды, за ним появился окутанный желто-коричневым дымом корабль. Второй удар. Я не мог поверить своим глазам. Мы не целились в этот корабль: “Грация”, водоизмещение 5 тысяч тонн. И сразу после нее грузовой корабль 7 тысяч тонн. Во все три корабля попали точно, ни один из них нельзя было спасти. Мы убрались как можно быстрее, в кильватере уже рвались глубинные бомбы. Я повернулся к торпедисту:

– Какого черта, что там случилось? Почему не стреляли по команде?

Он выглядел сконфуженным.

– Простите, я поскользнулся и попал на рукоятку, торпеда вышла слишком рано.

Я засмеялся:

– По крайней мере, хоть куда-то попал. Но ты лишил нас тысячи четырехсот тонн.

Он минуту помолчал, потом спросил:

– А сколько всего, командир?

– Двадцать четыре тысячи тонн.

Новость облетела лодку, и лица засияли, как небо после затяжного дождя. Наконец нам повезло.

Через две ночи мы заметили пароход, нагруженный пшеницей. Около 2800 тонн. Чтобы поберечь торпеды, я заставил команду сесть в лодки и отплыть от корабля. Мы были

довольно далеко от берега, поэтому я последовал за спасательными лодками и дал им хлеб, колбасу и ром.

Следующий день принес нам два корабля. На рассвете мы поймали корабль водоизмещением 4 тысячи тонн с грузом леса и расправились с ним несколькими выстрелами ниже ватерлинии. После полудня мы встретили датский танкер, нагруженный дизельным топливом. На мостике он нес огромный барьер из мешков с песком. Мы ударили по нему несколькими снарядами, но вместо того, чтобы затонуть, корабль все выше и выше поднимался из воды, поскольку топливо вытекало в море, и он становился все более плавучим. Мы прицелились в его машинное отделение, и только тогда корабль начал тонуть. Спасательные лодки и команда были уже на некотором расстоянии, когда мы увидели трех человек, плавающих в воде. Это были третий и четвертый механики и кочегар. Капитан не позаботился о них, а оставил тонуть в машинном отделении. Я остановился, подобрал их, догнал спасательные шлюпки и передал людей. К капитану-”христианину” я обратился с короткой речью, начавшейся: “Ты чертов подонок...” и заканчивавшейся на подобной ноте. Теперь у нас на счету было почти 40 тысяч тонн, 39 885, если быть точными. Мы были довольны собой.

Но потом мы получили сообщение по радио: “Немецкая подлодка вернулась после патрулирования, потопив 54 тысячи тонн”. Ее командир проходил у нас практику. У людей вытянулись лица. Штейнхаген, наш заводила, выразил общее мнение:

– Обидно смотреть, как эти молодые выскочки нас обставляют.

Его огорчение потрясло меня, оно было каким-то детским, но в то же время меня обрадовал дух команды. Я вызвал первого и второго офицеров. В итоге наших дискуссий выяснилось, что у нас осталось только шесть крупнокалиберных снарядов и несколько торпед. Следующей ночью одна из торпед ушла в белый свет. Пароход прошел мимо нас на большой скорости и на расстоянии, стрелять надо было быстро. Когда торпеда вышла из аппарата, мы начали считать. Сначала пятьдесят секунд. Каждая секунда делала попадание все менее вероятным. Минута, двадцать секунд.

– Моя прекрасная торпеда, – простонал Барендорф, стиснув зубы.

Мы попытались гнаться за пароходом, но он уклонился от нас, и темнота поглотила его.

Меня разбудила новость, что первый офицер заметил “Эмпайр Тукан”, лайнер в 7 тысяч тонн. Наша лодка тяжело качалась на волнах.

– Мы атакуем снарядами, – сказал я.

– Не уверен, что сможем попасть в таком море, – заметил первой офицер.

Я пожал плечами: еще вероятнее, что мы промахнемся торпедой. Вызвали боцмана Мейера заряжать пушку. Он отказался.

– Стрелять в такую погоду – сумасшествие, – сказал он тому, кто его будил. – Слишком большая качка, чтобы прицелиться.

За ним послали во второй раз с официальным приказом с мостика. Он наконец появился, сонный и раздраженный.

Я инструктировал его:

– Первый выстрел должен быть по пушкам, вы их ясно видите на палубе. Второй выстрел по мостику, чтобы они не могли радировать.

– Есть, – ответил он, щелкнув каблуками. Однако, судя по выражению его лица, он думал, что стоит экономить снаряды.

Мы стояли на мостике и наблюдали стрельбу. Это было последнее наше оружие. Первый снаряд ударил точно между пушками. Второй попал в бак, третий в корму, четвертый промахнулся, пятый не разорвался, шестой, наконец, ударил в мостик и попал в раструб вентиляции. Это было странное зрелище. Давление детонации изнутри вытолкнуло его и бросило прямо на мачту. Все это выглядело как белое привидение на рассвете. Несмотря на последний удар, радио яростно работало, посылая SOS. Команда расхватала шлюпки и

бросилась с корабля. Только радист оставался и продолжал посылать сигналы. Больше мы ничего не могли сделать. Мы должны пожертвовать торпедой, если не хотим, чтобы нам наступали на пятки. В лайнер попали точно в середину. Он разломился, глубоко погрузился в море и вдруг встал на дыбы на фоне неба. Радист все еще оставался на посту. Внезапно мы увидели человека, бегущего по наклонившейся палубе. Он схватил красную лампу и, держа ее высоко над головой, прыгнул с тонущего корабля. Когда он упал в воду, красный свет погас. Мы остановились в том месте, где он скрылся, но не смогли найти его. Затем на севере показались тени, темные очертания в сумерках, возможно эсминцы. Поскольку у нас оставалась только одна годная торпеда, мы решили удрать. Через три минуты Штейнхаген принес мне радиосообщение. Это было последнее сообщение с “Эмпайр Тукан”: “Торпедирован подлодкой, быстро тону. SOS” и потом длинное тире. Это был последний сигнал радиста.

Следующий корабль мы встретили через два дня. Это было греческое грузовое судно, которое мы прикончили нашей последней торпедой. В нем было только 4 тысячи тонн. Штейнхаген просунул голову в дверь.

– Довольно, командир? – спросил он, затаив дыхание..

Я уже посчитал.

– Нет, – сказал я. – У нас только пятьдесят одна тысяча, другая лодка имеет на три тысячи больше.

По лодке прошла волна разочарования. Мы начали обратный путь с одной неисправной торпедой на борту. Я вызвал торпедиста;

– Если торпеда будет в порядке, у нас будет еще один выстрел.

На следующее утро он доложил, что торпеда в рабочем состоянии.

Утро было ясное, спокойное. Мы шли поблизости от берега. Сигнальщик доложил:

– Пароход по левому борту.

Огромное судно с двумя трубами приближалось к нам со стороны солнца диким зигзагом. Против солнца было невозможно определить его цвет, но по силуэту я узнал корабль типа “Ормонде”, свыше 15 тысяч тонн.

– Ребята, – сказал я и почувствовал их волнение, – скрестите пальцы, постарайтесь и добейтесь, – затем скомандовал: – Огонь!

Мы ждали, считая. Секунды тянулись медленно до боли. Корабль был на большом расстоянии, слишком большом, боялся я. Затем вдруг прямо в середине высоко над мачтой поднялся столб воды, и сразу мы услышали треск. Лайнер повалился на правый борт. Спасательные шлюпки спускали в большой спешке, их было много. Между ними в воде подпрыгивали сотни голов. Невозможно было помогать им, потому что берег был близко и корабль еще на плаву. На баке ясно были видны пушки. Мы отступили под воду. Когда через несколько минут мы всплыли, на поверхности моря видны были только спасательные шлюпки. Я спустился к себе, чтобы заполнить военный дневник. Когда я проходил центральный пост, мне в глаза бросилась надпись на двери: “66 587 тонн. Выучи наизусть”».

В послевоенное время было установлено, что заявленные Прином тоннаж был существенно завышен. Этим грешил, впрочем, не один Прин. Завышали свои результаты почти все подводники на всех воюющих флотах.

В целом пока все для Прина и большинства командиров немецких субмарин в море складывалось вполне удачно. Однако командующий подводными силами Германии многоопытный Карл Дениц не мог не понимать, что первоначальные успехи скоро неминуемо пойдут на убыль, так как англичане в самое ближайшее время обязательно усилят свою противолодочную оборону. Нужна была большая победа, причем скорее даже не столько боевая, сколько политическая, победа, которая нанесла бы противнику не только материальный, но и существенный моральный урон.

После долгих раздумий выбор Деница пал на командира U-47 капитан-лейтенанта Прина. При этом у Деница был выбор. К этому времени успели отличиться утопивший лайнер «Аттения» Лемп и уничтоживший английский авианосец «Корейджес» Шукарт. Думается, что не последнюю роль в выборе Деница сыграл тот факт, что Прин, имея уже определенный опыт боевых походов, был, в отличие от остальных командиров лодок, штурманом с большим стажем, а потому можно было надеяться, что он лучше справится со сложнейшим маневрированием, которое предполагалось при выполнении будущей задачи.

Вскоре Прин был внезапно для себя вызван на стоявшую на рейде плавбазу «Вейхзель», где держал свой флаг командующий подводными силами. Вместе с Прином туда были вызваны командир U-14 капитан-лейтенант Велльнер и командующий флотилией фрегатен-капитан Зобе.

Самое просторное помещение плавбазы было отведено под оперативную часть. Все переборки там были увешаны увеличенными в несколько раз аэрофотограммами Оркнейского архипелага и всех прилегающих к нему проливов, а огромный стол в центре занимала карта боевой обстановки в этом районе. Увидев все это, Прин сразу же примерно догадался о причине своего внезапного вызова. Едва офицеры вошли в оперативное помещение, как их встретил сам Дениц. Первым он дал слово капитан-лейтенанту Велльнеру. Тот показал по карте маршрут своей подводной лодки по акватории Оркнейских островов и подробно доложил все детали разведывательного похода, поднялся на палубу. Навстречу к нему вышел сам «папа Карл».

– Как ты думаешь, Гюнтер, – начал он разговор, когда оба вошли в адмиральский салон, – может ли решительный командир провести свою лодку в Скапа-Флоу и атаковать корабли, стоящие там на якоре?

Опешивший от столь внезапного вопроса Прин несколько замялся. Заметив это, Дениц подошел к нему и положил панибратски руку на плечо:

– Я не требую немедленного ответа. Обдумай мои слова. Жду тебя через два дня и хочу услышать твое мнение по этому поводу. Что бы ты ни решил, это никак не повлияет на твою репутацию. Ты же знаешь, Гюнтер, насколько я о тебе высокого мнения!

Это был излюбленный психологический прием, дающий понять командиру подводной лодки, что у него якобы есть выбор. Что касается предприятия, которое задумал Дениц, то оно было на самом деле из категории невыполнимых. Ведь утлой субмарине предстояло прорываться в главную базу ВМС Англии, которую за мощную систему обороны уже давно и не без оснований прозвали «спальней британского флота». В годы Первой мировой войны три германские субмарины уже пытались попытать счастья в водах Скапа-Флоу, но две из них (это были U-22 и U-24) канули без следа, так не успев ничего сделать, а третья, U-18, налетев на подводную скалу, была вынуждена всплыть, после чего ее экипаж был взят в плен англичанами. Но Скапа-Флоу имела для немцев еще и особое значение.

Именно на подходах к этой базе в 1914 году отличился командир U-9 Веддиген, уничтоживший в течение получаса три британских броненосных крейсера. Так началась эпоха боевого использования подводных лодок. Именно в Скапа-Флоу в 1918 году был приведен весь плененный германский линейный флот. Там же он был внезапно самозатоплен самими же немцами, воспользовавшимися халатностью англичан. Для старых «кайзеровских» офицеров, в том числе для Редера и Деница, трагедия Скапа-Флоу всегда висела на душе тяжелым грузом. И нанести удар старому врагу именно в этом месте было для них делом чести. Кроме этого Скапа-Флоу в глазах самих англичан всегда был олицетворением незыблемости их морской мощи, а потому удачный удар именно здесь нанес бы противнику наибольший моральный урон, что было особенно важно в только что начавшейся войне. В немецких же подводниках он, наоборот, вселил бы уверенность в своих силах. А потому атака Скапа-Флоу была больше предприятием политическим, чем чисто военным, хотя и потопление какого-

нибудь из находящихся в базе крупных британских кораблей тоже было совершенно не лишним.

Атаку на Скапа-Флоу Дениц задумывал еще до задолго войны, собирая по крупицам всю возможную информацию о базе на Оркнейских островах. В планы операции был посвящен самый узкий круг специалистов.

В своих воспоминаниях Денниц так описал возникновение замысла атаки главной базы британского флота: «Действия подводных лодок в территориальных водах противника также включали операции против военных кораблей. Самой замечательной из них, бесспорно, является проникновение подлодки U-47 командира Прина в Скапа-Флоу. Тщательная подготовка и блестящее выполнение этой сложнейшей операции, а также ее последствия заслуживают более подробного рассказа. '

С самого начала военных действий мне постоянно хотелось организовать операцию, направленную против Скапа-Флоу. Но, помня о двух неудачных попытках, предпринятых во время прошлой войны капитан-лейтенантом фон Хенигом и лейтенантом Эмсманом, а также о больших трудностях, связанных с подобным мероприятием, я на время отказался от этой мысли.

Основные трудности были связаны с необычными течениями, преобладающими в районе Скапа. В Пентленд-Ферт, к примеру, существовало течение скоростью 10 миль в час. А поскольку максимальная скорость лодки составляет только 7 миль в час, она не в состоянии противостоять такому течению, и оно может занести подводную лодку куда угодно. К тому же мы ожидали, что подходы к Скапа-Флоу, одной из главных якорных стоянок британского флота, будут хорошо защищены сетями, минными полями, боковыми заграждениями и охраняться сторожевыми кораблями. Адмиралтейство, имеющее огромный опыт в этом деле, и главнокомандующий флотом метрополии, вероятно, сделали все от них зависящее, чтобы быть полностью уверенными в абсолютной безопасности своих военных кораблей на якорной стоянке.

Принимая во внимание указанные выше соображения, операция против Скапа-Флоу казалась чистой воды авантюрой. Помню, как я однажды в очередной раз сидел за столом, изучая карту Скапа, ничего нового не придумал, вздохнув, оторвался от карты и поднял глаза на присутствовавшего здесь же моего начальника штаба капитан-лейтенанта Ёрна. Встретившись со мной взглядом, он сделал шаг вперед и уверенно заявил, что знает, как проникнуть в заповедную гавань. Эти слова человека, которому я доверял больше, чем кому бы то ни было, заставили меня отбросить все сомнения и приступить к планированию операции. Еще в начале войны я запросил у командования подробный отчет по Скапа-Флоу, составленный на основании имевшейся тогда информации. Помимо других деталей в нем перечислялись предполагаемые препятствия, преграждающие путь в гавань через различные входы. 11 сентября 1939 года я получил дополнительную информацию в виде данных аэрофотосъемки. Из них стало ясно, что легкие и тяжелые военные корабли располагаются в Скапа, в районе к северу от Флотта, и в проливе между Свита Риза. В дополнение к этому я получил от командира "U-16" капитан-лейтенанта Вельнера, вернувшегося из похода к Оркнейским островам, очень содержательный отчет, касающийся патрулирования, освещения и преобладающих течений. Он считал, что, если нам повезет застать боковые заграждения открытыми, мы сумеем проникнуть в Скапа-Флоу через Хокса-Саунд. Тогда я запросил у авиации как можно более точные аэрофотоснимки всех сооружений, заграживающих входы Скапа-Флоу. 26 сентября мною был получен комплект отличных фотографий, после тщательного анализа которых я пришел к следующим выводам:

Проникнуть сквозь заграждения Хокса-Саунда вряд ли возможно. Проникновение через Свита-Саунд или Клестром-Саунд абсолютно невозможно и дальнейшему обсуждению не подлежит. Пролив Холм-Саунд полностью заблокирован двумя затонувшими торго-

выми судами, которые лежат поперек канала Керк-Саунд, к северу от них находится третье судно. Южнее до самого Лэмб-Холм располагается узкий канал шириной около 50 футов и глубиной 3,5 сажени. По обеим сторонам от него мелководье. К – северу от торговых судов тоже небольшой канал. Берега по обеим сторонам практически необитаемы, и здесь возможно пройти ночью по поверхности при тихой погоде. Основные трудности будут навигационными.

Итак, я решил, что стоит попытаться. Мой выбор пал на капитан-лейтенанта Прина, командира “11–47”. Он, на мой взгляд, обладал всеми личностными и профессиональными качествами, необходимыми для успеха. Я передал Прину все собранные материалы и предоставил право решать – возьмется он за эту задачу или нет. Я сказал, что даю ему на раздумья 48 часов.

Внимательно изучив представленную информацию, Прин решил рискнуть. Для успеха операции было необходимо соблюдать режим строжайшей секретности. Поэтому я сообщил о своих планах только главнокомандующему, причем лично и в беседе с глазу на глаз. Операцию было решено провести в ночь с 13 на 14 октября. Выбору способствовали два благоприятных фактора: тихая погода и новолуние. Я решил, что Прин будет иметь только торпеды и ни одной мины. Целью операции была торпедная атака на цели, которые, мы точно знали, находились в Скапа-Флоу».

Дениц не желал рисковать. Уже после войны на Нюрнбергском процессе были опубликованы личные записи Деница, касающиеся подготовки атаки на Скапа-Флоу:

«1. Возможность проникновения подводной лодки в бухту Скапа-Флоу была предметом обсуждения еще до начала военных действий. Трудно переоценить значение такого рода операций в случае ее удачного завершения.

2. Первым документом, полученным нами, согласно запросу из Главного штаба ВМС, была “Оперативная разработка “Скапа-Флоу” с обозначениями предполагаемых мест установки заграждений. Однако по ним нельзя распознать место возможного проникновения в бухту. Требуется более точные данные.

3. 8 сентября мне сообщили о том, что самолет разведчик погоды 2-го воздушного флота еще в августе произвел аэрофотосъемку Скапа-Флоу. На переданных нам 11 сентября фотографиях изображены тяжелые и легкие корабли, стоящие на якорях к северу от Флотты и в заливе Зунд между проливами Свита и Риза.

4. С 13 по 29 сентября “U-14” крейсировала в районе Оркнейского архипелага. Ее экипаж сумел раздобыть ценные сведения о системе установки сигнальных огней, сторожевых кораблях, батареях и режиме морских течений. Командир полагает, что при отсутствии заграждений вполне реально проникнуть в Скапа-Флоу через пролив Хоска-Зунд.

5. По нашей заявке самолет 2-го воздушного флота 26 сентября ровно в 15.00 произвел аэрофотосъемку Скапа-Флоу. Фотографии дают четкое представление о проливах Клеструм-Зунд, Риза, Свита, Хоска-Зунд (частично) и Холм-Зунд, а также о бухте на подступах к Скапе и Кирквеллу. После аналитической обработки полученных сведений я пришел к следующим выводам: а) по моему мнению, практически невозможно проникнуть через заграждения в проливах Хоска-Зунд, Свита-Зунд и Клеструм-Зунд. б) вход в пролив Холм-Зунд прегражден только лежащим поперек фарватера пролива Кирк-Зунд, по-видимому, специально затопленным пароходом, и еще одним кораблем, лежащим на дне с северной

стороны. К югу от затопленных кораблей и мелководьем у острова Ламб-Холм на глубине 7 метров есть проход шириной 170 метров. Севернее также имеется небольшой проход. На побережье фактически никто не живет. Именно здесь, на мой взгляд, можно ночью проникнуть в бухту в надводном положении во время застоя воды при смене приливного течения. Все остальное целиком и полностью зависит от навигационных навыков командира подводной лодки.

6. Повторная аэрофотосъемка пролива Хоска-Зунд окончательно убедила меня в том, что любая попытка проникнуть через него в Скапа-Флоу обречена на провал.

7. С согласия главнокомандующего военно-морскими силами принято окончательное решение о проведении операции. Наиболее целесообразно провести ее в ночь с 13 на 14 октября, поскольку тогда смена приливного течения происходит в новолуние. Подводная лодка выйдет в море из Киля 8 октября. От постановки мин следует отказаться, так как полностью гарантирует успех только торпедный залп. Оснастить субмарину надлежит электрическими торпедами Г-7.

8. Группа «А» под командованием обер-лейтенанта Вердера получила приказ 12 октября непосредственно перед началом операции провести воздушную разведку бухты Скапа-Флоу, чтобы успеть заблаговременно передать полученные данные командиру подводной лодки.

9. Оперирующие в непосредственной близости от Оркнейских островов подводные лодки «U-10», «U-18», «U-20» и «U-23» нужно немедленно отозвать, чтобы ни в коем случае не потревожить англичан и не дать им повода активизировать свои действия в акватории архипелага. Необходимо приложить все усилия для достижения намеченной цели.

10. 11 октября самолет 1-го воздушного флота, к нашему великому сожалению, без приказа появился в небе над Скапа-Флоу.

12 октября в пятнадцать часов экипаж разведывательного самолета в составе лейтенанта Неве и фельдфебелей Беме и Вольфа точно установил месторасположение авианосца, пяти тяжелых кораблей и крейсера. Затем лейтенант Неве более подробно доложил обстановку ночью в Вильгельмсхафене».

На представленных Деницу фотографиях были хорошо различимы береговые батареи, аэродром, бонно-сетевые заграждения. Затем к Оркнейским островам была послана подводная лодка U-16. Итогом этого разведывательного похода стала ценнейшая информация о прибрежных течениях, режимах работы системы навигационного обеспечения и организации противолодочной обороны в районе, прилегающем к Скапа-Флоу.

Одновременно в подготовке будущей операции была задействована и агентурная разведка. За несколько же дней до вызова Прина адмирал получил весьма важную информацию от капитана нейтрального торгового судна, который незадолго перед этим побывал в порту Керкуэлла, что совсем рядом от Скапа-Флоу, и слышал, что англичане почему-то перестали следить за восточным проходом в пролив, ведущий к базе. Это сообщение почти сразу же подтвердила и аэрофотосъемка. В противолодочном заграждении по чьей-то халатности имелся проход шириной метров в семнадцать, через который достаточно опытный командир вполне мог провести на внутренний рейд Скапа-Флоу свою субмарину. В то же время было совершенно ясно, что долго так продолжаться не может и англичане со дня на день исправят свою ошибку. Надо было торопиться. Однако Дениц решил набраться терпения и подождать согласия Прина на выполнение этого сверхсложного задания. Более достойной кандидатуры

он не видел. 24 сентября в Скапа-Флоу был послан еще один самолет-разведчик, уточнивший последние детали обстановки.

После сопоставления всей информации стало очевидным, что с навигационной точки зрения наиболее подходит для прорыва в базу пролив Хоке. Однако пролив надежно перекрыт боновым заграждением. После Хокса были отвергнуты проливы Свита, Клейстрин-Саунд и Хой-Саунд. Разведка показала, что там мощная и надежная противолодочная оборона. Теперь в поле зрения немцев оказались восточные мелководные проливы Холм-Саунд и Керк-Саунд. Оба были столь малопригодны для судоходства, что англичане избегали ими пользоваться даже в мирное время. Прорыв в залив было решено проводить в новолуние при полной темноте и в часы прилива, чтобы подводная лодка могла в надводном положении пройти над затопленным судном. Учитывалось, что и при выходе из базы будет действовать это же течение, скорость которого достигает величины 10 узлов. В этом случае дизели лодки должны были работать на всю мощность, чтобы обеспечить скорость для преодоления течения. Следовательно, шум подводной лодки значительно повышал вероятность ее обнаружения и уничтожения. Здесь надежда была на то, что лодка «седьмой» серии развивает в надводном положении 15 узлов и это поможет ей вырваться из Скапа-Флоу. Что касается Деница, то он вообще не слишком-то верил в самую возможность возвращения подводной лодки из Скапа-Флоу. Посылаемый в пасть британского флота был почти обречен, но даже при этом политический эффект от атаки подводной лодки-смертника должен был оказаться потрясающим.

1 октября, сразу же после подъема флага, Прин прибыл к Деницу.

– Я готов пробраться в эту чертову ловушку! – бодро отрапортовал он адмиралу.

– Отлично, Гюнтер! – обнял его Дениц. – Сейчас же начинаем работать!

В течение нескольких дней и ночей U-47 усиленно готовили к походу. На подводную лодку были доставлены необходимые карты и навигационные пособия. Была проведена предварительная прокладка генерального курса с применением оперативного времени на путевых картах до мыса Роз-Нем. Пока штурман производил расчет элементов прилива, которые предполагалось использовать для преодоления многочисленных отмелей на пути в английскую базу, готовил маневренные планшеты с ориентирами и линиями опасных изобат, определял девиацию, поправку лага на мерной линии, механик готовил к форсированной работе дизеля и электромоторы, а помощник занимался подготовкой торпед. Из лодки удалили все лишнее, а провизии приняли лишь на небольшой переход. Парогазовые торпеды «Г-5А» были заменены на электрические. Самого Прина буквально измочалили штабные офицеры, пичкая информацией о британской базе. Издерганный, он то и дело срывался на крик, что не прибавляло боевого духа команде. Окончательно атака британской базы была назначена на ночь с 13 на 14 октября.

8 октября 1939 года Прин получил пакет с приказом вскрыть его только на траверзе мыса Роз-Несс. За несколько часов до выхода в море Прин пригласил к себе старшего помощника обер-лейтенанта Эндрюса и штурмана Шпара, рассказал им о предстоящем боевом задании, приказал провести проверку торпедных аппаратов и соблюдать полную секретность, а штурману в штабе получить соответствующие документы.

В установленное время U-47 скрытно покинула Киль. Операция организовывалась в глубочайшей тайне, и об истинной цели похода на подводной лодке знал один лишь командир. Однако Дениц, верный своему принципу всегда, по возможности, лично провожать и встречать подводные лодки, на этот раз сам нарушил свой же приказ и приехал на легковом автомобиле в Арсенальную гавань Киля за несколько минут до отхода Прина. Последнее наставление «папы Карла» прозвучало так:

– Уклоняться от всех встреч с кораблями и самолетами противника! В атаки не вступать!

Наконец упал в воду последний отданный швартов, и U-47 скользнула по черной воде к аванпорту старых шлюзов Кайзер-Вильгельм-Канала, мимо гавани Тирпиц-Хафен, мимо столь знакомой всем немецким морякам кирхи Данкес. Далее был путь по шлюзам. Наконец и они остались позади. Прощально мигнул светом плавающий маяк «Эльбе-1». За ним вдалеке угадывались очертания острова Дюне, а левее – скалистая громада Гельгоlanda. Теперь впереди было только Северное море.

Выйдя из Киля, Прин благополучно пересек за пять суток в надводном положении Северное море и только тогда, соблюдая скрытность, погрузился.

В ночь на 12 октября Прин вскрыл пакет с секретным пакетом. По внутренней трансляции он зачитал его экипажу. Настроение у матросов и офицеров было тревожным. Кто-то некстати вспомнил, что следующий день – это тринадцатое число и к тому же еще и пятница, так что удача в такой день маловероятна, зато гибель почти в кармане! Командиру пришлось объявить, что атака неприятельской базы будет произведена четырнадцатого. Только после этого страсти поулеглись.

Весь день 13 октября U-47, лежа на тридцатиметровой глубине, прослушивала горизонт. В отсеках привычно пахло человеческими телами, щелоком и жженой пробкой. В микрофон корабельной связи Прин объявил:

– Внимание! Сегодня ночью мы попробуем войти в Скапа-Флоу. Сейчас главное – режим тишины! Не забудьте обернуть сапоги тряпками! Всем свободным от вахты отдыхать!

Периодически подвсплывая, Прин осматривал горизонт. Погода не баловала. Море было покрыто барашками пены. По небу мчались рваные облака. Но все было чисто. В вечерних сумерках лодка была уже на подходах к Скапа-Флоу. Всплыли. Небо полыхало сполохами северного сияния. С севера его заволакивали черные тучи.

– Если и дальше будет держаться норд-норд-вестовый ветер, то вскоре все небо очистится от облаков! – мрачно констатировал старший офицер Эндрюс. – Может, лучше перенести операцию на сутки, а пока отлежаться где-нибудь на грунте?

– Нет, – подумав, решил Прин. – Ничего откладывать не станем. Атаковать будем сейчас! Оба дизеля полный вперед!

Зарываясь веретенообразным корпусом в набегавшие волны, 11–47 мчалась вперед максимальным 17-узловым ходом. Внезапно ночной небосвод окрасился ярким северным сиянием. Сполохи рубинового и изумрудного цвета то появлялись, то исчезали. Северное сияние – явление достаточно редкое и красивое, но сейчас оно было весьма некстати. На его фоне подводная лодка была как на ладони. Вскоре показался берег. Среди скал смутно угадывался ведущий в Скапа-Флоу залив Керг-Саунд. Ширина его была не более мили, к тому же полным-полно камней и отмелей. Где-то дальше, по данным разведки, располагались и минные поля. Чем ближе подводная лодка подходила к берегу, тем больше ее сносило течением. Это попутное течение увеличило скорость хода, но оно и крайне затруднило движение, так как лодке то и дело надо было менять курс, чтобы вписаться в весьма крутые изгибы берега, находившегося в крайне близком расстоянии.

– Удивительно, что до сих пор нет никакого признака дозора! – бормотал себе под нос Прин, вглядываясь в даль. – Наш «папа Карл», кажется, рассчитал все точно, ну а уж мы-то его не подведем!

– Вон торчат мачты какого-то затопленного судна! – показал рукой вперед Эндрюс. – Всё, как на нашей карте!

– Согласно разведанным здесь должно быть сразу три затопленных парохода. Сигнальщики, смотреть лучше! – Прин, стараясь не показать окружающим свое волнение, кусал губы.

– Командир, мы, кажется, что-то перепутали! – вновь подал голос старший офицер, вновь сверившись с картой. – Мы входим не в Керг-Саунд, а в Скере-Саунд!

Прин нервно дернулся. Протянув руку, буквально выхватил у Эндрюса карту.

– А, черт, так и есть! Вот почему мы не смогли увидеть три затонувших судна! Поворачиваем!

Скере-Саунд был заливом, который заканчивался глухим необитаемым тупиком Скере-Саунд был путем в никуда. Если бы подводная лодка продолжила свой путь дальше, то вскоре она попросту вылезла бы на камни, а утром была бы расстреляна в упор береговой артиллерией. Плавно развернувшись на фарватере, лодка двинулась другим курсом. Через некоторое время раздался голос сигнальщика:

– Вижу мачты двух затопленных судов!

– Ага, – обрадовался Прин, – теперь-то мы на правильном пути! Смотрите, скоро будет и третий утопленник!

Слева проплыл в ночном молчании остров Лэндхоун. А вот наконец и скалы Мэйленда, большого острова, прикрывающего Скапа-Флоу с севера. Теперь U-47 уверенно шла прямо посередине входного фарватера между Мэйлендом и Лэндхоуном. Течение само несло ее вперед. Чтобы не шуметь, по команде Прина перешли на электромоторы. Теперь субмарина скользила во мраке ночи бесшумной и почти невесомой тенью. На мостике царила тишина, нарушаемая лишь едва слышным гудением репитера пеленгатора. Пока все у Прина шло по плану. Вновь появилось сильное течение. Эхолот давал не более полуметра под килем. Это было и немудрено: ведь при осадке подводной лодки в 4,8 метра Прин вел ее по проливу с глубиной всего в 3,2 метра! От прочной посадки на мель U-47 спасал лишь прилив, несколько поднимавший уровень воды в проливе. Но это было также опасно, ведь субмарина не могла находиться сколько угодно долго на Скапа-Флоуском рейде. Ей необходимо было успеть вернуться до окончания прилива, иначе судьба ее была уже предрешена... U-47 не входила, а буквально вползала во вражескую базу. Вскоре залив повернул вправо, и субмарина, вторя его направлению, тоже развернулась на фарватере.

– Курс 260! – объявил Прин.

– Есть 260! – вполголоса отозвался рулевой Шмидт.

Теперь до затопленных поперек пролива судов было уже меньше мили.

– Будем обходить утопленников с севера! – решил Прин. – Так будет безопасней!

И вот перед форштевнем подводной лодки мачты первого из затонувших судов. В этом месте Кирг-Саунд резко сужался и становился похожим на бутылочное горло. Сила течения сразу же сильно возросла, и Шмидт теперь едва удерживал лодку на заданном курсе. Светившая подводникам луна неожиданно скрылась в тучах, и всё погрузилось в кромешную тьму. Невдалеке были видны ходовые огни какого-то направлявшегося в Скапа-Флоу каботажного пароходика. На мостике замерли, но пароходик не выказывал никаких признаков беспокойства.

Однако успокаиваться было рано Быстрое течение уже несло подводную лодку прямо на затонувшее судно. Казалось, что субмарина просто не сможет протиснуться между останками утопленника и спешащим в базу пароходиком, шедшим немного впереди лодки. Минуты казались вечностью. Теперь малейший неправильный расчет мог обернуться трагедией для лодки. Вот U-47 поравнялась с мачтами затонувшего судна. К своему ужасу, внезапно Прин увидел новое препятствие – то была натянутая якорная цепь парохода, который отстаивался немного севернее. Теперь свободы для маневра почти не оставалось. Казалось, что столкновение лодки с цепью почти неотвратимо. Ну а что произойдет дальше, догадаться было не трудно. На пароходе обнаружат лодку, поднимется тревога, и даже вопрос собственного спасения для поврежденной субмарины будет уже весьма проблематичным, не говоря уже о выполнении задачи.

– Левый дизель стоп! Правый вперед полный! – скомандовал Прин.

Каким-то чудом, но U-47 все же протиснулась между натянутой цепью и затонувшим судном, проскрежетав своим днищем по его конечности. На ее мостике облегченно вздохнули: еще одно препятствие осталось позади. А течение уже несло лодку дальше. Однако главные испытания были еще впереди. Теперь они надвигались в виде обширных мелей, что опоясывали остров Мэнленд.

– Лево руля! Курс 220! – приказал Прин Шмидту.

Подводные скалы Мэнленда тоже прошли буквально впритирку. U-47 была теперь уже в самом центре Керк-Саунда. Залив в этом месте начал наконец-то немного расширяться, и течение заметно ослабло. Теперь подводников ждали уже обширные минные поля, непосредственно прикрывающие этот мелководный вход на рейд Скапа-Флоу. Где-то именно в этом районе в далеком 1918 году погибла на минах германская субмарина UB-116, пытавшаяся добраться до лакомой добычи.

Старший офицер с сигнальщиками до боли в глазах всматривались в воду по курсу. Может быть, они успеют разглядеть зловещие ряды начиненных смертью шаров.

– 35 градусов! Право руля! – командовал Прин.

Теперь подводная лодка шла параллельно побережью. Справа в каких-то пяти сотнях метров показались небольшие домики городка Сэйтмер, окна домов были по военному времени затемнены. Пустынной была и прибрежная шоссейная дорога.

– Вижу велосипедиста! – внезапно доложил сигнальщик.

– Черт побери! – огорчились находившиеся на мостике. – Только этого нам еще не хватало!

Велосипедист меж тем прибавил скорость и скрылся за холмом. Офицеры гадали: увидел или нет? А если увидел, понял ли, что это не британская лодка?

Спустя несколько минут раздался звук приближающегося автомобиля, а затем показался и сам грузовик с включенными фарами. На какое-то мгновение крадущаяся субмарина попала в его луч.

– Англичанам надо было бы этого болвана посадить в тюрьму. Он что, не соображает, что надо соблюдать светомаскировку? – ругался вполголоса Прин.

И снова вопрос: заметил или нет? Несколько секунд спустя машина исчезла из виду.

– Впрочем какое-то время у нас все равно есть, – констатировал Прин, – пока машина доедет до базы и шофер разыщет дежурную службу, а та в свою очередь разберется, что к чему, и объявит тревогу, мы будем у цели, а там уже видно будет, что делать.

Сберегая электроэнергию, снова запустили дизеля, и теперь их неумолчный грохот разносился, казалось, на весь залив. Побережье тем временем приобретало все более и более суровый вид. Скалы на фоне яркого ночного неба смотрелись особенно зловеще. Море было похоже на пустыню. Нигде не было видно ни огонька. Все выглядело совсем не так, как ожидали немецкие подводники, а потому все сильно нервничали.

– Нельзя сказать, чтобы здесь кипела жизнь! – пытаясь хоть немного разрядить атмосферу, произнес старпом Эндрюс, но шутка его так и повисла в воздухе.

– Мы вошли на рейд Скапа-Флоу! – доложил штурман.

Прин, как мог, всматривался в даль, но не видел ровным счетом ничего. Молчали и сигнальщики.

– Давайте для начала оглядим места якорных стоянок! – велел командир U-47. – Руль лево 50!

Подводная лодка покатила влево, прямо на скалы Мэйланда.

– Смотрите все внимательней! – велел Прин. – Может быть, кто-нибудь отсиживается в Хокса-Саунде!

Вот и Хоксаундский рейд. Сразу же резко обозначились очертания небольшого дозорного корабля. U-47 выскочила почти прямо на него.

– Если они видят нас так же четко, как и мы их, то нам сейчас конец! – пробормотал оценивший ситуацию Эндрюс.

И снова неизвестность: а вдруг обнаружили? Но на британском корабле царило полное безмолвие.

– Ветер дует прямо к англичанину, и сейчас они должны уже слышать грохот наших дизелей! – подал голос Прин. – Отворачиваем, пока не поздно! Попробуем поискать в северо-восточном углу у Мэйленда!

Лодка, повернув вправо, прошла еще полторы мили. На корабельных часах было 00.47.

– Мы всего лишь каких-то полчаса мечемся по этому логову, а кажется, что прошла вечность! – бросил кто-то из стоявших на мостике офицеров.

Оба дизеля работали на вентиляцию, и облака выхлопных газов буквально окутывали субмарину со всех сторон.

– Вижу что-то прямо по курсу! – внезапно раздался взволнованный голос второго лейтенанта Зиласа.

– А я ничего не вижу! – это уже поднял к глазам бинокль Эндрюс.

– Нет, есть, есть! – не сдавался Зилас – Это силуэт большого корабля, хотя пока и очень расплывчатый!

– Большой корабль справа по курсу 12 градусов! – увидел цель и сигнальщик.

Прин схватил бинокль, глянув в него, даже присвистнул:

– Да это же настоящее чудовище! Дистанция около трех миль! Похоже, кто-то из линкоров типа «Соверин» или «Куин Элизабет»!

– Скорее всего, по силуэту, все же «Соверин», – повернулся к нему старший офицер. – У «куинов» ходовые мостики значительно больше!

– Для нас разницы особой нет! Мы атакуем его в любом случае! – ухмыльнулся Прин.

Английский линкор явно стоял на якоре. То был флагман флота метрополии «Ройал Оук». Корабль буквально накануне вернулся из района Северного патруля, где попал в приличную болтанку, и теперь команда отсыпалась после всех перенесенных передышек.

– Прямо по курсу еще один корабль! – внезапно раздался голос сигнальщика.

Прин вскинул бинокль:

– Так и есть. Большой корабль с двумя трубами!

Вскоре был уже отчетливо различим еще один английский мастодонт с двумя мощными артиллерийскими башнями. Из-за корпуса более близко стоящего линкора выглядывала его носовая часть.

– Скорее всего, это «Рипалс» или «Ринаун»! – заключил Эндрюс – Они куда длиннее «соверинов» и потому выглядывают из-за него.

Прин кивнул:

– По разведанным, сейчас «Ринауна» в Скапа-Флоу нет, так что это, скорее всего, «Рипалс»!

Подводная лодка тем временем все ближе подходила к избранной ею жертве.

– Торпедные аппараты с первого по четвертый к стрельбе приготовить! – распорядился Прин. – Быть готовыми к срочному погружению!

– Аппараты к стрельбе готовы! – доложили через переговорную трубу.

– Торпедные аппараты товсь! – Прин прильнул к прицелу пеленгатора – Руль лево 10!

U-47 медленно подворачивала носом на безмолвно стоящий линкор. Наконец ее нос был точно устремлен по направлению к жертве. В оптическом стекле пеленгатора было темно от громады неприятельского корабля.

– Первый, второй, третий, четвертый! – крикнул Прин срывающимся голосом – Лос!

Лодку резко качнуло. С мостика были видны устремленные в ночь пенные следы от летящих под водой смертоносных сигар. Старший офицер щелкнул кнопкой секундомера.

– Из четвертого аппарата торпеда не вышла! – доложили снизу.

Прин отмахнулся:

– Разбирайтесь!

Все стоявшие на мостике буквально впились глазами в громаду линкора. Томительно бежали секунды. Раздался взрыв. Но почему-то один. Значит, две торпеды прошли мимо!

– Попадание в носовую часть! – раздалось сразу несколько голосов.

Однако корабль остался в таком же положении, как и прежде, более того, на нем по-прежнему не было включено освещение. Полная тишина царила и над всей Скапа-Флоу.

– Мне кажется, что все это лишь сон! – произнес недоуменный Прин. – Да они просто издеваются над нами! Будем атаковать еще раз! Торпедные аппараты к стрельбе готовить! Первый, второй, пятый зарядить!

Два огромных корабля были похожи на привидения. Однако теперь уже можно было разглядеть, что атакованный линкор заметно осел носом в воду. Подводная лодка, совершая циркуляцию, выходила в повторную торпедную атаку.

– Перезарядить носовые торпедные аппараты! Штурман, рассчитать критический курсовой угол, произвести расчеты для занятия позиции торпедного залпа! – приказал Прин.

– Мостик! Торпедные аппараты к стрельбе готовы! – доложили из первого отсека.

– Право руля! – скомандовал Прин. – Курс 310! Пеленг стрельбы 310!

U-47 разворачивалась для нового удара. Прин посмотрел на часы. Прошло ровно четырнадцать минут с момента первой атаки.

– На этот раз будем подходить еще ближе! – решил он.

Штурман наскоро делал расчеты.

– До цели полторы тысячи метров! – объявил он.

Огромный силуэт корабля вновь заслонил собой полгоризонта.

– Первый, второй, четвертый! Товсь!

– Лос!

На этот раз лодку покинули все торпеды.

– Через две минуты мы будем знать все! – усмехнулся Эндрюс.

Командир промолчал. Шутить ему сейчас не хотелось. Он с тревогой ждал ответного хода англичан, но ничего по-прежнему не происходило.

– Если мы снова промахнулись, то это не корабль, а привидение! – наконец выдал из себя.

Последние слова командира U-47 заглушил страшный грохот, за ним еще и еще. Над атакованным кораблем поднялось огромное облако дыма. Лодку сильно тряхнуло, и с подволока на головы подводников посыпалась пробковая изоляция. Было хорошо видно, как линкор буквально весь вспыхнул.

На главный командный пункт «Роял Оука» после торпедного попадания поступил доклад: «Подводная пробоина в районе форштевня! Повреждены цистерны жидкого топлива, сорваны со стопоров якорь-цепи!». Через 12 минут линкор сотрясают последовательно, с небольшими интервалами, два взрыва у правого борта, и вслед за ними через 5 минут высокий столб воды взметнулся у правого борта в районе дымовой трубы. Это взорвался пороховой погреб зенитной и противоминной артиллерии. Смертельно раненный линкор, шипя и извергая клубы пара из разорванных паропроводов, повалившись на правый борт, опрокинулся, увлекая за собой в холодную пучину 833 человеческих жизни в точке с координатами 58°55'58"северной широты, 02°57'90"западной долготы.

Вместе с кораблем погиб командующий Флотом Метрополии адмирал Блэнгроув. Так погиб линейный корабль британского Королевского ВМФ «Ройял Оук»...

«Я никогда больше в жизни не видел такого ужаса», – вспоминал позднее лейтенант Эндрюс.

Наверное, именно о таких страшных минутах писал когда-то свои бессмертные строки Киплинг:

Вперед, погружаясь носом,
Котлы погашены... Холодна,
В обшивку пустого трюма Гулко плещет волна,
Журча, клокоча, качая,
Спокойна, темна и зла,
Врывается в люки...
Все выше... Переборка сдала!
Слышишь?
Все затопило от носа и до кормы.
Ты не видывал смерти Дикки?
Учись, как уходим мы...

– Это не взрыв корабля, а взрыв склада боеприпасов! – так прокомментировал увиденное сам Прин.

Он наклонился к переговорной трубе.

– Внимание команды! Взрыв, который вы только что слышали, – это взрыв уничтоженного нами английского линкора! – прокричал он туда.

В отсеках радовались и обнимались матросы.

Спустя несколько мгновений подводную лодку стало отчаянно качать, словно какой-то неведомый гигант, схватив ее рукой, пытался вытрясти из нее всю душу, – это до U-47 дошла взрывная волна. А линкор уже грузно переворачивался, являя взору обросшее ракушками днище.

– Каков наш новый курс? – повернулся к Прину рулевой Шмидт.

– Мы возвращаемся домой! – ответил тот. – Оба дизеля вперед полный!

Из книги Прина «Командир подводной лодки»: «Мы подкрались еще ближе. Теперь мы могли ясно видеть выступы оружейных башен, пушки которых угрожающе поднимались к небу. Корабль лежал, как спящий великан.

– Думаю, он относится к классу “Ройал Оук”, – прошептал я.

Эндрюс молча кивнул.

Мы подкрались еще ближе и внезапно за первым силуэтом увидели смутно вырисовывающиеся контуры второго корабля, такого же огромного и мощного, как и первый. Мы смогли узнать его, увидев за кормой “Ройал Оук” мостик и оружейную башню. Это был “Рипалс”. Мы должны атаковать сначала его, потому что “Ройал Оук” – прямо перед нами и никуда не денется.

– Все аппараты готовы.

Команда эхом отдалась по лодке. Затем молчание, прерываемое только булькающими звуками идущей в аппараты воды. Потом шипение сжатого воздуха и тяжелый металлический звук, когда рычаг устанавливается в нужную позицию. Затем доклад:

– Аппарат один готов.

– Огонь! – скомандовал Эндрюс.

Лодка задрожала. Торпеда пошла к цели. Если она попадет, а она должна попасть, так как силуэт прямо перед нашими глазами... Спар начал считать:

– Пять, десять, пятнадцать...

Время казалось вечностью. На лодке не слышно ни звука, только голос Спара тяжело отдается в тишине:

– Двадцать...

Наши глаза неотрывно следят за целью, но стальная крепость остается неподвижной. Внезапно с носа “Рипалса” в воздух поднимается столб воды и доносится глухой звук детонации. Похоже на брань в отдаленной ссоре.

– Попал, – говорит Эндрюс.

Вместо ответа я спрашиваю:

– Второй аппарат готов?

Я направил лодку к “Ройал Оук”. Мы должны были поторопиться, иначе они вцепятся в нас раньше, чем мы выпустим вторую торпеду.

– Пять на левый борт.

Лодка медленно повернула налево.

– Руль на середину.

Мы были прямо против “Ройал Оук”. Он выглядел даже мощнее, чем раньше, Казалось, его тень стремится достичь нас Шмидт управлял лодкой так, словно сам мог видеть цель. Середина корабля в перекрестье. Теперь нужный момент.

– Огонь, – командует Эндрюс.

Снова лодка вздрагивает от отдачи, и снова голос Спара начинает считать:

– Пять... десять...

Но тут происходит нечто, чего никто не ожидал, а те, кто видел, никогда не смогут забыть. Стена воды поднимается к небу. Впечатление такое, будто море внезапно поднялось. Один за другим громкие взрывы звучат, как барабанная дробь в сражении, и соединяются в мощном грохоте, разрывающем уши. Пламя, синее, желтое, красное, ударяет в небо. Небо полностью скрыто этим адским фейерверком Сквозь пламя парят черные тени, как огромные птицы, и с шипением и плеском падают в воду. Фонтаны воды поднимаются высоко вверх, а там, куда они падают, видны обломки мачт и труб. Вероятно, мы попали в склад боеприпасов, и смертельный груз разорвал собственный корабль на части.

Я не мог оторвать глаз от этого зрелища. Казалось, распахнулись ворота ада и я заглянул в пылающую печь. Я посмотрел вниз, в лодку.

Внизу было темно и тихо. Я мог слышать жужжание моторов, даже голос Спара и ответы рулевого. Как никогда раньше, почувствовал я родство с этими людьми, молча выполняющими свои обязанности. Они не видят ни света дня, ни цели и умрут в темноте, если понадобится.

Я крикнул вниз:

– Его прикончили!

Минуто было тихо. Потом могучий рев прокатился по кораблю, почти звериный рев, в котором нашло выход сдерживаемое напряжение последних двадцати четырех часов.

– Молчать! – закричал я, и стало тихо. Слышен был только голос Спара:

– Три румба налево.

И ответ рулевого:

– Три румба налево.

Фейерверк над “Ройал Оук” замирал, лишь изредка оживляемый случайными запоздалыми взрывами. В заливе началась лихорадочная деятельность. Над водой прожекторы шарили своими длинными белыми пальцами. То тут, то там загорались огоньки, маленькие быстрые огоньки над водой, огни эсминцев и охотников за подлодками. Они зигзагами летали, как стрекозы, над темной поверхностью. Если они поймут нас, мы пропали. Я бросил вокруг последний взгляд. Подбитый корабль умирал. Больше я не видел ни одной стоящей цели, только преследователей.

– Лево на борт, – приказал я. – Оба дизеля полный вперед.

Нам оставалось попытаться сделать только одно: выбраться из этого ведьминского котла и в целости доставить домой лодку и команду.

Холмы снова скрылись. Течение, имеющее здесь силу разъяренного потока, схватило нас и бросало из стороны в сторону. Двигатели работали вхолостую. Казалось, мы двигаемся со скоростью улитки, а иногда просто стоим без движения, как форель в горном потоке. Позади из путаницы огней выделились огни эсминца и понеслись прямо к нам. А мы не могли двигаться вперед. Лодку бросало из стороны в сторону, в то время как противник настойчиво нагонял нас. Мы уже могли различать его узкий силуэт на фоне неба.

– Интересно, догонит он нас? – хрипло спросил Эндрюс.

– Самый полный вперед! – приказал я.

– Двигатели работают на предельной скорости, – пришел ответ.

– Включите электромоторы. Дайте все, что можно.

Это был ночной кошмар. Нас как будто держала невидимая сила, а смерть подступала все ближе и ближе. Замелькали точки и тире.

– Он подает сигналы, – прошептал Эндрюс.

Лодка содрогалась, вытягиваясь против течения.

Мы должны выбраться... Мы должны выбраться. Эта единственная мысль стучала в моей голове в едином ритме с двигателями. Мы должны выбраться... Затем – чудо из чудес – преследователь отвернул. Свет скользнул над водой в сторону, а потом послышался звук первых глубинных бомб. С трудом, с болью лодка пробиралась через узкий пролив. Снова стало темно. Откуда-то издали доносились слабеющие разрывы глубинных бомб.

Перед нами лежало море, широкое и свободное, огромное под бесконечным небом. Глубоко вдохнув, я повернулся, чтобы отдать последний приказ в этой операции.

– Всем поста! Внимание! Один уничтожен, один подбит – а мы прошли!

На этот раз я позволил им орать».

Прорыв из Скапа-Флоу был не менее сложен, чем прорыв в нее. Но U-47 опять сильно повезло. Совершенно беззащитная подводная лодка, не погружаясь, в 2.15 прошла через проход в противолодочном ограждении и вырвалась на просторы открытого моря. Англичане (уже проснувшиеся) были теперь заняты больше спасением погибавших на торпедированном корабле, чем поисками причины, приведшей к только что случившейся трагедии.

Всего на две атаки Прин затратил 24 минуты, а общее время проникновения в базу и выход из нее потребовало около пяти часов. На выходе пришлось преодолевать сильное встречное течение, но все обошлось.

U-47 еще находилась на переходе в Киль, когда немецкая агентурная разведка уже передала в Берлин некоторые подробности результатов ее атаки. Как оказалось, Прин потопил флагманский линейный корабль британского флота «Ройал Оук» («Королевский дуб»), водоизмещением в тридцать три тысячи тонн. Вместе с линкором погибло более восьмисот человек команды во главе с самим командующим флотом метрополии адмиралом Блэнгроузом.

Вторым стоявшим за ним линкором, по некоторым данным, был его «систершип» «Ройал Соверин» (по другим данным, это был старый гидротранспорт «Пегасус»). В отличие от «Ройал Оука» у «Роял Соверина» будет совершенно иная, куда более счастливая судьба. Спустя пять лет его передадут в счет раздела итальянского флота советской стороне под новым именем «Архангельск». Благополучно дожив до конца Второй мировой на Северном флоте, бывший «Ройал Соверин» был возвращен британской стороне. Вместо него же советской стороне будет передан итальянский линкор «Джулио Чезаре», получивший наименование «Новороссийск». Судьба «Новороссийска» мистически повторит судьбу «Ройал Оука». Темной октябрьской ночью 1954 года, т. е. почти день в день спустя пятнадцать лет после трагедии Скапа-Флоу, огромный линкор внезапно взорвется, а еще через несколько часов затонет, унеся с собой на дно Севастопольской бухты более шестисот человеческих жизней. Так трагедия одного корабля спустя много лет отзовется в трагедии другого. Ведь до сего-

дняшнего дня в истории гибели «Новороссийска», так же как и в истории гибели «Ройал Оука», все еще остается слишком много белых пятен...

Но вернемся обратно в далекий 1939 год. Из воспоминаний Деница: «Утром 14 октября мы получили информацию о том, что линкор “Роял Оук” потоплен предположительно подводной лодкой. А 17 октября Прин вернулся на базу в Вильгельмсхафен. Он доложил следующее: “Проход в обе стороны через Холм-Саунд был сопряжен с большими трудностями. Мне пришлось двигаться очень близко к блокирующим пролив кораблям, а на обратном пути я попал во встречное течение скоростью 10 миль в час. Проход через Холм-Саунд не охранялся. В Скапа мы заметили “Рипалс” и “Роял Оук”. При первой атаке было отмечено одно попадание в носовую часть “Рипалса”. Перегрузив два торпедных аппарата, атаковали “Королевский дуб”. Отмечено три попадания. Через несколько секунд корабль взорвался. Выйдя из Холм-Саунд, наблюдали повышенную противолодочную активность противника в Скапа-Флоу. Очень мешало северное сияние”».

Спустя некоторое время, несмотря на всю секретность англичан вокруг трагедии в Скапа-Флоу, стали известны некоторые детали происшедшего. Как узнали впоследствии Редер и Дениц, они опоздали с атакой Скапа-Флоу ровно на сутки. Накануне рейд Скапа-Флоу покинули новейшие тяжелые корабли Великобритании, ценность которых была намного выше, чем старого «Ройал Оука». За сутки из Скапа-Флоу ушли в море авианосцы «Арк Ройал», «Гермес», линкор «Ринаун», десять крейсеров и больше десятка эсминцев. Страшно даже предположить, какой погром мог учинить на тесном рейде Скапа-Флоу Прин, если бы вся эта масса кораблей осталась в базе.

Позднее стали известны и некоторые другие обстоятельства атаки Прина. Прежде всего то, почему английское командование даже не пыталось оказать какого-либо противодействия неприятельской подводной лодке. Дело в том, что взрыв торпеды после первой атаки U-47 командование британского линкора приняло за взрыв внутренний, и было поэтому озабочено прежде всего поисками причины взрыва внутри самого линкора. Вместо того чтобы дать команду на поиск возможно проникшей на рейд неприятельской подводной лодки, державший свой флаг на «Ройал Оуке» адмирал Блэнгроув вместе с командиром линкора, после попадания первой торпеды, принялись обсуждать возможность внутреннего взрыва. Это обсуждение продолжалось до самой второй атаки, после чего все было уже кончено. Когда Прин атаковал второй раз, то «Ройал Оук» поразили сразу три торпеды. После этого началась паника, и ни о какой серьезной борьбе за живучесть и спасение линкора уже не могло быть и речи. Продержавшись на воде всего каких-то двадцать три минуты, линейный корабль внезапно для всех перевернулся и затонул. К слову сказать, столь быстрой и неожиданной гибели огромного корабля способствовали и его существенные конструктивные недостатки, в первую очередь очень слабая подводная защита, низкой была и остойчивость линкора. Скорее всего, получив сильный крен от серии взрывов торпед, вызвавших детонацию артиллерийских погребов, «Ройал Оук» зачерпнул большое количество воды своими низко расположенными казематами орудий вспомогательного калибра. Дальше – больше, и вот уже огромная туша флагмана переворачивается вверх дном. Заслуживает внимания и тот факт, что, считая гибель линейного корабля национальной трагедией, британские ВМС до настоящего дня так и не опубликовали никаких подробностей о той давней катастрофе. Небезынтересно отметить и тот факт, что немецкое командование до самого конца войны считало, что Прину удалось поразить торпедами и второй линейный корабль – «Ройал Соверин», который, якобы получив повреждения, все же смог удержаться на плаву. Лишь после войны немцы с горестью узнали, что второй линейный корабль остался абсолютно невредимым.

В своем труде «Война на море» британский военно-морской историк Роскилл так описывает происшедшее в Скапа-Флоу: «Нельзя не отметить силу духа и упорство лейтенанта

Прина, с которым он реализовал рискованный план... До сих пор существуют сомнения относительно маршрута, по которому ему удалось проникнуть на территорию Скапа-Флоу. Видимо, он обошел вокруг одного из бонов, который охраняли весьма немногочисленные сторожевые корабли, или же проник через один из не полностью заблокированных восточных входов. Очевидно одно: все входы на якорную стоянку следовало перекрыть настолько надежно, насколько это было в человеческих силах, причем сделать это было необходимо немедленно. Однако для этого требовалось некоторое время, а пока флот метрополии не мог использовать привычную базу. Печальная ирония заключалась в том, что одно из судов, предназначенное для затопления на входе, прибыло в Скапа-Флоу на следующий день после гибели «Роял Оука»...

И все же результаты атаки, которую столь тщательно и скрупулезно готовили Редер и Дениц, превзошли их самые смелые ожидания. Узнав о позорном потоплении своего линейного корабля, да еще в главной базе ВМС, Англия пришла в состояние настоящего шока. Немецкие же моряки, да и все остальные немцы, теперь не без оснований считали, что отныне былой позор Скапа-Флоу смыт навсегда. Кроме того, сама потеря линейного корабля в только что начавшейся войне была для англичан весьма и весьма ощутимой. Но и это не все! Атака Прина привела к тому, что на несколько месяцев Скапа-Флоу вообще перестала существовать как главная база британских ВМС. Корабли вынуждены были рассредоточиться по иным, более отдаленным от неприятеля, пунктам базирования, что тоже было весьма немаловажно для немцев.

Была в потоплении «Ройал Оука» и еще одна неприятность для англичан. Дело здесь было в одной из древних легенд об адмирале Фрэнсисе Дрейке, о том самом, который в середине XVI века вторым после Магеллана обошел на своей каравелле вокруг Земли, а затем был одним из героев истребления испанской Непобедимой армады. Дело в том, что, умирая, Дрейк якобы завещал Англии свой барабан, который должен был бить тревогу, когда его родине будет угрожать опасность. Легенда гласит, что впоследствии все именно так и происходило: едва над Британией сгустились тучи очередной войны, как барабанная дробь немедленно начинала звучать на одном из британских кораблей. Как гласит легенда, корабль, на котором был слышен звук боевого барабана, считался избранным для особо выдающихся подвигов самим Дрейком. Перед самой Первой мировой войной барабанная дробь внезапно раздалась именно на только что построенном «Ройал Оуке». Веря в удачу Дрейка, именно на «Ройал Оуке» держали свои флаги британские флагманы на протяжении всех лет Первой мировой. Именно веря в удачу, корабль, в отличие от немалого количества пущенных на слом однотипных линкоров, уберегли от переплавки в межвоенный период. Наконец, именно в силу все той же легенды, поднял на «Ройал Оуке» свой флаг и командующий флотом метрополии и в начале Второй мировой. И вот теперь британский флот лишился своего талисмана. Об этой особой и неофициальной стороне моральной угнетенности личного состава английского флота вслух почти не говорили, но думал об этом и делал свои неутешительные выводы в те скорбные дни почти каждый англичанин...

Еще один английский историк так характеризует итоги рейда Прина: «Это было больше, чем победа. Дениц предполагал, что если атака Прина будет успешной, английский флот уйдет на другие стоянки, и будет находиться там, пока Скапа-Флоу не станет более безопасной базой. Еще до этого рейда, Дениц приказал своим лодкам расставить мины в трех наиболее вероятных убежищах – Лох-Эве, Фирт-оф-Форт и Фирт-оф-Клайд. Предчувствие Деница оказалось верным лишь частично, так как англичане начали действовать раньше, чем он ожидал. К 10 октября, то есть еще до успешной атаки Прина, английский флот оставил Скапа-Флоу, действительно опасаясь, что гавань не была надежно защищена от нападения подводных лодок противника. Там остались только «Ройал Оук», «Пегас» и несколько вспомогательных судов. Другие корабли направили прямо в ловушки Деница. От немецких

мин серьезно пострадал новый английский крейсер в Фирт-оф-Форт и линкор “Нельсон” у входа в Лох-Эве».

В ночных событиях 14 октября есть еще одна удивительная деталь. Дело в том, что на Скапа-Флоу боевая тревога не была объявлена не только после первого взрыва на линкоре, что уже непонятно, но и после второго, когда обреченный корабль уже валился на борт, — это вообще невероятно! Почему это произошло, остается только догадываться. Английские источники хранят о причинах столь вопиющей безалаберности командования главной базы своего флота дружное молчание. Именно это позволило Прину спокойно выбраться из лабиринта проливов на чистую воду. В открытом море уже его прикрывали развернутые предусмотрительным Деницем две подводные лодки. Теперь U-47 была почти в полной безопасности. Гремя дизелями, лодка мчалась домой.

Меж тем Киль готовился к встрече U-47. Стоявшие на рейде корабли подняли флаги расцвечивания. Перед самым входом в бухту старший офицер лодки Энгенбельт Эндрас нарисовал на ее рубке мчащегося разъяренного быка, из ноздрей которого во все стороны пышет огонь. Этот знак, названный экипажем «пыхтящий бык», станет с этого момента отличительным знаком U-47. А вскоре и Прину командиры других лодок дадут шутивное, но вполне почетное прозвище: Бык Скапа-Флоу.

На берегу подхода лодки-победительницы ждали огромные толпы народа. Когда же показалась сама субмарина, команды стоящих на рейде кораблей встретили ее настоящим ревом восторга.

Немецкий биограф Прина так описывает чествование командира и экипажа подводной лодки после ее возвращения в базу: «Когда U-47 в сопровождении двух эсминцев вошла в Вильгельмсхафен, ее встречали ликующая толпа, оркестр и делегация очень важных персон, возглавляемая гросс-адмиралом Редером, который поднялся на борт лодки и пожал руку каждому моряку (что было для него весьма нетипично). Он вручил каждому Железный крест 2-го класса. Командиру же был вручен Железный крест 1-й степени. Прин должен был лично доложить фюреру о ходе операции. В полдень в Вильгельмсхафене матросов и офицеров U-47 уже ждали FW 200 и Ju.52 — личные самолеты Гитлера, доставившие весь экипаж U-47 в Берлин. Когда на следующий день они приземлились в Темпельсхофе, все улицы по пути от аэродрома до Кайзерхоф-отеля были забиты толпой, оравшей: “Мы хотим Прина!”» Гитлер принял их в рейхсканцелярии и наградил Прина еще и Рыцарским крестом. Подобной награды за совершенный подвиг был удостоен лишь кайзеровский подводный ас Отто Вединген, который в 1914 году в течение какого-то получаса отправил на дно три британских броненосных крейсера, а Прин стал первым из немецких офицеров, получивших эту награду во Второй мировой.

Вечером в Винтергартен Театре моряков принимал Геббельс. Пропагандистская машина рейха уже начала создавать из Прина образ национального героя и всеобщего любимца. Все газеты запестрели статьями о «подводных рыцарях», «корсарах глубин» и «морских львах рейха». На все лады превозносилась отвага и мужество командира подводной лодки.

Подводники тем временем прошли по ночным клубам, где в их честь на этот вечер был отменен запрет на танцы. Главные торжества были организованы в ресторане «Кайзер», где под звуки модного тогда среди подводников фокстрота «Гольфстрим» произносились тосты и бились об пол на счастье и удачу хрустальные фужеры.

Гюнтер Прин стал кумиром рейха. Геббельс во всеуслышание объявил еще вчера никому не известного капитан-лейтенанта новым Зигфридом. Не было ни одной деревенской школы, где бы отныне на стене не красовался портрет нового героя. Но внезапная слава, если верить немецким источникам, смущала Прина. Письма от женщин, приходившие мешками, он первое время просто выбрасывал, не читая, говоря, что он не кинозвезда. Однако

по прошествии времени он все же изменил этому правилу и чтение писем с изъятиями любви стало для него настоящим хобби. Теперь уже, уходя в очередной раз в море, он всегда брал с собой их по несколько мешков.

– Это развлекает меня в свободные минуты! – говорил Прин друзьям, когда те посмеивались над ним за столь необычный вид отдыха.

Известность на первых порах нисколько не повлияла и на отношение Прина к своим соратникам, он, как и прежде, любил выпить пива и поболтать со старыми друзьями. По свидетельству знавших его, Прин обладал и неплохим чувством юмора. Но при этом, по воспоминаниям коллег-офицеров, на службе «новый Зигфрид» преображался. Он и его офицеры беспощадно выговаривали подчиненным за малейшую ошибку. На борту U-47 всегда царила самая железная дисциплина, а боевой дух экипажа был всегда на редкость высок. При этом ряд авторов отмечает, что команда не слишком любила Прина за его суровость и предельную требовательность. Его ценили, его уважали, но его одновременно боялись, и уж ни в коем случае не обожали.

Вскоре в свет вышла якобы написанная Прином книга «Мой путь в Скапа-Флоу», имевшая большой успех в Германии. На самом деле Прин лишь надиктовал основной сюжет, все же остальное сделали придворные журналисты Геббельса. Спустя некоторое время командиры других подводных лодок стали отмечать, что Прин несколько зазнался и стал держать себя в кругу товарищей несколько высокомерно. Что касается книги Прина, то она стала постоянным предметом для шуток над командиром U-47.

За победными торжествами как-то всеми забылось, что из семи выпущенных Прином торпед четыре почему-то не сработали. Надо отдать должное командиру U-47: он сразу же по возвращении в родную базу немедленно доложил об этом прискорбном факте и даже попытался выяснить причину, но от Прина тогда просто отмахнулись – победителей не судят! Однако совсем скоро об этих невзорвавшихся торпедах всем еще не раз придется вспомнить...

Трагедии Скапа-Флоу уделил немало места в своих мемуарах и Уинстон Черчилль, бывший в ту пору первым лордом адмиралтейства и несший поэтому самую непосредственную ответственность за прорыв U-47. От отставки с поста Черчилля спас тогда лишь малый срок нахождения в должности. Черчилль пишет: «...Произошло событие, нанесшее нашему морскому министерству удар в самое чувствительное место. В 1 час 30 минут утра 14 октября 1939 года немецкая подводная лодка, преодолев сильные морские течения, проникла через наши оборонительные линии и потопила стоявший на якоре линкор “Ройал Оук”. При первом залпе только одна из торпед попала в носовую часть и вызвала приглушенный взрыв. Адмиралу и капитану, находившимся на борту корабля, возможность взрыва торпеды в защищенной стоянке Скапа-Флоу показалась такой невероятной, что они решили, что взрыв произошел внутри самого корабля. Прошло двадцать минут, пока немецкая лодка – а это была именно немецкая подводная лодка – перезарядила свои торпедные аппараты и произвела второй залп. Три или четыре торпеды ударили одна за другой в корпус линкора и вырвали дно корабля. Не прошло и двух минут, как корабль перевернулся и затонул. Большая часть экипажа в этот момент находилась на боевой вахте, но из-за быстроты погружения корабля почти никому, кто находился внизу, не удалось спастись.

Погибло 786 офицеров и матросов, в том числе контр-адмирал Блэгров. Подводная лодка U-47 тихо проскользнула обратно через узкий проход.

Этот эпизод, который можно с полным основанием рассматривать как воинский подвиг командира немецкой подводной лодки, потряс общественное мнение. Это событие вполне могло оказаться в политическом отношении роковым для любого министра, отвечающего за довоенные меры предосторожности. Как новичок, я был избавлен от подобных упреков в эти первые месяцы пребывания на своем посту. Я обещал провести строжайшее расследование.

...17 октября был произведен налет на Скапа-Флоу и близкими разрывами поврежден старый корабль “Айрон Дьюк”, с которого к тому времени были сняты вооружение и броня и который использовался в качестве плавучей базы. Корабль сел на мель и продолжал служить по назначению всю войну. Во время налета был сбит вражеский самолет. К счастью, флот в это время не находился там. Эти события показали, насколько важно было обеспечить защиту Скапа-Флоу от любого нападения, прежде чем пользоваться этой базой. Но прошло почти полгода, пока нам удалось воспользоваться огромным преимуществом этой стоянки.

Нападение на Скапа-Флоу и потеря “Ройал Оука” немедленно побудили адмиралтейство к действиям. 31 октября я вместе с начальником военно-морского штаба отправился в Скапа-Флоу для проведения второго совещания по этим вопросам на флагманском корабле адмирала Форбса. Меры по усилению обороны Скапа-Флоу, о которых мы теперь договорились, предусматривали укрепление боновых заграждений, увеличение количества брандеров в открытых восточных проходах, а также установку управляемых минных полей и других заграждений. Наряду со всеми этими внушительными преградами намечалось увеличить число дозорных судов и установить орудия, которые прикрывали бы все подступы. На случай нападения с воздуха было решено установить 88 тяжелых и 40 легких зенитных орудий, а также много прожекторов и аэростатов воздушного заграждения. Была организована оборона при помощи истребителей, имевших базы на Оркнейских островах и в Уике – на материке. Считали, что все эти мероприятия будут завершены или, по крайней мере, осуществлены настолько, что к марту 1940 года вполне можно будет вернуть сюда флот. Тем временем Скапа-Флоу можно будет использовать как базу для заправки эсминцев».

Лишь после войны стали известны еще некоторые подробности Скапа-Флоуского пролива. Как оказалось, за несколько недель до атаки U-47 британское адмиралтейство, справедливо считая, что установленные в проливе Керк заграждения явно недостаточны, решило приобрести стоящее на приколе в Лондоне большое старое судно и затопить его в соответствующем месте пролива, перегородив его наглухо. Однако бюрократическая машина всегда крутится неторопливо. Государственное казначейство ни с того ни с сего внезапно отказалось выплатить запрошенные владельцем деньги за покупаемое судно. Адмиралтейство настаивало. Начались переписка и выяснение отношений между ведомствами. Наконец после долгих переговоров судно-блокшив было все же куплено. Его уже начали буксировать в залив Керк, когда пришло страшное известие о гибели «Ройал Оука». Англичане опоздали всего на сутки, и если бы Прин вздумал перенести свою атаку всего на одну ночь, как ему предлагали офицеры U-47, то эта атака у него уже наверняка не получилась бы.

Атака Скапа-Флоу имела и весьма значительные последствия для всего хода подводной борьбы во Второй мировой войне. Довольный успехом Прина, Гитлер сразу же ослабил ограничения на ведение войны подводными лодками. Отныне любое неприятельское торговое судно могло быть атаковано без всякого предупреждения, а пассажирские суда в конвое могли подвергнуться нападению после объявления о своих намерениях. Пользуясь расположением Гитлера, Дениц, не теряя времени, тотчас отдал приказ топить любое судно, плывущее без огней в водах, «где можно ожидать» английские суда. Это было началом беспощадной и страшной неограниченной войны на морях...

Отголоски событий вокруг Скапа-Флоу докатились в конце концов и до Советского Союза. Здесь внимательно следили за всеми перипетиями развития мировой войны на море, стараясь извлечь максимальные уроки из всего происходящего. Первым потребовал информацию об атаке Скапа-Флоу Сталин. Молодой и энергичный нарком ВМФ Николай Герасимович Кузнецов также приказал военно-морской разведке собрать для него всю возможную информацию об атаке Скапа-Флоу, а офицерам подплава – ее досконально изучить и сделать соответствующие выводы. Подробные очерки о событиях, связанных с атакой Прина, были опубликованы в главном теоретическом печатном органе ВМФ, журнале «Морской сбор-

ник», там же была развернута и весьма оживленная дискуссия о возможности атак подводными лодками неприятельских кораблей в базах в условиях современной войны. А в публицистическом журнале «Красный флот» вышла даже документальная повесть, посвященная немецкому подводнику.

Но и этим дело на ограничилось! Почти целый разворот атаке Прина уделила... главная газета СССР – «Правда»! Случай сам по себе беспрецедентный. Одновременно с этим знаменитый отечественный кораблестроитель академик Крылов выступил с подробным научным сообщением об уроках гибели британского линкора «Ройал Оук» на... специальном заседании Академии наук СССР. Впрочем, в последнее время появилась информация и еще об одной, куда более существенной, связи Гюнтера Прина с нашей страной. Имеются свидетельства о том, что якобы в сороковом году в период посещения делегацией ВМФ СССР Берлина там состоялась встреча советских моряков с командиром U-47. Кто именно встречался с Прином и о чем шла речь на этой встрече, пока не известно, но нетрудно догадаться, что советских моряков могли интересовать прежде всего вопросы организации системы обороны британских военно-морских баз и тактические приемы немецких подводников при выполнении столь сложной задачи, как прорыв в эти базы. Чаша весов Второй мировой все еще пребывала в зыбком равновесии, и то, на чьей стороне будет сражаться Советский Союз, было никому не известно...

Но и на этом влияние операции в Скапа-Флоу на предвоенные взгляды советских военно-морских деятелей не исчерпывается. Уникальный опыт атаки британской военно-морской базы командование советского ВМФ решило использовать во всех его составляющих. В течение недели с 7 по 14 октября 1940 года в Москве состоялось совещание представителей Главного морского штаба, морской авиации и Военно-морской академии по вопросу об освещении опыта современной войны. Фактически там решался далеко не праздный вопрос: как воевать в надвигающейся мировой схватке на море? Совещание собрало весь цвет тогдашней советской военно-морской мысли, а поднимаемые и обсуждаемые на нем вопросы стали краеугольным камнем нашего тактического и оперативного искусства в разразившейся спустя каких-то полгода спустя Великой Отечественной войне. Разумеется, что на столь серьезном форуме просто не могли не прозвучать оценки и выводы из операции U-47. Кто же и что говорил из советских военно-морских руководителей об уроках приновской атаки?

С этой точки зрения более интересно выглядит прежде всего доклад первого заместителя народного комиссара Военно-Морского Флота адмирала И.С. Исакова «О характере современной войны и операций на море». Касаясь в нем вопроса организации оборудования и защиты пунктов базирования флота, Исаков, в частности, отметил: «Можно в двух словах напомнить известную операцию прорыва подлодки капитана Приена (так в докладе. – В.Ш.) в Скапа-Флоу и потопление им линкора “Ройал-Оук”. Это, конечно, уникальная операция, но поучительная. Здесь уместно привести живой пример из нашей практики, если говорить прямо. Народный комиссар этим летом буквально выгнал из Таллина линейные корабли Балтфлота в Кронштадт, когда увидел, что их стоянка небезопасна от подлодок, до тех пор, пока командование не обеспечило защиту входа на рейд соответствующими противолодочными средствами (бонами и сетями). Как видите, такие ошибки мы продолжаем повторять, несмотря на то, что об этом напоминает Скапа-Флоу. Сказать, что наши базы обеспечены от прорыва неприятельских лодок, нельзя. Мы должны принять меры к тому, чтобы эта уникальная операция не повторилась против нас, потому, что смелые командиры подводного флота у противника найдутся. Сказать же, что у нас защита против прорыва на рейде сейчас выше, чем была в Скапа-Флоу, нельзя.»

Как показала история, слова адмирала И. Исакова не остались пустым звуком. Выводы из событий в Скапа-Флоу в этом направлении были сделаны соответствующие. На протя-

жении всех четырех лет войны немецким подводникам ни разу не удалось прорваться в наши военно-морские базы, хотя операции такого рода ими разрабатывались неоднократно. Самой известной стала попытка прорыва группы сверхмалых подводных лодок – «бибиров» в Кольский залив в 1944 году, для уничтожения стоявшего на рейде Ваенги линейного корабля «Архангельск» (бывшего английского «систершипа» «Ройал-Оук» «Ройал-Соверина»). Однако противолодочная оборона Кольского залива оказалась немцам не по зубам, и операция была провалена в самом ее начале.

Небезынтересны и выводы адмирала И. Исакова о необходимости принятия срочных мер по защите и обороне кораблей в базах. Эту же мысль высказал на совещании 1940 года и капитан 1-го ранга А.В. Томашевич, в то время заместитель начальника Военно-морской академии по научной и ученой работе, один из опытейших офицеров отечественного флота. Он, в частности, сказал: «С защитой кораблей в базах обстоит неблагоприятно, т. е. с пассивной борьбой против лодок противника. Я напому вам состояние “Кирова” в Либаве, где он был совершенно незащищен и надо только радоваться, что дело кончилось благополучно, потому что незадолго до этого мы были свидетелями того, как был потоплен “Ройал-Оук”, стоявший в базе, где он был надежно защищен. Почему “Киров” стоял в Либаве, совершенно не защищенный? Потому, что в базах не было противолодочных бонов и в ближайшее время не предвидится. Мне представляется необходимым все порты или маневренные базы, где может оказаться необходимость стоянки как боевых, так и торговых судов, снабжать противоторпедной сетью, чтобы хоть таким способом защитить корабли».

В ином аспекте сделал выводы на совещании об уроках Скапа-Флоу начальник кафедры тактических свойств оружия артиллерийского факультета Военно-морской академии вице-адмирал Л.Г. Гончаров: «Пять-шесть лет идет вопрос об индивидуальной защите кораблей. Меры принимали, но вопрос дальше не шел. Немцы говорили, что когда был подорван “Ройал-Оук” торпедой с неконтактным взрывателем, то нефть загорелась, а так как корабль был не на ходу, то нефть расплывалась и кругом был пожар, люди бросались в воду и гибли. Когда горит нефть на ходу – это сравнительно ничего, а на якоре это нехорошо. Я уже беседовал по этому поводу и конструкторы говорят, что если это требование будет выставлено, то они постараются его выполнить».

Но столь внимательное отношение к урокам Скапа-Флоу было не только у наших моряков. Очень и очень атакой Прина заинтересовались и итальянцы, в особенности командующий Десятой флотилией МАС Валерио Боргезе. Основу этой флотилии составляли человекоуправляемые торпеды и штурмовые катера-тараны. И то и другое оружие предназначалось именно для прорыва в военно-морские базы и уничтожения там кораблей противника, так что атака Прина была для морских диверсантов особенно интересна. Впоследствии Боргезе вспоминал: «Благодаря содействию, оказанному мне немецкими офицерами... я в течение нескольких дней сумел собрать интересующие меня данные. Мы старались разыскать в сотнях рапортов о выполнении подводными лодками заданий сведения о портах Северной Африки, Бразилии и Южной Африки с тем, чтобы, учитывая интенсивность движения судов и места обычных стоянок военных кораблей, определить, какие атлантические базы более подходят для их атаки специальными средствами. Нас интересовали также гидрографические характеристики этих портов и их схема обороны. Однажды, когда я перелистывал эти рапорты, мне в руки попало несколько из них с очень интересными данными. Я припоминаю рапорт капитан-лейтенанта Прина о нападении на базу Скапа-Флоу, в результате которого был потоплен линейный корабль “Ройал Оук”. Это была дерзкая операция, в которой отваге Прина сопутствовала удача... Я сохраняю самые лучшие воспоминания о гостеприимстве, оказанном мне в штабе немецкого подводного флота и лично адмиралом Деницем».

Удивительно, но итальянцы извлекли для себя из уроков Скапа-Флоу гораздо больше пользы, чем англичане. Боргезе наконец-то нащупал ахиллесову пяту британского флота, а нащупав, учинил настоящий погром английских военно-морских баз!

В марте 1941 года шесть штурмовых катеров Боргезе ночью дерзко ворвались в, казалось бы, прекрасно защищенную, по английским меркам, бухту Суда на Крите. Там они уничтожили стоявший на якоре тяжелый крейсер «Йорк» и несколько больших танкеров. Затем последовала поистине блестящая атака человеко-торпедами британской базы в Александрии, где были подорваны сразу два сильнейших британских линкора – «Вэлиент» и «Куин Элизабет». До самого выхода Италии из войны диверсанты Боргезе с завидным постоянством прорывались в британские военно-морские базы, учиня там всякий раз настоящие погромы. Что-либо изменить в этом англичане были бессильны. Они всякий раз снова и снова наступали на одни и те же грабли Скапа-Флоу...

Однако Дениц относительно Скапа-Флоу не слишком обольщался. В своих воспоминаниях он, по крайней мере, писал так: «Не приходилось сомневаться, что после этого успеха немецких подводников англичане изучат все возможные проходы на якорную стоянку и запечатают их наглухо. А пока та работа будет выполняться, флот, скорее всего, переведут на другую, временную стоянку. Я предполагал, что в качестве альтернативных вариантов будут рассматриваться: Лох-Ю, Ферт-оф-Форт и Ферт-оф-Клайд, где и организовал операции силами подводного флота. На этот раз подводные лодки несли только мины, поскольку мы не были уверены, что, когда они выйдут в указанные районы, там уже окажутся корабли противника.

Позже мы узнали, что линкор “Нельсон” подорвался на mine, установленной “U-31” (командир Хабекост) в районе Лох-Ю, и получил серьезные повреждения. Также до нас дошли сведения, что сразу же после установки минного поля в Ферт-оф-Форт “U-21” (командир Фрауенгейм) на мину напоролся крейсер “Белфаст”. Во время операции в Клайде была потеряна подлодка “U-33” и весь ее экипаж».

Однако вернемся теперь опять к самому Прину и его подводной лодке. Как сложилась судьба ставшего теперь национальным героем Германии подводника?

К середине ноября 1939 года, когда наконец-то закончились все торжества и празднества, U-47 опять вышла в море. Вскоре удача вроде бы снова улыбнулась Прину. Восточнее шотландских островов он обнаружил и торпедировал легкий британский крейсер «Норфолк». Однако торпеда в самый последний момент по неизвестной причине взорвалась в кильватерной струе крейсера. Командир U-47, полагая, что неприятельский крейсер поражен, погрузился и тут же подвергся бешеной атаке сразу трех эсминцев эскорта. Несколько часов они вываливали на подводную лодку тонны мин, но Прину все же как-то удалось ускользнуть от настырных преследователей. Спустя пять дней он настигает какой-то большой пассажирский пароход и торпедирует его. Удар был точен, но пароход удержался на плаву. Ответный ход последовал незамедлительно, и Прину с экипажем пришлось вновь изведать все прелести подводного бомбометания.

Несколько дней патрулирования – и новая цель. На этот раз добычей стал большой, груженный по самые «ноздри» танкер. Неуклюжему танкеру уйти от погони не удалось. Он был расстрелян торпедами в упор. Взрыв был настолько силен, что, казалось, расколол все небо. На следующий день в том же районе был пущен на дно еще один такой же танкер. Уже возвращаясь домой, Прин последней своей торпедой стрелял по проходившему мимо на большой скорости транспорту, но промахнулся. На U-47 смеялись над экипажем «счастливого», который так и остался в полном неведении о том, что был на волоске от смерти.

Но полученные повреждения не прошли для U-47 даром, и последующие четыре месяца она провела в доке, где подводную лодку существенно подлатали. Гитлер заканчивал приготовления к вторжению в Норвегию, и отремонтированная U-47 снова была готова к

новым пиратским рейдам. К этому времени на книжных полках Третьего рейха появилась книга «Мой путь в Скапа-Флоу» за авторством Прина. Однако в книге было столько неточностей, что до сегодняшнего дня историки сомневаются в том, что Прин мог написать подобную чушь. Впрочем, шла война, а потому книга могла играть и чисто дезинформационную роль.

За три дня до выхода в море Прин получил телеграмму о рождении второй дочери. В местном ресторане по этому поводу был организован банкет, во время которого подгулявшие подводники от души поливали визжащих девиц шампанским.

Увы, этот выход в море никакой славы Прину не принес. U-47 не один раз выходила в атаки, но ни одна из них успеха не имела. Немецкие торпеды упорно отказывались взрываться! В довершение всех несчастий, Прин в конце концов, неудачно маневрируя у норвежского побережья, сел на мель, откуда едва сумел сняться. Затем вышел из строя правый дизель. Покалеченная U-47 снова едва притащилась в базу. Когда же Дениц стал было выговаривать Прину за столь неудачный поход, тот, не выбирая особых выражений, огрызнулся:

– Карл, ты посылаешь нас драться, но даешь для этого игрушечные пукалки, а с ними воевать по-настоящему невозможно. Наши торпеды – полное дерьмо, и я тебе открыто заявляю, что пока мне не пришлют настоящие боевые торпеды, я отказываюсь выходить в море!

– Не бросайся такими словами! – нахмурился «папа Дениц». – У гестапо везде уши!

– Плевать я хотел на ваше гестапо! – зло бросил, уходя, Прин.

Тогда-то вспомнились и невзорвавшиеся торпеды в Скапа-Флоу. Но главная «торпедная трагедия» была еще впереди. Немецкие лодки по-прежнему то и дело упорно торпедировали британские линкоры и крейсера, а те уходили от них целыми и невредимыми. Наконец командир U-5 Шютце поверг командование в шок, когда придя с моря, сообщил, что остановил в море транспорт и в упор выпустил в него четыре торпеды, и ни одна из них не взорвалась. А 30 октября 1939 года лейтенант Цан на U-56 выпустил три торпеды в борт британского линкора «Нельсон». Все три попали в цель, и все три не взорвались. Только вернувшись в базу, Цан узнал, что на атакованном им линкоре находились в то время Уинстон Черчилль, первый морской лорд Дадли Паунд и главнокомандующий флотом метрополии адмирал Чарлз Робб. После этого у командира U-56 началось психическое расстройство, и Дениц был вынужден отправить его в соответствующую лечебницу.

Из воспоминаний К. Деница: «После этого злосчастного инцидента 18 октября первый лорд адмиралтейства заявил кабинету, что на данном этапе флот не может оставаться в Скапа. После бурных дебатов было решено использовать в качестве временной базы Лох-Ю, пока не будут приняты меры по совершенствованию противолодочных заграждений в Скапа. Однако противник правильно предугадал наши действия, и, поскольку Лох-Ю был защищен даже хуже, чем Скапа, вряд ли стоит удивляться, что флагманский корабль адмирала Форбса “Нельсон” получил серьезные повреждения, подорвавшись на минном поле, установленном немецкими подводными лодками пятью неделями ранее. 21 ноября новый крейсер “Белфаст” подорвался на mine в Ферт-оф-Форт. Это событие показало, что опасения адмирала Форбса об уязвимости длинного подхода к Розиту для минирования оказались вполне обоснованными... Только 4 января, когда взорвались еще 5 из 18 установленных в Канале мин, было решено отправить корабль в Портсмут на ремонт. Это мероприятие удалось сохранить в тайне от противника, однако с серьезностью положения нельзя было не считаться. До тех пор, пока не будет найден способ справляться с магнитными минами, наши порты и базы могут оставаться закрытыми бесконечно долго...

Для продолжения операций против британского военно-морского флота, начатых в Скапа-Флоу, мы решили исследовать морские районы, где с наибольшей вероятностью будут располагаться военные корабли после потери Скапа как якорной стоянки. 18 октября я сделал следующую запись в военном дневнике: “После подвига “U-47” в Скапа-Флоу наибо-

лее вероятным местом нахождения флота метрополии представляется мне район к западу от Оркнейских островов”. Именно туда я отправил “U-56” и “U-59”.

30 октября 1939 года в штаб подводного флота поступило сообщение с “U-56” (командир Цан) следующего содержания: “10.00. “Родней”, “Нельсон”, “Худ” и 10 эсминцев, квадрат 3492,240°. Выпустил три торпеды. Ни одна не взорвалась”.

Команда подлодки “U-56”, находившейся, разумеется, в погруженном состоянии, ясно слышала звуки ударов торпед о корпус “Нельсона”. Но ни одна не взорвалась. Командир, проявивший изрядное мужество, чтобы начать атаку в окружении эсминцев, был настолько потрясен неудачей, в которой не было его вины, что я счел необходимым на некоторое время отстранить его от боевых операций, оставив инструктором на базе.

Мы слышали, что как раз в это время на борту “Нельсона” находился Черчилль (если верить самому Черчиллю, это было не так – В. Ш.). Позже, в Нюрнберге, я видел подтверждающие это газетные публикации.

Неудачная атака “U-56” была весьма досадной, однако решение отправить две подлодки в район западнее Оркнейских островов оказалось совершенно правильным...

16 апреля я направил еще одну подлодку (“U-65”) в Ваагс-фьорд. Дело в том, что я не отказался от мысли, что именно здесь произойдет высадка главных сил англичан. В тот же день мы получили от криптографической службы расшифровку перехваченного сообщения, в котором говорилось, что кон вой проследовал мимо Лофотенских островов и движется курсом на север, то есть предположительно к Ваагс-фьорду.

Лично мне казалось, что самым удобным местом является Бигден-фьорд, и я отправил туда “U-47”. Командование ВМФ придерживалось другого мнения и считало самым вероятным местом предстоящей высадки Лаванген или Гратанген. Я приказал командиру “U-47” произвести там разведку после того, как “U-65” достигнет Ваагс-фьорда.

16 апреля в 4.10 Прин доложил, что обнаружил транспорты, стоящие на якорях в Бигден-фьорде, и выпустил восемь торпед по длинной стене неподвижных судов. Безрезультатно.

Было совершенно очевидно, что в норвежской кампании нашим подводным лодкам сопутствует только неудача. Поэтому еще 11 апреля я запросил с подводных лодок нарвикской группы отчет об обстановке. Мне казалось очень важным представить себе причины столь полного, можно сказать, всеобъемлющего провала. Что касается радиомолчания, я не считал нужным поддерживать его любой ценой. Подтверждение того факта, что вблизи находятся подводные лодки, могло только нервировать противника, а это в любом случае было нам на руку. А полученные ответы на мой запрос были воистину вопиющими:

“11 апреля

10 апреля вечером торпедировали три эсминца. Взрыва не наблюдали. “U-25”.

12.30. Произвели залп тремя торпедами по крейсеру типа “Кумберленд”. Мимо. Одна торпеда не взорвалась. 21.15. Произвели залп тремя торпедами по крейсеру “Йорк”. Все взорвались преждевременно. Глубина 21 фут, зона 4. “U-48”.

12 апреля

10 апреля, 21.10. Два промаха. Одна торпеда взорвалась конце пробега, другая через 30 секунд после залпа в 300 метрах от крупного эсминца. “U-51”.

15 апреля

14.40. Вест-фьорд, отказ торпед при атаке на “Уорспайт” и два эсминца. “U-48”.

Выпустили две торпеды по транспорту. Не взорвались. “U-65”.

16 апреля командир “U-47” Прин передал следующее сообщение:

«15.04. Вечер. Вижу вражеские эсминцы, патрулирующие район. Судя по неустойчивому курсу, предполагаю, что корабли заняты установкой мин.

Три крупных транспорта (каждый по 30 000 тонн) и еще три, немного меньшим тоннажем, под охраной двух крейсеров находятся на якорной стоянке в южной части Бигдена. Войска высаживаются на рыболовные суда и следуют в сторону Лаванген – Гратанген. Корабли стоят каждый на двух якорях в узкости Бигден-фьорда.

22.00. Произвел первую атаку из подводного положения. Цель – выпустить по одной торпедой в каждый транспорт и крейсера, затем перезарядить торпедные аппараты и повторить атаку.

22.42. Выпустил четыре торпеды. Кратчайшее расстояние 750 ярдов, самое длинное – 1500 ярдов. Торпеды установлены на движение на глубине 12 и 15 футов. Суда стоят неподвижно прямо передо мной. Результата нет. Противник тревогу не объявил. Перезагрузил торпедные аппараты. После полуночи произвел вторую атаку с поверхности. Наведение выполнено точно. Все проверено командиром и старшим помощником. Установка глубины как для первой атаки. Результата нет. Одна торпеда отклонилась от курса и взорвалась, ударившись о скалу. Во время разворота сел на грунт. В тяжелых условиях сумел сняться собственными силами. Атакован глубинными бомбами. Вынужден отойти из-за повреждения машин.

19 апреля

Заметил “Уорспайт” и два эсминца. Атаковал корабль двумя торпедами с расстояния 900 ярдов. Результата нет. Одна из торпед взорвалась в конце пробега, в результате чего я оказался в сложном положении и подвергся преследованию эсминцев, подошедших со всех направлений. “11–47”.

18 апреля

Два преждевременных взрыва в районе между Исландией и Шетландскими островами. “U-37”.

При выходе из Ваагс-фьорда атаковал крейсер “Эмералд”. Преждевременный взрыв через 22 секунды. “U-65”.

Эти сообщения после возвращения подлодок на базу были дополнены более подробными докладами об аналогичных случаях. В результате проведенного анализа обрисовалась следующая картина: подводные лодки произвели четыре атаки на линкор “Уорспайт”, 14 атак на крейсера, 10 – на эсминцы и 10 – на транспорты. Результат – потопление одного транспорта.

И хотя отказы торпед за последние несколько месяцев уже явились поводом для беспокойства, столь резкое увеличение числа отказов стало совершенно неожиданным. Из 12 торпед с магнитными взрывателями, выпущенными “U-25”, “U-48”; и “U-51”

11 апреля, 6–8 взорвалось преждевременно, что составляет 50–66 % отказов. Торпеды с контактными взрывателями, выпущенные “U-47” 15 апреля по стоящим транспортам, не взорвались вообще.

Конечно, для такого количества отказов торпед должны были существовать какие-то причины. С того самого момента, как я 11 апреля получил первое сообщение, вопрос сразу приобрел первостепенную важность. Следовало немедленно отыскать причины и в максимально короткий срок их устранить. Именно на преодоление торпедного кризиса я направил всю свою энергию во время норвежской кампании. 11 апреля все подводные лодки использовали магнитные взрыватели. Вероятно, имелась некая особая причина, из-за которой магнитный взрыватель отказывал в северных широтах...

...Инструкции по эксплуатации торпед были разработаны, основываясь на заверениях торпедной инспекции, что магнитные взрыватели в зоне О будут нормально функционировать в открытом море. Внутри фьордов возможны отказы из-за влияния земного магнетизма. Инструкции оказались достаточно сложны, и я разослал их на лодки только потому, что другого выхода не было. По-моему, они достаточно ясно демонстрировали, насколько

и командование, и технический персонал оказались неспособными обнаружить причины отказа торпед. Тяжесть, которую мы взвалили на плечи командиров подлодок этими неясными и зачастую противоречивыми объяснениями о порядке использования торпед, была не из легких. Замена взрывателей – задача непростая и исключительно трудоемкая.

То, что последние инструкции основывались на ложной предпосылке, стало ясно уже на следующий день. Как уже упоминалось ранее, 18 апреля с подводной лодки “11-37” поступило сообщение о двух преждевременных детонациях в открытом море между Исландией и Шетландскими островами. Сразу же после этого мне позвонили из торпедной инспекции и сообщили, что на проведенных стрельбах была установлена погрешность глубины торпеды на 6 футов. В итоге окончательный переход на контактные взрыватели был также исключен, поскольку цель, имеющая осадку меньше 15–18 футов, не могла быть торпедирована. (Позже было установлено, что в некоторых случаях эти торпеды шли намного глубже.)

Как бы там ни было, а подводные лодки оказались безоружными.

После получения доклада “U-47” о неудачной атаке транспортов и результатов проведенных торпедной инспекцией испытаний я вывел все наши подводные лодки из Вагс-фьорда, Вест-фьорда, Намс-фьорда и Ромсаал-фьорда. Они попросту не имели оружия, чтобы в этих районах атаковать эсминцы: при использовании контактных взрывателей торпеды проходили под целью, а при использовании магнитных – взрывались преждевременно. Я считал, что использование субмарин в этих районах теперь не является оправданным. Так что на решающей стадии норвежской операции подводный флот “вышел из боя”. Получив соответствующие инструкции командования ВМС, 17 апреля отозвал и подводные лодки, действующие на юге Норвегии.

20 апреля Прин, командир “U-47”, обнаружил к юго-западу от Вест-фьорда конвой, идущий курсом на север. Даже находясь в выгодной позиции, Прин все же воздержался от атаки, поскольку не был уверен в торпедах. За день до этого, после нападения на “Уорспайт”, его лодка подверглась атаке глубинными бомбами; в результате которой получила повреждения, и все из-за того, что торпеды взорвались, пройдя безопасную дистанцию. Возвратившись в порт, он сказал мне, что “вряд ли сможет и дальше воевать с игрушечным ружьем”.

Мнение Прина полностью разделяли и другие офицеры подлодок. Вера в торпеды была утрачена. Опытные команды, никогда не отступавшие перед трудностями, теперь пребывали в состоянии депрессии.

После норвежской операции я самым тщательным образом проанализировал все обстоятельства, связанные с деятельностью подводного флота, окончившейся полным провалом. Я пытался обнаружить ошибки лично мои и командования подводным флотом в целом. Задачей последнего являлась расстановка и перемещение подводных лодок таким образом, чтобы обеспечить возможность атаки противника в решающий момент в нужном месте. Эта задача не представлялась сложной, потому что намерения противника были легко предсказуемы. Да и тот факт, что подводные лодки были расставлены правильно, подтверждается большим количеством выполненных ими атак на военные корабли и транспорты.

Действительно, условия для действий подлодок были неблагоприятными. Многочисленные узкости, короткий период темноты, идеально гладкая поверхность воды и нахождение вблизи значительных противолодочных сил противника отнюдь не облегчили их задачу. Прин докладывал из Вагс-фьорда об “исключительно сильных и прекрасно организованных оборонительных мерах. Лодкам приходилось действовать в условиях, аналогичных созданным вблизи основных вражеских баз”. Ничего другого и не следовало ожидать, когда речь шла о целях, которые следовало защищать любой ценой, – транспортах, перевозивших британских солдат. Однако, несмотря ни на что, немецкие лодки выполнили 36 атак, анализ которых показал, что, если бы не отказ торпед, противнику наверняка был бы нанесен немалый ущерб. Процент попаданий был бы следующим: при атаке на линкоры – одно из

четырёх, на крейсера – семь из двенадцати, на эсминцы – семь из десяти и на транспорты – пять из пяти.

Значение столь внушительного успеха было бы трудно переоценить. Своевременная отправка “U-47” в Ваагс-фьорд позволила лодке прибыть на место как раз в тот момент, когда с транспортов начали высаживать солдат. Военные операции в районе Нарвика могли бы сложиться иначе, если бы не отказали все восемь торпед, выпущенные Прином по целям.

Во время норвежской кампании мы потеряли четыре субмарины.

После ее окончания я оказался перед необходимостью решить: стоит или нет задействовать подводный флот в следующих операциях в то время, когда у него нет другого оружия, кроме дефектных торпед. Мой начальник оперативного отдела Годт искренне считал, что нас никто не поймет, если подлодки снова пойдут в бой без предварительного коренного улучшения торпед. Я, в свою очередь, был уверен, что, поставив в такой момент подлодки на прикол, я тем самым нанесу непоправимый ущерб будущему подводного флота.

Люди находились в растерянности, и я не имел права бросить их на произвол судьбы. Следовало принять срочные меры для поднятия боевого духа личного состава. Пока сохранялся хотя бы минимальный шанс на успех, я был обязан отправлять субмарины в море. А энтузиазм и энергия, продемонстрированные начальником торпедной инспекции контр-адмиралом Кумметцем, позволили мне надеяться, что в ближайшем будущем мы получим новые, усовершенствованные взрыватели. Также я надеялся, что проблема контроля глубины также будет решена».

В конце концов Дениц был вынужден отозвать с моря все подводные лодки. Началось расследование, поиски виновных и замена торпед на более надежные. Испытание новых торпед произвел во время выхода на боевое патрулирование командир U-37 капитан-лейтенант Ерн. Именно Ерн, являясь в свое время штабным офицером Деница, был одним из разработчиков операции по атаке Скапа-Флоу. Теперь же он сам отправился в море. За двадцать шесть дней похода Ерн утопил одиннадцать судов водоизмещением в 43 000 тонн.

– Заклятие невезения отныне разрушено! – объявил Дениц. – Боевая мощь подводных сил вновь доказана!

Увы, время было упущено безвозвратно и уже никогда больше немецкие подводники не будут, иметь перед собой столько первоклассных целей, как в дни норвежской операции.

Норвегия была завоевана, и теперь эпицентр морской борьбы переместился в воды Атлантического океана, где немцы стремились уничтожить идущие в Англию конвои с грузами. В мае

1940 года Дениц сформировал две тактические группы подводных лодок. Одну из них условно называли «группа Прин», вторую – «группа Резинг», по фамилиям командиров групп. Так было положено начало столь шумевшим в годы Второй мировой войны «волчьим стаям». Группе Прина было приказано атаковать один из конвоев, возвращавшихся в Галифакс. Нападение стаи подлодок на конвой превратилось в самое настоящее избиение.

Июнь 1940 года оказался самым удачным месяцем для немецких подводников за все время Второй мировой войны. На дно было отправлено более 140 судов и кораблей союзников. Полтора десятка из них записал на свой личный счет и Прин. Общий же тоннаж потопленных им с начала войны судов составил 66 584 тонны. Вторым после него по потопленному тоннажу (54 000 тонн) шел Энгельберт Эндрюс, бывший старпом Прина во время прорыва в Скапа-Флоу.

Вскоре среди немецких подводников началось настоящее соперничество за наибольшее количество потопленного тоннажа. Лучшим долгое время оставался Прин, который первым, по расчетам Кригсмарине, превысил показатель в 200 000 тонн и ставший пятым немецким офицером, получившим дубовые листья к своему Рыцарскому кресту. Однако

вскоре его начали догонять не менее удачливые Эндрюс и Отто Кречмер. Последний имел 44 победы и тоннаж в 266 629 тонн.

Прин, Эндрюс и Кречмер заключили даже между собой своеобразное пари. Суть его заключалась в том, что тот, кто первым записывал на свой счет 400 000 тонн, получал право за счет остальных от души погулять в ресторане. Однако никому из участников этого дьявольского пари так и не удалось добиться вожеленного результата. Война внесла в их спор свои коррективы.

Очень удачным был для Прина октябрь 1940 года, когда он во главе «волчьей стаи» из четырех лодок буквально истерзал, не понеся никаких потерь, один из английских конвоев.

Все началось с того, что в ночь с 16 на 17 октября командир U-48 капитан-лейтенант Блейхродт в двухстах милях от Гебридских островов обнаружил большой конвой. На перехват конвоя устремилась «волчья стая». Кречмер, Эндрюс и Шепке в течение ночи уничтожили семнадцать судов.

Почти в это же время в двухстах пятидесяти милях от происходящего побоища U-47 обнаружила еще один конвой: сорок девять грузовых судов и двенадцать кораблей охранения следовали из Галифакса, в Англию. Не дожидаясь наведения других лодок,

Прин начал атаки. Чуть позднее к нему присоединились Эндрюс, Шепке и Блейхродт. К рассвету и этот конвой был растерзан «серыми волками» Деница. Из двенадцати уничтоженных транспортов восемь было на счету Прина. Герой Скапа-Флоу еще раз подтвердил репутацию одного из лучших подводных асов. Ни одна из его торпед не прошла мимо цели!

За какие-то тридцать часов на дно было пущено почти три десятка груженных военными припасами судов. Это был огромный успех! А поэтому при возвращении подводных лодок домой газеты и радио торжествующе трубили о свершенных подвигах. Имя Прина снова облетело всю Германию. Деницу же уничтожение двух конвоев позволило вновь говорить во весь голос о подводных лодках как о наиболее эффективном морском оружии. Не обижая никого из других командиров субмарин, командующий подводными силами говорил в те дни:

— Я люблю каждого из своих птенцов, но все же самый большой мой любимец — это Прин!

Зимой 1940/41 года обстановка на море начала постепенно меняться не в пользу немецких подводников. Англичане всерьез взялись за противолодочную оборону. Улучшилась организация конвоев, стали сходить со стапелей эскортные суда, над морем начали патрулировать самолеты, вооруженные специальными глубинными бомбами. Время былого господства немецких субмарин кануло безвозвратно, и они вынуждены были теперь почти все время походов прятаться под водой. Стала сказываться и усталость. Теперь пьяные дебоши экипажей подводных лодок в ресторанах с драками и стрельбой стали самым обычным явлением.

К этому времени U-47 перевели в Лориан, расположенный на территории Франции. Вот что пишет об этом периоде жизни Прина один из его биографов: «Прин не изменил своим привычкам. Он по-прежнему любил попить пива и побеседовать с друзьями. В конце января 1941 года он, его офицер Вольфганг Франк и два гардемарина отправились на экскурсию по сельской местности. Они пообедали в тихой сельской гостинице, которую содержала старая британка, славившаяся искусством готовить. Подводники пили бутылку за бутылкой, а Прин рассказывал о своих приключениях на яхтах, торговых судах и подводных лодках. Франк вспоминал, что все не терпелось снова оказаться в деле. Прин пожал руку Франка и сказал, что чувствует костями, что патрулирование будет удачным.

Приняв букет от поклонницы, Прин отправился в десятое с начала войны патрулирование. Ситуация к этому времени однако сильно изменилась и, увы, не в сторону немецких подводников. На прощание Кречмер и Прин пожали друг другу руки.

- Построй конвой в удобную для меня линию! – шутливо попросил Прина Кречмер.
- Оставь и папаше Деницу разноухать что-нибудь для нас! – отшутился Прин.

Затем, немного помолчав, прибавил:

- Знаешь, Отто, у меня есть предчувствие по этой поездке. У меня ощущение, что она будет чем-то большим для нас обоих, чем обычное патрулирование!»

Спустя пару часов под марш «Герои Скапа-Флоу» U-47 покинула причал Лориана. Спустя три дня, под звуки уже своего персонального «марша Кречмера», покинул базу со своей лодкой и командир U-99.

8 марта Прин атаковал конвой OB-293, следовавший из Ливерпуля в Галифакс. Субмарины потопили 2 корабля, но и их потери были огромны. Лодка Ханса Экрмана была повреждена так сильно, что вынуждена была всплыть и уходить в Лориан. Корветен-капитан Иоахим Мац вынужден был затопить свою U-90. Даже U-99 под командованием Отто Кречмера пришлось спасаться бегством от эсминцев эскорта, который вел на своем флагмане «Волверайн» командор Джеймс Ройлэнд по кличке Росомаха.

Упрямый Гюнтер Прин продолжал атаковать конвой и потопил свой тридцатый корабль. Но тут удача изменила ему. Внезапно прекратился моросивший до этого дождь, облака разошлись и выглянуло солнце, осветив U-47 прямо перед носом у Росомахи. Прин немедленно погрузился, но Ройлэнд моментально сбросил серию бомб. Промахнуться он не мог. U-47 была сильно повреждена. Прин должен был оставаться под водой до наступления темноты и всплыл в нескольких милях от места первоначального погружения. Тут же на него бросился Росомаха. U-47 стремительно погрузилась в воду. Больше она никогда не всплыла. Взрыв глубинной бомбы, видимо, разорвал лодку на части. Через несколько минут на поверхности показались обломки, мусор и пятна мазута – верный признак того, что лодка погибла. Не спасся никто.

Вот как описывает последний бой Прина английский историк, ссылаясь на показания английских моряков: «...Прин обнаружил в нескольких сотнях миль к югу от Исландии идущий с запада большой конвой с сильным эскортом. Около полуночи следующего дня он всплыл на поверхность под прикрытием сильного ливня, чтобы приблизиться к конвою. Неожиданно дождь прекратился и U-47 оказалась на виду перед эсминцем “Волверайн”, который сразу же атаковал ее. Прин быстро погрузился. В течение более пяти часов он использовал любую хитрость, чтобы измотать эсминец, изменяя глубину, курс, скорость, оставаясь долгое время в неподвижном положении. Наконец, поврежденная глубинными бомбами U-47 стала медленно продвигаться на глубине около 50 футов, выпуская за собой хвост обличающих ее пузырьков воздуха. “Волверайн” сбросил очередную партию из десяти глубинных бомб по дорожке пузырьков. В 5.43 утра огромный подводный взрыв взломал поверхность океана. Оранжевый свет несколько мгновений сверкал внизу и бесследно растворился в пучине океана».

Впрочем, в большинстве случаев обстоятельства гибели подводных кораблей остаются тайной. Ведь рассказать об этом в большинстве случаев бывает просто некому. Так случилось и с U-47. Последнее донесение, которое получили на берегу от Прина, содержало сообщение об атаке конвоя с указанием, что он охраняется самолетом. Затем связь прекратилась. При этом наряду с основной версией гибели лодки Прина вследствие атаки британского эсминца среди немецких подводников долгое время ходила еще одна. Согласно ей, U-47 погибла от попадания собственной торпеды, которая навелась на нее во время циркуляции.

Спустя семь дней U-99 атаковала тот же самый конвой. Уничтожив несколько судов, она была затем настигнута эскортными кораблями и потоплена.

А еще день спустя, опять же при атаке все того же рокового конвоя, погибла и U-100 под командой Шепке.

Дениц и весь его штаб, несмотря на большое количество уничтоженных транспортов, были в шоке от понесенных потерь. Заподозрив, что англичане применили на своих эсминцах какую-то новую радарную систему, Дениц приказал всем уцелевшим подводным лодкам немедленно уйти из зоны столкновения. Впрочем, несколько позднее, когда штаб суммировал потери англичан за март – апрель 1940 года и оказалось, что жертвами немецких субмарин стали 84 судна, общим водоизмещением почти в полмиллиона тонн, Дениц несколько успокоился, решив, что одновременная потеря трех его любимцев была «чистой случайностью» и результатом рокового стечения обстоятельств, а не следствием использования какой-то новой техники и секретного оружия противника.

Потеря в течение нескольких дней трех самых лучших подводных асов вызвала настоящий шок у немецкого военно-морского командования. Ведь Прин, Кречмер и Шепке с начала войны уничтожили сто одиннадцать судов противника общим водоизмещением 586 694 тонны. Сразу же поползли слухи о каком-то новом противолодочном оружии, впервые примененным англичанами.

Некоторое время командование скрывало от народа эту удручающую весть. О гибели Шепке и пленении Кречмера официально сообщено было лишь в конце апреля. О гибели же Прина, согласно личному приказу Гитлера, велено было молчать аж до 23 мая, когда Прин был посмертно произведен в фрегатен-капитаны. Всерьез обеспокоенный тем, чтобы известие о трагической гибели сразу трех подводных идолов рейха не сказалось на моральном духе нации, Гитлер распорядился не делать по этому поводу никаких публичных сообщений. Несмотря на это, весть о гибели всеобщего любимца Прина в одно мгновение облетела Германию, вселив в сердца немцев, вероятно, не только уныние и разочарование, но, может быть, заставив их впервые с момента начала войны задуматься над всем трагизмом происходящего...

Для Деница одновременная потеря трех его лучших командиров была личным горем. Ведь Шепке он всегда именовал не иначе как «мой настоящий нападающий», Кречмера характеризовал как «быстрого в оценке ситуации и понимании того, как лучше использовать ее». Однако наиболее тягостной все же была для него потеря Прина. Для Деница он был особенным. Уже позднее в своих мемуарах адмирал напишет. «...Все, что может быть у человека – он был великой личностью, полный жара, Энергии и радости жизни, полностью преданный своей службе».

В приказе же о гибели Прина Дениц выступил с весьма дерзким обещанием: «Гюнтер Прин, герой Скапа-Флоу, совершил свое последнее патрулирование. Мы, подводники, склоняем наши головы с гордостью и скорбью. Хотя огромный океан спрятал его, Прин остается среди нас. Каждая лодка, которая выйдет в море против Запада, будет плыть вместе с ним. Каждый удар, нанесенный нами по Англии, будет направлять его агрессивный дух».

Трагедия марта 1940 года имела и еще одно последствие. Теперь, оберегая свои старые кадры, Дениц старался уже не бросать их больше в пекло столь страшных боев, а переводил в штабы и учебные отряды, чтобы, сберечь лучших асов, как символы удач и побед.

Уже после войны, когда стало возможным сопоставить данные фактических потерь воевавших сторон, будет подсчитан общий тоннаж уничтоженных Прином судов. Он составит 164 953 брутто-тонн (линейный корабль и тридцать торговых судов). После гибели U-47 ее персональная эмблема – «пыхтящий бык» – была присвоена всей флотилии, в состав которой ранее входила эта подводная лодка. Из всего экипажа U-47 март 1941 года переживет лишь ее бывший старший офицер Энгельберт Эндрюс, хотя и ненадолго. Сразу же после возвращения U-47 из своего, «звездного» похода Эндрюс получил назначение командиром U-46, а затем и U-567. Командуя этой субмариной, он погибнет в декабре 1941 года севернее Азорских островов, пытаясь атаковать английский авианосец «Одессети». После

войны будет подсчитано, что боевой счет последнего подчиненного Прина составит двадцать судов и два английских вспомогательных крейсера, ровно 128 879 брутто-тонн.

Сегодня сами немцы считают Прина подводным асом № 3 Кригсмарине. Всего за Прином, по послевоенным уточненным данным, числятся 32 потопленных судна и один линейный корабль. Повреждены три судна. Общее водоизмещение потопленных и поврежденных судов составляет 213 383 тонны. По другим данным – 30 судов и 186 625 тонн. Все эти победы были достигнуты в период с 5 сентября 1939 года по 28 февраля 1941 года Вот краткий перечень походов и побед U-47:

1. С началом войны три уничтоженных судна. При этом никакого противодействия оказано не было, если не считать отчаянную попытку английского сухогруза «Гартавен» таранить U-47.

2. Знаменитый прорыв в Скапа-Флоу и торпедирование линейного корабля «Ройал-Оук». При этом никакого противодействия оказано не было.

3. 28 ноября 1939 года – неудачная торпедная атака английского крейсера «Норфолк». С крейсера лодку не обнаружили, никакого противодействия ей оказано не было.

4. Декабрь 1939 года Потоплены: датское торговое судно «Тайянден» (8150 тонн), норвежский танкер «Бритта» (6200 тонн), английское торговое судно «Навасота» (8800 тонн). Только в одном случае лодка подверглась атаке эсминца, сбросившего на нее несколько глубинных бомб.

5. Две неудачные атаки транспортов при возвращении в базу.

Общий потопленный тоннаж в походах в ноябре – декабре

1939 года – 61 500 тонн. Потоплено 7 судов. Из 10 атак – 3 неудачных. После третьего похода состоялось награждение всего экипажа U-47 «Почетным знаком подводника».

6. В марте 1940 года – уже известный нам безрезультатный поход к Нарвику.

7. Апрель 1940 года – самый неудачный поход Гюнтера Прина. При высадке английского десанта в районе Ваге-фьорда – двухкратная неудачная атака четырьмя торпедами двух крейсеров и двух судов, стоявших без хода на рейде. При этом U-47 еще и села на мель. Слишком большая дистанция стрельбы и плохие торпеды. Лодка так и не была замечена. По возвращении в базу – атака линкора «Уорспайт». Две торпеды с магнитными взрывателями прошли мимо или не сработали. Преследование эсминцем. Сброшено несколько глубинных бомб.

8. Июнь 1940 года. У западного побережья Африки потоплено 7 судов, шедших одиночно. Все атаки – из надводного положения. Ни в одном из всех семи случаев никакого противодействия не было. При возвращении в базу последней торпедой был потоплен лайнер «Арандор Стар» (1550 тонн), перевозивший пленных немцев и итальянцев, из которых погибли 713 человек. Никакого противодействия оказано не было. Общий итог этого похода 51483 тонны – рекорд потопленного тоннажа за одно патрулирование. О погибших немцах и союзниках-итальянцах геббельсовская пропаганда, разумеется, промолчала.

9. Седьмой поход с 27 августа 1940 года. Потоплено пять судов, общим водоизмещением 26 014 тонн. Никакого противодействия оказано не было.

10. В октябре 1940 года – восьмой поход U-47. Действуя в составе «волчьей стаи», Прин потопил рекордное количество судов – восемь, общим водоизмещением 50 500 тонн. Это был его «звездный месяц». Гитлер наградил Прина Дубовыми листьями к Рыцарскому кресту. При этом опять никакого противодействия U-47 не было.

11. Девятый поход Прина в ноябре – декабре 1940 года был не столь удачным. Потоплено было 2 судна. Противодействия лодке опять не было.

12. Десятый поход Прина с 2 февраля 1941 года по март. Потоплено 3 судна из состава конвоя «ОВ-290». Потопленный тоннаж – 21 100 тонн. Поврежден танкер, который доби

другие лодки. На лодку было сброшено несколько глубинных бомб. Затем Прин неудачно атаковал танкер. Это была последняя его атака. После этого U-47 погибла со всем экипажем.

Март 1941 года вообще стал «черным» месяцем для немецких подводных асов, хотя и количество уничтоженных британских судов в этом месяце было рекордным. В том же побоище, где погибла лодка Прина, была уничтожена U-100 Иохима Шепке, имевшего на своем счету 39 судов и 159 130 тонн. Его лодку таранил британский эсминец «Вэннок». Спаслись удалось немногим.

А неподалеку в это же время другой британский эсминец забросал бомбами U-99 Отто Кречмера, самого результативного из немецких подводников. Сам Кречмер был выловлен из воды и взят в плен. Война для этого подводного аса закончилась. Впереди у Кречмера были годы плена, однако он, в отличие от Прина и Шепке, по крайней мере остался жив.

А затем по Германии поползли слухи о судьбе Прина. Знавшие командира U-47 рассказывали, что Прин был весьма суеверным человеком и всегда в боевые походы брал с собой шелковый голубой шарф жены, который носил на шее как талисман удачи. В свой последний поход свой платок-талисман он почему-то забыл на берегу. Слухи же о судьбе самого любимого подводника Германии были самыми разнообразными. Кто-то якобы встречал его в штрафбате на русском фронте, куда Прин попал за отказ выйти в море на неисправной лодке. Другие вроде бы видели его в концлагере вблизи Эстервегена, где бывший командир U-47 умер от голода. Говорили, что в судебном архиве на станции Зэтдинг заключенные опознали на одном из арестантских снимков Прина. Говорили даже, что Прин попросту как-то изрядно перепил и утонул в собственной ванне. А в послевоенное время появилась и версия о концлагере Торгау. Среди возможных причин ареста Прина называли следующие: отказ от выхода в море из-за неисправности лодки и несрабатывания торпед, месть гросс-адмирала Редера, который якобы завидовал славе и наградам блестящего подводника, разочарование Прина в войне и его антигитлеровские высказывания. Во всяком случае, если Прин действительно совершил что-то, что повлекло за собой его арест, то объявление его мучеником вполне объяснимо. Мировая война еще только начинала разгораться по-настоящему, и фашистской пропаганде были как никогда нужны кумиры, пусть даже мертвые. И сегодня в Германии нет-нет да появляются статьи о версиях судьбы командира U-47 и его экипажа. Дыма, как известно, без огня не бывает, и до настоящего времени судьба Быка Скапа-Флоу в точности неизвестна, хотя, скорее всего, Прин все же погиб в марте 1941 года во время боя с британскими эсминцами со всей своей командой.

Анализ походов Прина говорит о том, что в подавляющем большинстве случаев он действовал при практическом отсутствии противолодочного противодействия противника. Историки подсчитали, что из всего количества проведенных атак Прин имел хоть какое-то противодействие лишь в 4 % случаев! Как это не похоже на тот кошмар, в котором с первого и почти до последнего дня сражались наши подводники, преодолевая мощнейшие противолодочные рубежи и огромные минные поля (на Балтике), прорывая стальные противолодочные ордера (на Балтике и Севере) и действуя в условиях полного превосходства противника в воздухе (Черное море). А потому всякое сравнение потопленного тоннажа наших подводников с немецкими вряд ли будет уместным – уж больно разными были условия, в которых они сражались.

А вот весьма компетентное мнение о Г. Прине одного из наиболее серьезных ответственных историков подводной войны 1939–1945 годов А. Дрожжина из его фундаментального труда «Асы и пропаганда»: «...Неопровержимый факт остается фактом: подводный ас “Кригсмарине” № 3, прославленный “герой Скапа-Флоу” лишь в 4 % своих атак по судам противника испытывал противодействие противолодочных сил. При этом преследования авиацией со стороны противника не было ни разу. Длительного преследования ни одиночного корабля ПЛО, ни группы кораблей с большим количеством сброшенных глубинных бомб

тоже не было. Конечно, Г. Прин, первый прославившейся на всю Германию как лучший подводный ас после своей великолепной атаки в Скапа-Флоу, должен был, как говорится, “соответствовать”. И он соответствовал. Однако надо отметить, что он, как и большинство других командиров немецких лодок, прославившихся в начале войны, практически ни разу не подвергался такому жесткому воздействию сил ПЛО противника, как те, кто воевал во второй половине войны. Атаки на одиночно идущее судно больших размеров (к тому же идущее, как правило, с малой скоростью) особого командирского мастерства не требуют. Да и атаки по судам конвоев в первую половину войны облегчались тем, что конвои, выходящие из Англии в пункты назначения в Западном полушарии, эскортировались силами охранения только часть пути – несколько сот миль от побережья (охрана кораблями и самолетами с береговых баз). То же относится и к конвоям, следовавшим из Западного полушария. То есть в центральной части своих маршрутов (а это большая часть пути) суда конвоев оставались беззащитными. Здесь они попадали под удары “волчьих стай” или одиночных океанских лодок, рыскавших в поисках добычи. Если такие асы, как Кречмер и Прин, в центральную часть Атлантики практически не ходили, то ас № 2 – Вольфганг Лют – именно там находил свои жертвы. Поэтому считаю, что Прин вполне заслужил свое звание подводного аса, но не за потопленные суда, а именно за свой беспрецедентный прорыв в военно-морскую базу Скапа-Флоу. С точки зрения влияния на оперативно-стратегическую обстановку в “Битве за Атлантику” прорыв в главную базу и потопление двух боевых кораблей не так уж и значительно, но с точки зрения морального действия на дух английского и немецкого населения значение их неоспоримо. С этой точки зрения я поставил бы Гюнтера Прина в список лучших командиров немецких подводных лодок под номером 1».

Уже в послевоенное время судьба U-47 самым мистическим образом пересеклась с судьбой одной из советских подводных лодок – С-7. Любопытно, что командиры этих двух субмарин были участниками Гражданской войны в Испании.

21 октября 1942 года на выходе из Финского залива С-7 была внезапно атакована и потоплена финской подводной лодкой «Весихииси». Из всего экипажа советской субмарины остались в живых лишь несколько человек, включая командира лодки Героя Советского Союза капитана 3-го ранга С.П. Лисина. Дальнейшая судьба Лисина тоже таит в себе много неясностей. Так, долгое время на советском флоте ходил упорный слух о том, что пленного советского подводного аса возили на встречу к Гитлеру, который якобы предлагал ему командование немецкой подводной лодкой. Таким образом, выходило, что Лисину, как в свое время и Прину, довелось напрямую лично общаться с фюрером, хотя и по совершенно иному поводу. Как гласит та же легенда, во время разговора с Гитлером Лисин напрочь отверг все щедрые посулы фашистского предводителя, оставшись верным своей стране и народу. И хотя эта встреча, скорее всего, лишь красивая легенда, но дыма без огня, как говорится, не бывает. Сам Лисин до конца своих дней на сей счет особо не распространялся, хотя сам факт поездки в Германию на допрос и не отрицал. Ну а как же С-7 связана с U-47? Дело в том, что судьба распорядилась так, что в первые послевоенные годы знаменитой немецкой лодкой довелось стать... финской субмарине «Весихииси», той самой, от торпеды которой и погибла подводная лодка Лисина.

Когда в 1944 году Финляндия, понимая неизбежность военного разгрома, заключила с Советским Союзом перемирие, ее подводные лодки были постепенно выведены из боевого состава. После войны Финляндии было запрещено иметь свои подводные силы и ее лодки были отправлены на металлолом. Но «Весихииси» ожидала иная судьба. Когда в 1953 году в Германии открыли аттракцион «Прорыв U-47 в Скапа-Флоу», то именно «Весихииси» выпало изображать в нем лодку Прина. Однако аттракцион просуществовал недолго. Немецкие неонацисты, быстро сообразив его политическое значение, тут же начали использовать аттракцион как символ возрождения германского боевого духа и реваншизма. Немедленно

начались многочисленные политические скандалы. И уже в 1954 году грандиозный аттракцион, посвященный подвигу Прина, был прикрыт, а «Весихииси» отправилась в жерла мартенов вслед за своими сотоварками.

В послевоенные годы стали появляться и новые версии самого прорыва U-47 в Скапа-Флоу. Согласно одной из них, на главной базе британских ВМС еще с двадцатых годов проживал немецкий агент, работавший в местном гарнизоне часовщиком В ряде источников приводится даже его имя и звание – полковник Альфред Веринг. Скрывался же он якобы под именем некоего Арнольда Эртеля. За долгие годы своего проживания на территории главной базы британского военно-морского флота Веринг-Эртель помимо иных своих шпионских заданий имел возможность в совершенстве изучить и все подходы к базе, а также места якорных стоянок кораблей. Когда U-47 подошла к проливам, ведущим к Скапа-Флоу, «часовщик» на резиновой надувной лодке прибыл на нее, а затем и провел субмарину прямо к стоявшему линкору. Прину же оставалось только выстрелить. История о неведомом «часовщике» получила в послевоенное время особенно широкое распространение в Англии. Это и понятно, ведь происками шпионов можно было хоть как-то объяснить невероятный прорыв Прина. Немецкая же сторона до настоящего дня хранит по этому поводу полное молчание. Это тоже вполне объяснимо, ибо если «часовщик» существовал на самом деле, это само собой разрушало уже сложившийся образ Прина как легендарного и дерзкого героя, кинувшегося очертя голову в самое пекло. Однако, скорее всего, даже если на британской базе действительно и был немецкий агент, то ему совсем не обязательно было использовать для информирования командира подводной лодки столь экзотически рискованный способ, как резиновая лодка. Веринг-Эртель мог просто передать точные карты базы немецкому морскому командованию по каналам своей обычной связи, причем сделать это загодя, чтобы в штабе Деница смогли всё детально проанализировать и принять наиболее оптимальное решение. Переданная в самый последний момент на U-47 карта не могла особо пригодиться Прину, так как времени на ее изучение и какие-либо коррективы в ранее принятое решение на прорыв у Прина уже просто не было. К тому же, зная педантичность и пунктуальность немцев, совершенно невозможно предположить, чтобы столь серьезно задуманная и спланированная важная операция решалась экспромтом и была поставлена в зависимость от такого случайного фактора, как гребец на резиновой лодке.

Впрочем, недавно в печати появилась и еще одна, достаточно любопытная, версия. Согласно ей, на подводной лодке Прина находилась некая секретная «маневрово-манипуляционная» группа из нескольких человек. На подходе субмарины к мысу Керк острова Ламб-Холм, прикрывающего особо опасный мелководный пролив Керк-Саунд, эта группа была высажена на мыс в надувной шлюпке. Вскоре на острове зажглись три синих световых маячка, установленных в заранее оговоренных местах. Определяясь по ним, Прин мог знать свое точное место, что и помогло ему с такой ювелирной точностью форсировать коварный пролив. На обратном пути диверсанты-гидрографы были вновь забраны на подводную лодку.

А вот небезынтересный рассказ об U-47 адмирала Харламова, бывшего в годы Второй мировой главой советской военно-морской миссии в Англии-и знавшего в силу этого многие тайны и полутайны британского адмиралтейства: «...Английская секретная служба ломала голову: каким образом вражеской лодке удалось прорваться сквозь сложную систему оборонительных сооружений, заграждений и противолодочных сетей. Не приходилось сомневаться, что субмарину провел человек, прекрасно осведомленный об этой системе. Только после войны, когда в руки союзников попали документы абвера, загадочная история с потоплением “Ройал Оук” как-то прояснилась. Как и следовало ожидать, за этой трагедией стояла тень Канариса. Еще в 1927 году в Англию в качестве представителя швейцарской фирмы часовщиков и ювелиров прибыл голландский поданный Иохим ван Шулерман. Вскоре он поселился в Керкуолле на Оркнейских островах и открыл собственную часовую мастер-

скую. Через пять лет ему удалось получить британское гражданство. А в начале войны Шулерман (он же Фотц Бурлер и, конечно же, немецкий разведчик) объявил соседям, что в Голландии у него проживает тяжелобольная старушка мать. Он выхлопотал паспорт, запер свою мастерскую и сел на пароход, идущий в Роттердам. В этом городе он встретился с представителями службы Канариса и предложил послать в Шотландию подводную лодку, которую он лично обещал провести в Скапа-Флоу. План его был принят. Накануне трагедии с линкором немецкий разведчик достал небольшую шлюпку и, миновав посты береговой охраны, вышел в море. Здесь, в шести милях от берега, его поджидала подводная лодка под командованием капитан-лейтенанта Г. Прина. Судя по тому, что операция прошла успешно, скромный часовщик не тратил времени даром: по отрывочным сведениям, почерпнутым из бесед с местными жителями и офицерами базы, он составил точную карту заграждений базы. После потопления линкора адмиралтейство провело тщательное расследование. Многие должностные лица базы были строго наказаны, а за самой базой, за подходами к ней установили тщательное наблюдение. Для этого использовали самолеты и даже эскадренные миноносцы.

Любопытно, что в 1967 году ассоциация королевского военно-морского флота устроила в Портсмуте встречу оставшихся в живых английских моряков с потопленного линкора «Ройал Оук» и членов экипажа «U-47» (часть команды, переведенная с повышением в 1939 году на другие подводные лодки, осталась жива). Друзья по НАТО произносили тосты за погибших, за дружбу, возлагали венки. Словом, все делалось по пословице: кто старое помянет, тому глаз вон...»

До сих пор история атаки на Скапа-Флоу нет-нет да и появляется на страницах печати, обрастая каждый раз все новыми и новыми легендами и сенсациями, домыслами и предположениями. Что же касается самого Гюнтера Прина, то при всех его несомненных заслугах и блестящих успехах как моряка и подводника, он, однако, не может считаться истинным, достойным подражания героем, лишь потому, что сражался не за правое дело, а был на стороне самых страшных и темных сил в истории человечества.

Черный день Черноморского флота

*Адмиральским ушам простукал рассвет:
Приказ исполнен, спасенных нет...
Гвозди бы делать из этих людей,
Не было б в мире крепче гвоздей!*

Н. Тихонов

Трагическая история гибели отряда кораблей Черноморского флота в октябре 1943 года занимает особое место в истории отечественного ВМФ. Для этого имеются самые веские основания.

Во-первых, осенняя трагедия 1943 года стала самой крупной одновременной боевой потерей Черноморского флота не только за все время Великой Отечественной войны, но и за все время его существования.

Во-вторых, до сегодняшнего дня в этой истории по-прежнему немало тайн, и при детальном изучении всех обстоятельств трагедии всплывают на свет все новые и новые невероятные, а порой и просто шокирующие подробности.

В третьих, к гибели отряда черноморских кораблей оказались непосредственно причастны первые руководители военно-морского флота, а в разбирательстве обстоятельств происшедшего участвовал лично Сталин. Это говорит о неординарности данного события даже на фоне многочисленных трагедий Великой Отечественной.

Помимо этого результаты катастрофы оказали огромное влияние на всю последующую деятельность всего ВМФ СССР и Черноморского флота в частности до конца Великой Отечественной войны.

И все же думается, что главное в необходимости еще раз прикоснуться к этой больной для каждого российского моряка теме состоит даже не в этом. Вот уже более 100 лет мы чтим подвиг героев Цусимы. О Цусимской трагедии написано немало книг, хорошо известны имена героев того кровавого для русского флота сражения. Цусимский бой был начисто проигран, но это нисколько не умаляет подвига тех, кто погиб, но не упустил флага. Не столь давно нам стали наконец известны многие обстоятельства балтийской трагедии 1941 года, вошедшей в историю как «Таллинский переход»...

А потому, вне всяких сомнений, давно пришло время вспомнить и тех, кто до последнего вздоха сражался за свои корабли в октябрьской набеговой операции Черноморского флота 1943 года. Тогда в течение нескольких часов были потеряны три новейших корабля, погибли сотни и сотни моряков. Вспомнить о тех, кто погибал, оставаясь верным присяге и Родине, вспомнить их поименно и поклониться их жертвенному подвигу – дело чести для нас, живущих ныне.

Заговор умолчания

Итак, нам предстоит прикоснуться к одной из самых мрачных страниц прошлого нашего военно-морского флота, но на этот раз уже на основе документов, которые до самого последнего времени оставались под грифом «секретно». Видимо, наконец-то пришло время расставить последние точки над «i» в этой давней и перевранной и порядком забытой всеми истории. Поразительно, но многие десятилетия после Великой Отечественной войны на тему трагедии 6 октября 1943 года было наложено молчаливое табу. Отечественные флотоводцы, а заодно с ними и отечественные историки, словно сговорившись, упорно делали вид, что этой темы для них вообще не существует.

Возьмем, к примеру, мемуары адмирала Н.Е. Басистого «Море и берег» (М.: Воениздат, 1970). Осенью 1943 года Басистый командовал эскадрой Черноморского флота, в состав которой входили все три погибших корабля. Казалось бы, кому, как не ему, описать произошедшую трагедию, указать на ее уроки, вспомнить павших боевых товарищей. В своей книге Басистый пишет о чем угодно: о форсировании нашими войсками Днепра, о действиях Северо-Кавказского фронта, даже об установлении советской власти в Казани и в Симбирске в 1919 году. Но напрасно будете вы искать в воспоминаниях флотоводца хоть какого-нибудь упоминания о трагической гибели подчиненных ему кораблей. Автор ни единым словом не упомянул о происшедшей трагедии, словно ее и не было вовсе. Такое отношение к памяти погибших товарищей не только странно, но, на мой взгляд, и кощунственно.

В 1981 году «Воениздат» выпустил в свет двухтомник наиболее поучительных боевых примеров действий наших кораблей при решении различных оперативно-тактических задач в годы Великой Отечественной войны. Издание предназначалось для использования опыта войны офицерами современного ВМФ. Один том был посвящен боевой деятельности подводных лодок, второй назывался «Советские надводные корабли в Великой Отечественной войне». В очерках этого тома рассказывается о боевых делах морских охотников, торпедных катеров, об использовании сейнеров и даже мотоботов, однако о знаковой набеговой операции ЧФ 6 октября 1943 года и там нет ни одного слова. Видимо, автор книги профессор Г.И. Хорьков и ее рецензент адмирал В.Н. Алексеев посчитали, что опыт, добытый кровью, уже никому не нужен.

Напрасно мы будем искать хотя бы упоминание о гибели трех кораблей в труде «Черноморский флот в Великой Отечественной войне» (М.: Воениздат, 1957). В классическом издании «Краснознаменный Черноморский флот» (М.: Воениздат, 1979, издание 2-е, исправленное и дополненное), мы наблюдаем ту же картину. Там тоже написано о чем угодно, но только не о самом тяжелом сражении на Черном море за всю Великую Отечественную войну. Интересно, что же в этой книге «исправляли и дополняли»? Точно такая же картина предстанет перед нами, если мы полистаем и многие другие издания, посвященные событиям на Черном море в 1941–1945 годах.

Справедливости ради следует все же отметить, что в 1960 году был издан военно-исторический очерк «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Второй том издания посвящен боевым действиям Черноморского флота. Несколько страниц отведено в нем и событиям 5–6 октября 1943 года. Но этот сборник вышел под грифом «секретно» и рассылался только по штабам соединений не ниже штаба бригады. Гриф секретности был снят директивой НГШ ВМФ лишь в июле 1989 года. До сегодняшнего дня это издание по-прежнему мало доступно исследователям не только в силу малого тиража (500 экземпляров), но еще и потому, что большая часть этих книг была впоследствии списана и попросту уничтожена по акту.

В 2005 году военно-исторический очерк о Черноморском флоте был наконец-то переиздан с участием морского научного комитета ВМФ под редакцией Главнокомандующего ВМФ РФ адмирала флота В.И. Куроедова (издательство «Морской Петербург») в виде красочного альбома тиражом 3000 экземпляров. Однако и в этом (до сегодняшнего дня самом полном) описании гибели кораблей 6 октября 1943 года дана лишь общая канва событий. Многие весьма важные подробности, без которых трудно понять весь ужас трагедии и ее последствий, оказавших самое непосредственное влияние на всю последующую боевую деятельность ВМФ СССР, там упущены.

Почему же на протяжении более шестидесяти лет, до самого последнего времени, наши флотоводцы и историки с завидным упорством не желали вспоминать о трагедии 6 октября? Ответом на этот вполне закономерный вопрос и является настоящая документальная повесть.

В октябрьской трагедии 1943 года Черноморского флота, как нигде, слились воедино беззаветная храбрость и трусость, высочайший профессионализм и преступная бездарность, готовность одних погибнуть за высокие идеалы и поразительное бездушие к погибающим со стороны вторых.

С чего начать наше повествование? Наверное, с главного, с обстоятельств случившегося. А потому, рассказывая о происшедшем, мы наряду с уже известными источниками об обстоятельствах трагедии 6 октября 1943 года впервые обратимся к ранее не известным документам.

Таких документов в архиве Центрального архива ВМФ три. Первый – это «Доклад о проведении набеговой операции кораблей дивизиона миноносцев ЧФ в составе краснознаменного эсминца “Беспощадный”, эсминца “Способный” и лидера “Харьков” на коммуникациях южной части Крымского полуострова и обстрел портов Феодосии и Ялты на имя командующего Черноморского флота вице-адмирала Владимирского и командующего эскадрой кораблей Черноморского флота вице-адмирала Басистого», написанного непосредственно командиром отряда погибших кораблей – командиром дивизиона эсминцев капитаном 2-го ранга Негодой.

Второй – «Политическое донесение на имя начальника политического управления ВМФ генерал-лейтенанта тов. Рогова “О политико-моральном состоянии офицерского, старшинского и рядового состава эскадры ЧФ в связи с гибелью лидера “Харьков”, краснознаменного эсминца “Беспощадный” и эсминца “Способный”».

Третий – «Журнал боевых действий оперативного дежурного штаба Черноморского флота за 6 октября 1943 года».

Наряду с этим автор не оставил без внимания воспоминания о событиях октября 1943 года тех, кто по долгу службы имел к ним хотя бы косвенное отношение. Среди прочих документов необходимо выделить второй том секретного (гриф секретности снят только в июле 1989 года) военно-исторического очерка «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», изданного Главным штабом ВМФ в 1960 году очень ограниченным тиражом, а потому до самого последнего времени практически недоступного большинству читателей.

Историческая группа ГШ ВМФ, работавшая над этим трудом, была весьма представительна и включала бывшего ЧВС ЧФ вице-адмирала Н. Кулакова, командующего ТОФ адмирала Ю. Пантелеева, профессора контр-адмирала Н. Павловича, начальника Морского научного комитета ГШ ВМФ контр-адмирала К. Сталбо. Ответственным редактором труда был бывший командующий Черноморским флотом в годы войны (с 1943 по 1944 г.) адмирал Л.А. Владимирский (данный момент отметим отдельно!). В коллектив авторов входили лучшие историки флота: Г. Гельфонд, Ачкасов, Б. Зверев и другие. Свои замечания и пожела-

ния для «черноморского тома» делал еще один командующий Черноморским флотом в годы войны – адмирал Ф. Октябрьский.

Взаимодополнение и сопоставление этих и других документов, а также мемуарной литературы, дает возможность получить наиболее объективную картину тех далеких трагических событий.

Однако что же все-таки произошло на Черном море 6 октября 1943 года?

Черное море, октябрь 1943 года

Для начала обратимся к общей обстановке на Черном море в то время. Без понимания этого нам будет трудно понять канву всех последующих событий.

К осени 1943 года обстановка на южном фланге советско-германского фронта на некоторое время стабилизировалась. Содействуя приморскому флангу Северо-Кавказского фронта, Черноморский флот готовился к проведению Новороссийской десантной операции. Помимо этого ставка ВГК и командование ВМФ требовали от флота активизации и чисто морских операций на Черном море. Требование это было вполне резонным. Черноморский флот на тот момент имел полное превосходство в корабельном составе над военно-морскими силами противника. При этом, если раньше немцы имели подавляющее превосходство в воздухе, то теперь ситуация с авиацией начала выравниваться. В самом разгаре была знаменитая воздушная битва за Кубань, которая, как известно, положила конец господству люфтваффе в небе.

К концу сентября 1943 года под ударами наших войск гитлеровцам пришлось оставить Анапу и отойти в глубь Таманского полуострова. А 24 сентября корабли Азовской флотилии и Новороссийской военно-морской базы высадили в Темрюке, станицах Голубицкая, Чайкино, Благовещенская и Соленое Озеро морские десанты. Операции прошли на редкость удачно, и к началу октября войска Северо-Кавказского фронта уже завершали очистку Таманского полуострова от фашистских захватчиков.

Обстановка в северо-восточной части Черноморского театра к этому времени сложилась следующая. Противник заканчивал эвакуацию своих войск с Таманского полуострова на Керченский и выводил свои суда и плавсредства из Керчи в порты южного побережья Крыма. По данным нашей воздушной разведки, 2–3 октября в Феодосии было обнаружено до десятка различных судов и торпедных катеров. К 4 октября общее количество скопившихся в Феодосии быстроходных десантных барж, катеров и других судов достигало уже 25. Вражеская авиация на аэродромах Крыма (исключая Керченский полуостров) насчитывала, по данным нашей разведки, около 40 самолетов.

С февраля 1943 года отрезанная от основных сухопутных путей сообщения северокавказская группировка немецко-фашистских войск имела в своем составе 400 000 солдат. Дальнейшая задержка войск на Тамани грозила немцам новым Сталинградом, поэтому немецкое командование решило эвакуировать с Кубанского плацдарма танковую, мотомеханизированную и две пехотные дивизии. Остальным войскам, входившим в состав 17-й немецкой армии, было приказано прочно оборонять кубанский плацдарм, получивший название «позиция Тотенкопф», до окончательного решения об эвакуации.

Первое время немцы, опасаясь действий ЧФ, в основном перевозили свои войска по воздуху. Затем противником была налажена бесперебойная переправа через Керченский пролив.

Для руководства перевозками через Керченский пролив немецкое командование в начале февраля 1943 года назначило командующего «дорогой Керчь», который непосредственно подчинялся командующему группой армий «А». При командующем «дорогой Керчь» был создан штаб по штату усиленного штаба корпуса, на который возлагалось планирование перевозок и организации обороны Керченского пролива с моря, воздуха и суши. В распоряжении этого командующего находилась авиаполевая дивизия и ряд специальных частей. В районе Керчи располагался зенитный полк с 7 тяжелыми и 2 легкими батареями, а на аэродромах Керченского полуострова и Тамани базировалось свыше 200 самолетов-истребителей 1-го воздушного корпуса, в том числе такое отборное соединение, как 3-я истребительная эскадра «Удэт»!

Вообще противовоздушной обороне Керченского пролива противник уделял исключительно большое внимание. Так, 28 апреля штаб 17-й армии доносил оперативному отделу штаба группы армий «А»: «Надо сломить русское превосходство в воздухе, иначе на позиции Тотенкопф» будет катастрофа». Противник считал, что одним из первых и важнейших условий выхода из общего тяжелого положения в связи с трудностями снабжения является усиленное прикрытие с воздуха. В сентябре 1943 года разведка ВВС Черноморского флота установила, что район Керченского пролива прикрывается 40 зенитными артиллерийскими батареями, 80 прожекторами и 50 самолетами-истребителями.

Для обороны Керченского пролива и морских сообщений от воздействия по ним Черноморского флота, а впоследствии и Азовской военной флотилии, немцы сосредоточили в этом районе и военно-морские силы: 1-ю флотилию торпедных катеров (14 единиц), 3-ю флотилию артиллерийских плавучих батарей, 3-ю флотилию катерных тральщиков, 2–3 подводные лодки, десантные баржи, сторожевые катера. Южный вход в Керченский пролив был защищен пятью минными заграждениями, а на севере, со стороны Азовского моря, установлен дозор, состоявший из десантных судов и артиллерийских самоходных барж. Кроме того, вход в пролив со стороны Черного моря защищался береговой артиллерией, которая была усилена за счет установки польских трофейных 75-мм орудий. На северокавказском побережье в районе Анапы были установлены 4 береговые батареи калибром 88—150 мм, а на анапском аэродроме базировалось около 80 самолетов-истребителей.

Непосредственно для осуществления морских перевозок в портах Керченского и Таманского полуостровов было сосредоточено большое количество паромов «Зибель», десантных барж, лихтеров, буксиров и других мелких судов.

Несмотря на то что в корабельном составе полное господство на Черном море принадлежало нашему флоту, немецкие конвои у берегов Крыма ходили постоянно и, что самое главное, практически безнаказанно.

Всего за время с 23 февраля по 20 сентября 1943 года из Керчи в Анапу и обратно прошло 190 конвоев (совершено 360 рейсов). По данным немцев, из них только 30 конвоев, то есть примерно около 16 %, подвергались атакам сил Черноморского флота. Причем из 30 атак 3 были произведены нашими подводными лодками и 27 – авиацией. Все атаки наших подводных лодок были безуспешны. От наших воздушных атак погибли всего 3 десантные баржи и одно десантное судно, тяжелые повреждения получили 6 десантных судов. Несмотря на частые выходы на сообщения торпедных катеров, не было ни одного случая атаки ими конвоев.

Помимо конвоев по маршруту Керчь – Анапа противник осуществлял регулярное сообщение десантных судов, буксиров и лихтеров между Феодосией и Таманью (так называемые конвои «Банзан»). До середины июля 1943 года на этой трассе прошло 25 конвоев. Конвои обычно состояли из 3–4 десантных барж, 1–2 буксиров или лихтеров. Движение конвоев осуществлялось в основном в темное время суток. Пять из 25 конвоев подвергались атакам наших самолетов. В результате атаки 17 июня 1943 года 1 лихтер был потоплен и 1 лихтер поврежден. Более энергично действовали наши подводные лодки, которые по 8 раз атаковали немецкие конвои, но ни в одном случае не достигли успеха. Выпущенные торпеды большей частью проходили под днищем мелкосидящих транспортных средств. Одна из выпущенных лодкой 17 июля торпед попала в буксир, но не взорвалась.

Помимо этого в 1943 году противник провел свыше 150 катеров (десантные баржи, буксиры и лихтера) от Геническа до Темрюка (условное наименование конвоев – «Тони» и «Орион») и от Керчи до Темрюка (условное наименование – «Теодор»).

Известные помехи на этом участке коммуникации создавали минные заграждения, от которых противник потерял буксир и лихтер. Кроме того, немцы осуществляли перевозки войск и грузов своей 6-й армии, правый фланг которой выходил к Азовскому морю.

В период с начала навигации и до оставления Таганрога (конец августа) 6-й армии было доставлено морским транспортом

29 449 тонн различных грузов. Поражение немецко-фашистских войск летом 1943 года под Курском и на юге Украины сделали оперативно нецелесообразным удержание кубанского плацдарма. С 9 августа объем перевозок через Керченский пролив был сокращен до норм текущего снабжения 17-й армии. А с сентября началась эвакуация тылов немецко-фашистских войск с кубанского плацдарма. Для ежедневной переправы 6800 т грузов через Керченский пролив дополнительно было приведено 28 лихтеров. Несмотря на сильные воздушные налеты нашей авиации на порты Сенная и Тамань, противник переправлял через Керченский пролив войска и грузы круглые сутки. Так, 18 сентября штаб 17-й армии сообщал, что «до сих пор переправлялось больше, чем предполагалось». По данным бывшего начальника штаба немецко-фашистского флота на Черном море капитана 1-го ранга Конради, в период с 7 сентября по 9 октября 1943 года с Таманского полуострова в Крым было перевезено 200 тысяч солдат и миллионы тонн снаряжения.

Увы, как это ни горько сознавать, но осенью 1943 года в районе Керчи происходило нечто в высшей степени странное. При стратегической инициативе нашей стороны, при примерном равенстве в воздушных силах и подавляющем превосходстве Черноморского флота немцы ПРАКТИЧЕСКИ БЕЗНАКАЗАННО осуществляли эвакуацию огромной армии!

Только за первые два дня октября в Крым были отправлены три больших конвоя, в составе которых насчитывалось 240 кораблей и судов. При этом от подводных лодок и авиации Черноморского флота, по словам Конради, погибли только артиллерийская баржа и саперный понтон. Уходя в Севастополь, противник поставил дополнительно несколько минных заграждений в Керченском проливе и у южного выхода из него. Таким образом, Черноморский флот до октября 1943 года не смог прервать морские сообщения таманской группировки немецко-фашистских войск, не удалось ему также создать даже серьезной помехи в эвакуации этой группировки в Крым и в уходе из Азовского моря и Керченского пролива в Севастополь большого количества плавсредств. Впоследствии все эти плавсредства были использованы противником для снабжения, а затем эвакуации крымской группировки войск.

Для того чтобы понять причины, в результате которых Черноморский флот не мог выполнить поставленные перед ним задачи, необходимо рассмотреть его боевые действия на морских сообщениях таманской группировки немецко-фашистских войск в 1943 году. Напомним, что, несмотря на понесенные потери за два минувших года войны, Черноморский флот по-прежнему полностью доминировал на море. В его составе были линейный корабль, четыре крейсера, десяток эсминцев, десятки подводных лодок, торпедных и иных катеров. Авиация флота была полностью переоснащена новейшими типами самолетов.

Во второй половине марта 1943 года командованию ЧФ стало ясно, что противник не собирается панически «бежать» с Таманского полуострова. Напротив, после высадки нашего морского десанта у Мысхако немецкое командование начало усиливать свои войска на Кубани, особенно в районе Новороссийска. Заметно возросла боевая деятельность вражеской авиации. В районе боевых действий у Анапы, Новороссийска появились немецкие торпедные катера, подводные лодки, артиллерийские десантные баржи. В то же время противник усиленно налаживал переправу через Керченский пролив. Начались перевозки грузов из Керчи в Анапу.

Учитывая эти обстоятельства, командование Черноморского флота отказалось от блокадных действий в том виде, в каком они проводились до сих пор. Директивой Военного совета ЧФ № оп-338 от 14 марта 1943 года боевая деятельность подводных лодок была перенесена на морские сообщения, связывающие Севастополь с портами западного побережья Черного моря. Для действий у южного берега Крыма от Ялты до мыса Чауда была оставлена одна подводная лодка. Задача борьбы с морскими перевозками противника на сообщениях

Керчь – Анапа и Керчь – Феодосия была возложена на торпедные катера и авиацию, а в районе Керченского пролива – исключительно на авиацию.

Однако все попытки наших торпедных катеров проникнуть на сообщения в Керченском проливе севернее Камыш-Буруна оказались безуспешными. После прорыва обороны противника в районе Новороссийска и с началом ускоренной эвакуации немецко-фашистских войск с Таманского полуострова торпедные катера совершили с 16 сентября по 9 октября девять выходов на коммуникации мыс Такиль – Феодосия. В них приняли участие в общей сложности 30 катеров. Дважды наши катера вели бои с вражескими торпедными катерами, прикрывавшими эвакуацию своих войск с Таманского полуострова и вывод плавсредств из Азовского моря в Севастополь. Из всех 9 выходов только в одном случае, а именно в ночь на 4 октября, двум торпедным катерам, возвращавшимся после набега на Феодосийский порт, удалось встретить десантную баржу и 3 небольших судна, шедших в охранении группы торпедных катеров. Наши катера отказались от атаки и ушли в базу.

Последний и безрезультатный выход на коммуникации таманской группировки противника две группы торпедных катеров совершили именно в ночь на 6 октября 1943 года. Одна из них в составе 4 катеров безуспешно пыталась встретиться с конвоями противника у Феодосии, а вторая осуществила бесплодный поиск в южной части Керченского пролива.

На Азовском море силами флотилии также велись не слишком успешные действия по нарушению морских сообщений противника.

Бессилие командования Черноморского флота при полном превосходстве в силах организовать нанесение ударов по противнику вызывало законное раздражение Ставки и наркома Н.Г. Кузнецова. И Ставка и Главный штаб ВМФ требовали немедленной активизации действий.

4 октября командующий Черноморским флотом адмирал Владимирский по указанию наркома ВМФ поставил перед Азовской флотилией задачу уничтожения на коммуникации в районе приморского села Кучугуры плавучих средств противника. Вечером 3 торпедных катера вышли из Осипенко для обстрела и нанесения торпедного удара по пристани Кучугуры. В тот же день один сторожевой и 4 бронекатера перешли из Ачугева в Темрюк.

Оттуда они должны были действовать на вражеских коммуникациях в районе Кучугуры. После выпуска торпед и залпа реактивными снарядами по объекту удара торпедные катера отошли в море. 5 октября в трех милях севернее Кучугуры они встретили две самоходные баржи и потопили одну из них. Однако уничтожения одной баржи было явно недостаточно, чтобы рассматривать операцию как успешную.

Ставились ЧФ и минные заграждения. Однако серьезных помех морским перевозкам противника они также не создали. Коммуникация Керчь – Анапа продолжала функционировать вплоть до эвакуации немецко-фашистских войск из Анапы. Последний немецкий конвой из Анапы, состоявший из 13 груженных десантных барж, ушел 20 сентября 1943 года.

Западнее района боевых действий торпедных катеров, на прибрежных морских сообщениях противника между мысом Чауда и мысом Айтодор, эпизодически действовали эскадренные миноносцы. Они выходили из Туапсе вечером, к полуночи подходили к морским трассам противника и, разделившись, в течение 2–3 час. осуществляли одиночные поиски (каждый корабль самостоятельно) вражеских плавсредств. После обстрела береговых объектов корабли соединялись и к наступлению рассвета выходили из района боевых действий на расстояние, обеспечивавшее возможность дальнейшего отхода в свои базы под прикрытием истребительной авиации.

Первый выход на сообщения противника произвели эскадренные миноносцы «Беспощадный» и «Бойкий» в ночь на 1 мая 1943 года. Они осуществляли поиск плавсредств в районе Ялты – мыс Меганом и обстреляли южную часть Двужорной бухты и мыс Киик-Атлама. О результатах обстрела в точности неизвестно.

В ночь на 21 мая лидер «Харьков» и эскадренный миноносец «Беспощадный» произвели поиск судов противника на коммуникации от Алушты до Феодосии, который никакого реального успеха не имел. Тем не менее в нашей историографии оба похода эсминцев оцениваются положительно на том основании, что корабли вернулись в базу целые и невредимые.

В ходе боев за освобождение Таманского полуострова корабли эскадры Черноморского флота дважды выходили к южному побережью Крыма на поиск транспортных судов и плавсредств противника. Первый поиск был проведен в ночь на 30 сентября в районе мыса Чауда и мыса Айтодор эскадренными миноносцами «Способный», «Бойкий» и «Беспощадный». Никакого результата этот поиск не дал. Операция закончилась неудачей. На отходе корабли оказались без обещанного авиационного прикрытия. Единственным положительным моментом этого похода следует признать то, что отряду кораблей в самый последний момент удалось чудом избежать атак немецкой штурмовой авиации.

Адмирал И.В. Касатонов в своей книге «Черноморская эскадра» пишет по этому поводу так: «В это время у командования Черноморского флота почему-то сложилось неправильное мнение о стабильном снижении по различным причинам активности вражеской авиации. Имелся в виду и поход отряда кораблей эскадры 4 июня, когда разведка противника не прореагировала на выход четырех наших кораблей, а авиация противника даже не сделала попыток атаковать их».

Тем временем нарастание боев на Северном Кавказе требовало дальнейшего наращивания усилий и от Черноморского флота. Этого требовали Ставка, нарком Этого требовала сама обстановка.

Подготовка к удару

Однако, несмотря на все усилия командования ЧФ, никаких реальных успехов у флота в деле срыва эвакуации немцев с Таманского полуострова по-прежнему не было. Казалось бы, что провал операции 30 сентября должен был бы заставить оперативный отдел штаба Черноморского флота искать новые пути решения вопроса. Безусловно, немцев следовало атаковать и сильнее, и чаще. При этом, разумеется, нельзя было повторять набеговую операцию по старому сценарию, ибо в этом случае немцы заранее могли предугадать не только последовательность действий наших кораблей, но и заранее просчитать наиболее вероятный маршрут их отхода.

Однако, как мы увидим дальше, штаб ЧФ не только не попытался сделать правильные выводы из последнего неудачного набега, но при разработке нового боевого распоряжения максимально ухудшил даже то, что имелось положительного в старом боевом распоряжении.

На тот момент Черноморским флотом командовал вице-адмирал Л.А. Владимирский. На этом посту он-совсем недавно подготовил и весьма успешно провел Новороссийскую десантную операцию с высадкой в ночь на 10 сентября 1943 года морского десанта в сильно укрепленный гитлеровцами Новороссийский порт.

Очередной поход к берегам Крыма командующий флотом вице-адмирал Владимирский назначил на 5 октября. Боевым распоряжением командующего Черноморским флотом за № оп-001392 от 5 октября 1943 года эскадре Черноморского флота была поставлена следующая задача: силами 1-го дивизиона миноносцев во взаимодействии с торпедными катерами и авиацией флота провести в ночь на 6 октября комбинированный набег на морские сообщения врага у южного побережья Крыма. Надлежало обстрелять порты Феодосия и Ялта и уничтожить попавшиеся немецкие плавсредства и десантные суда, отходившие в это время, по данным разведки, из Керчи в порты Крыма.

Для выполнения поставленной задачи из состава эскадры в набеговой отряд выделялись лидер «Харьков» и эсминцы «Беспощадный» и «Способный», а также восемь торпедных катеров, самолеты: четыре ДБ-3, по одному Пе-2 и Ил-2 и истребительная авиация (по назначению командующего ВВС флота). Для управления действиями кораблей и авиации в Геленджике развернулся командный пункт начальника штаба эскадры капитана 1-го ранга Романова и узел связи. На него было возложено общее руководство действиями кораблей.

Увы, неудача 30 сентября, к сожалению, так ничему и не научила ни командующего флотом, ни его штаб. Если в ранее неудачных набеговых операциях эсминцы подходили к неприятельскому берегу где-то в середине ночи (что позволяло им нанести удар и до рассвета уйти от Крыма на достаточно большое расстояние), то на сей раз адмирал Владимирский, непонятно почему, остановился на куда худшем варианте. Новый план предполагал внезапное появление кораблей у Крыма не в середине ночи, как бывало ранее, а только на рассвете, после скрытного ночного перехода.

Поэтому отход в базу от полуострова надо было выполнять уже в светлое время суток. Из этого следует, что на этапе планирования операции была уже совершена очевидная ошибка, ибо совершенно очевидно, что с рассветом отходящие эсминцы будут неминуемо обнаружены вражеской авиацией и подвергнутся атакам самолетов. И такой план был принят, несмотря на то, что все прекрасно знали – истребителей дальнего действия на ЧФ очень мало, их совершенно недостаточно, чтобы прикрыть на первом (самом опасном участке) отходящие корабли. Поразительно, но эти очевидные обстоятельства тогда никого не смущали! Непонятно почему, но Владимирский и его штаб упорно считали, что авиация противника не представляет собой угрозы кораблям в море. Возможно, в принятии такого странного решения сыграло свою роль и то, что, по данным разведки, бомбардировщиков на

аэродромах противника в Крыму в тот момент якобы было мало; кроме этого считалось, что на сосредоточение вражеской авиации с более северных аэродромов потребуется время, за которое наши корабли успеют выйти из зоны ее возможного воздействия. О дислокации самого опасного противника – пикировщиков – никаких сведений командование ЧФ, надо полагать, не имело вообще. Иначе полнейшее игнорирование пикировщиков, как наиболее значимой угрозы, понять просто невозможно.

Во втором томе военно-исторического очерка «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», посвященного боевым действиям Черноморского флота, пишется, что 4 октября 1943 года план выхода был доложен командующему Северо-Кавказским фронтом генерал-полковнику И.Е. Петрову и им одобрен. Этот факт нам следует запомнить особо, так как впоследствии вокруг него развернутся нешуточные интриги!

За сутки до начала операции «Харьков» эскадренные миноносцы «Беспощадный» и «Способный для приближения к району предстоящих действий были предварительно перебазированы из Потти в Туапсе.

Итак, согласно плану набеговой операции, артиллерийский обстрел портов Ялта и Феодосия было решено произвести на рассвете 6 октября. Задача подавления передовых батарей противника в случае их противодействия была поставлена авиагруппе из 4 самолетов Ил-2 и двух самолетов Б-3.⁷ Стрельба кораблей по береговым целям должна была корректироваться двумя самолетами-корректировщиками – ДБ-3 и Пе-2, а для их прикрытия выделялись 4 истребителя. Прикрытие кораблей на отходе возлагалось на 6 истребителей дальнего действия «Киттихаук» (это были все наличные самолеты этого типа), из расчета иметь по 3 самолета в смене. Подход кораблей на дальность действия своих истребителей планировался на 9–10 часов утра. С подходом кораблей на дальность действия ближних истребителей, ориентировочно к 9–10 часам, 6 октября штаб ВВС флота планировал усиленное прикрытие кораблей в составе 12 самолетов типа ЛАГГ-3 и Як-1.

Именно в это время на Черноморский флот прибыл из Москвы и нарком ВМФ адмирал флота Н.Г. Кузнецов. Из воспоминаний Н.Г. Кузнецова: «В начале октября 1943 года маршал А. М. Василевский в штабе Южного фронта ознакомил меня с доложенным в Ставку планом овладения Крымом. По замыслу Южный фронт, обходя Мелитополь, должен был захватить Сиваш, Перекоп, район Джанкоя и ворваться в Крым. Одновременно намечалось высадить воздушный десант в район Джанкоя, а в Геническе силами Азовской флотилии – морской десант. После этого разговора я отдал соответствующие распоряжения командующему Азовской флотилией».

Затем Кузнецов отправился в штаб Черноморского флота, чтобы заслушать командующего флотом о подготовке десантной операции в Крым и ознакомиться с ходом набеговой операции «Харькова» и двух эсминцев.

Исходя из вышеизложенного, могу предположить, что набеговая операция 5–6 октября 1943 года была организована именно в данное время совсем не случайно. Судя по всему, командующий Черноморским флотом вице-адмирал Владимирский решил продемонстрировать прибывающему к нему на флот наркому Н.Г. Кузнецову «фирменную» операцию черноморцев.

Итак, утром 5 октября 1943 года командир 1-го дивизиона эскадренных миноносцев эскадры Черноморского флота капитан 2-го ранга Негода получил боевое распоряжение Военного совета ЧФ на проведение набеговой операции к берегам Крыма и схемы решения.

В Центральном военно-морском архиве имеются разведсводки штаба ЧФ на 5–6 октября 1943 года. Для нас наибольший интерес представляет разведсводка, полученная последней перед выходом кораблей в море: ведь именно изложенные в ней разведданные и были положены во главу угла действий отряда кораблей. Это разведсводка № 556 на 22

часа 00 минут 05.10. 1943 года. Вот ее текст: «... В Ялте – 1 Б ДБ, 2 ТКА. Феодосия – 16 Б ДБ, 6 паромов “Зибель”, 3 СКА, из них 9 БДБ, 4 “Зибеля” и 3 СКА на рейде. Керчь – рассосредоточено 16 плаведилиц. Авиация — 29 самолетов на аэродромах. ТКАТКА, СКАСКА, ТЩТЩ конвоировал конвой и отдельные суда в районах озера Табачник, мыс Сарыч, мыс Фиолент. На коммуникациях противника Керченский пролив – Ялта – мыс Сарыч. Состав сил: восточнее мыса Аю-Даг — 12 БДБ, 7 барж, 4 ТЩ, у мыса Киз-Аул – 5 ТКА, 6 миль восточнее озера Табачник – 1 БДБ, 3 ТКА».

Получив боевое распоряжение, капитан 2-го ранга Негода вызвал к себе командиров участвующих в операции кораблей и поставил им задачу готовности к выходу к 20 часам 00 минутам 5 октября 1943 года.

В 19 часов 20 минут на краснознаменный эсминец «Беспощадный» прибыл командующий ЧФ вице-адмирал Владимирский, который уточнил задачу и перенес начало открытия огня по неприятелю с 5 часов 50 минут на 5 часов 30 минут, с тем чтобы корабли могли раньше начать отход от крымских берегов. Возможно, в глубине души Владимирский все же ощущал пагубность своего решения на подход кораблей к крымскому берегу на рассвете. Только этим можно объяснить чисто импровизированное изменение комфлотом в самый последний момент времени открытия огня. Увы, изменение на 20 минут было явно недостаточным для того, чтобы за это время корабли успели уйти из зоны действия неприятельской авиации. Понимал ли это до конца сам Владимирский? Если понимал, то почему не потребовал от своего штаба срочной переработки плана операции? Если не понимал, то почему перед самым отходом кораблей он все-таки попытался выкроить для отряда Негоды лишних «спасительных» 20 минут?

Закончив инструктаж, Владимирский приказал собранным командирам действовать по обстановке и обязательно выполнить поставленную перед ними задачу.

Любопытно, что при этом штаб и политотдел эскадры ЧФ о предстоящей операции извещены не были. Возможно, это было сделано преднамеренно, с целью сохранения военной тайны. Возможно, налицо просто очередное головотяпство, когда одна рука не ведает, что творит вторая. На последнее, по крайней мере, достаточно прозрачно намекается в политическом донесении, о котором мы еще поговорим позднее.

Штабом Черноморского флота перед кораблями отряда на набеговую операцию были поставлены следующие конкретные боевые задачи:

1. Эминцам «Беспощадный» и «Способный» обстрелять плавсредства противника, скопившиеся в Феодосийской бухте.

2. Лидеру «Харьков» обстрелять коммуникации противника между Феодосией и Алуштой.

Корабли заканчивали последние приготовления к походу. Что он не будет легким, — это понимали все. Увы, предугадать свою судьбу не дано никому...

Корабли и командиры

Пока корабли отдают швартовы, познакомимся поближе с ними и с их командирами. Командовать отрядом кораблей в набеговой операции был назначен командир дивизиона эсминцев капитан 2-го ранга Григорий Пудович Негода. Выбор Негоды был не случаен, командир дивизиона не раз командовал отрядами кораблей в набеговых операциях. На Черноморском флоте он считался специалистом в подобных операциях. Помимо хорошего практического опыта Негода претендовал и на роль теоретика. Так, в майском номере журнала ВМФ «Морской сборник» за 1943 год Г.П. Негода выступил с поучительной статьей «Ночная набеговая операция на вражеские базы», где на примере одной из возглавляемых им операций поделился со всем военно-морским флотом своим опытом и дал соответствующие рекомендации.

Из статьи Г.П. Негоды в журнале «Морской сборник»: «Важнейшими условиями успешного проведения каждой набеговой операции кораблей на базы противника с целью нанесения артиллерийского удара или оказания другого боевого воздействия являются скрытность подготовки операции, а также выход кораблей и переход их морем к району действия и внезапность выполнения поставленной задачи. Необходимость соблюдения скрытности и внезапности учитывалась при проведении набеговых операций кораблями Черноморского флота. Благодаря тщательной разработке и подготовке этих операций кораблям Черноморского флота удалось нанести немало дерзких и стремительных ударов по вражеским портам и базам...»

Негода по соображениям секретности, разумеется, не пишет в статье о том, в какое время суток его отряд подходил к Крыму. Однако, рассуждая на тему уклонения кораблей от огня береговых батарей в ночное время, он недвусмысленно дает понять, что обстрел вражеского побережья и отход от него происходил ночью.

Относительно противодействия неприятеля Негода пишет: «Одновременный и комбинированный внезапный удар наших кораблей и авиации по двум вражеским базам дал весьма значительный эффект и деморализовал противника. О последнем свидетельствует, в частности, тот факт, что немцы не выслали против наших кораблей ни одного самолета. Противник не раз был введен в заблуждение...»

Вообще, листая подшивку журнала «Морской сборник» за 1943 год, волей-неволей приходишь к выводу, что Черноморский флот являлся в тот период «законодателем моды» в деле организации и проведения набеговых операций. В это время Балтийский флот все еще был заперт в Неве, а североморцы занимались прежде всего охраной и обороной союзнических конвоев: До октября 1943 года на Черном море было проведено около десятка набеговых операций, и большинство считались вполне успешными. Именно это и обусловило то, что черноморцам были предоставлены страницы «Морского сборника» для обмена опытом. Так, в октябрьском номере «Морского сборника» за 1943 год представитель ЧФ капитан 3-го ранга И.М. Филатов делится с ВМФ опытом набеговых операций черноморцев в статье «Набеговые операции надводных кораблей Черноморского флота на коммуникациях противника». Автор учил своих коллег на других флотах: «Тактические приемы, применяемые нашими командирами в набеговых операциях, весьма разнообразны. Их действия отличаются настойчивостью и упорством в выполнении поставленной задачи...»

Журналы, как известно, заказывают материалы для публикации и готовят их заранее, за два-три месяца до выхода в свет. Увы, к тому моменту, когда октябрьский номер «Морского сборника» попал в руки офицеров ВМФ, всем было уже абсолютно ясно, что тактика командования ЧФ в организации набегов потерпела полный крах и на набеговых операциях эскадры ЧФ навсегда поставлен крест...

Лидер эскадренных миноносцев «Харьков» был заложен 19 октября 1932 года на судостроительном заводе в Николаеве и спущен на воду 9 сентября 1934 года. Вступил лидер в строй 19 ноября 1938 года. К началу войны «Харьков» входил в состав отряда легких сил эскадры Черноморского флота, являясь флагманским кораблем 3-го дивизиона эскадренных миноносцев. Класс лидеров эскадренных миноносцев имели в предвоенные годы далеко не все флоты мира. Поэтому в ряде государств, в частности в Германии, они относились к классу легких крейсеров. Определенные основания для этого были.

Водоизмещение «Харькова» составляло 2693 тонны, длина корпуса 127,5 м, ширина 11,7, осадка 4,2 м. При мощности машин в 66 000 л. с., «Харьков» давал максимальный ход в 43 узла, что делало его одним из самых скоростных кораблей своего времени. Экономический ход лидера составлял 20 узлов, а предельная дальность плавания 2100 миль.

Вооружение «Харькова» тоже было почти крейсерское: 5 – 130 мм орудий главного калибра, 2 – 76,2 мм и 4 – 37-мм зенитных орудия, 6–7,62 мм пулеметов, 2 – 4-трубных 533-мм торпедных аппарата, 2 бомбосбрасывателя глубинных бомб. Помимо этого корабль мог принять на борт и обеспечить постановку 76 мин. Штатный экипаж «Харькова» составлял 344 человека.

Первым командиром «Харькова» был Марков Филипп Савельевич, человек непростой судьбы. В 1937 году, будучи капитаном 2-го ранга и старпомом командира крейсера «Коминтерн», он был репрессирован. Проведя в застенках НКВД почти год, Марков так и не признал своей вины. В 1938 году, после освобождения, он был сразу назначен командиром лидера эсминцев «Харьков», спустя год стал командиром крейсера «Коминтерн», затем командовал бригадой крейсеров ЧФ, был начальником штаба эскадры кораблей ЧФ, стал контр-адмиралом и умер в 1956 году.

Следующим командиром «Харькова» был капитан 3-го ранга Пантелеймон Александрович Мельников, которого с ноября 1942 года сменил капитан 3-го ранга Петр Ильич Шевченко. Первым военным комиссаром лидера был Г. И. Фомин, затем батальонный комиссар Е.Ф. Алексеенко. С сентября 1943 года заместителем командира по политчасти «Харькова» являлся капитан 3-го ранга Иван Архипович Крикун.

С первых дней войны «Харьков» самым активным образом участвовал в боевых действиях. Так, уже 23–25 июня 1941 года лидер принял участие в постановке оборонительных заграждений у Севастополя.

26 июня совместно с лидером «Москва» нанес артиллерийский удар по главной базе фашистского флота на Черном море – румынскому порту Констанца. Это была первая набеговая операция Черноморского флота. В 20 часов 15 минут 25 июня ударная группа кораблей ЧФ («Харьков» и «Москва») вышла из Севастополя. Отряд поддержки (крейсер «Ворошилов», эсминцы «Сообразительный» и «Смышленный») вышли в 20 часов 40 минут. Общее руководство операцией осуществлял командир отряда легких сил контр-адмирал Т.А. Новиков. Ударной группой командовал командир 3-го дивизиона эсминцев капитан 2-го ранга М.Ф. Романов (флаг на лидере «Харьков»). Переход в район боевых действий был осуществлен без помех.

26 июня в 4 часа 42 минуты ударная группа с поставленными параванами подошла к кромке минного заграждения и уменьшила скорость до 20 узлов. Через несколько минут в правом параване шедшего головным флагманского лидера «Харьков» взорвалась мина. «Харьков» дал малый ход, и в голову вышел лидер «Москва». В 5 часов 02 минуты лидеры вышли в точку начала стрельбы и открыли огонь из орудий главного калибра. Уже после первых залпов на берегу взметнулось пламя большого пожара в районе нефтяных баков. Через несколько минут после начала стрельбы по лидерам открыла огонь крупнокалиберная береговая батарея, о которой на кораблях сведений не имели, а чуть позже – два вражеских эсминца, которые находились на рейде и не были вовремя обнаружены. В 5 часов 06

минут лидеры были накрыты артиллерийским залпом. Несмотря на близкие разрывы снарядов, лидеры продолжали выполнять задачу. Только выпустив предусмотренное количество снарядов, в 5 часов 12 минут командир ударной группы дал приказание прекратить огонь и начать отход. «Харьков» начал отходить с постановкой дымовой завесы. Для снижения эффективности стрельбы врага лидеры увеличили ход до 30 узлов и перешли на движение противобатейным зигзагом. По всей вероятности, маневрируя на такой скорости, лидер «Москва» потерял оба паравана. В 5 часов 20 минут он подорвался на mine, разломился в районе первого котельного отделения и стал быстро тонуть. Появившиеся в это время над кораблями вражеские самолеты расстреливали из пулеметов плавающих на воде людей. Попытка «Харькова» оказать помощь погибающему кораблю не увенчалась успехом – он был сам накрыт огнем батареи и атакован самолетами врага. От близких разрывов бомб и снарядов корабль получил сильные сотрясения корпуса. Потекли водогрейные трубки в котлах, стало падать давление пара, ход снизился до 6 узлов. Корабль оказался перед угрозой стать неподвижной мишенью для врага. Нужно было, не охлаждая котлов, влезть в топку и ликвидировать повреждения. Котельный машинист Петр Гребенников не колебался ни минуты. Товарищи принесли ему асбестовый костюм, густо смазали лицо вазелином. Но все это мало помогало в дышащей жаром топке. Сухой, горячий воздух обжигал легкие. Однако Гребенников упорно искал повреждения, пока его не вытащили из топки почти без сознания. Облившись водой, он вновь полез в котел. Лишь с третьей попытки Гребенникову удалось заглушить лопнувшие трубки. Следуя примеру своего товарища, краснофлотец Петр Каиров устранил повреждения в другом котле. Корабль получил возможность увеличить ход до 12 узлов.

В это время лидер атаковала вражеская авиация, но все ее атаки были отбиты, при этом зенитчики сбили два самолета. Для оказания помощи «Харькову» командир группы поддержки направил эсминец «Сообразительный». В 5 часов 55 минут корабли вышли из зоны обстрела. В 6 часов 53 минуты эсминец, а затем лидер (по их докладу) подверглись атаке подводной лодки. От выпущенной торпеды корабли уклонились, после чего эсминец атаковал ее глубинными бомбами. В течение последующих 6 часов корабли, меняя курсы и скорость, ведя зенитный огонь, вышли из-под атак самолетов. В 13 часов 26 минут на «Харьков» и сопровождающие его корабли была предпринята последняя атака самолетов врага, которую корабли отбили. В 21 час 09 минут корабли прибыли в Севастополь.

Несмотря на потерю лидера «Москва», задача, поставленная кораблям, была выполнена. Вызванный обстрелом пожар уничтожил большие запасы нефти, был взорван железнодорожный состав с боеприпасами, поврежден вокзал и железнодорожные пути. Все это привело к длительным затруднениям с доставкой нефти в Констанцу, было прервано сообщение с Бухарестом. Высоко оценил результаты набега на Констанцу и противник. Увы, но набеговая операция на Констанцу стала первой и последней успешной набеговой операцией Черноморского флота в Великой Отечественной войне. Краснофлотцы П. Гребенников и П. Каиров за свой подвиг первыми на эскадре ЧФ были награждены орденами Красного Знамени.

Об интенсивной боевой деятельности лидера «Харьков» в последующие месяцы войны свидетельствуют записи из его корабельного журнала: «24 марта 1942 года. Из Туапсе перешли в Новороссийск. Оттуда совместно с эминцем “Свободный” вышли в Севастополь. Доставили 271 человека маршевого пополнения, 150 тонн флотского и 250 тонн армейского боезапаса. В тот же день вышли в Новороссийск.

27 марта. С эминцами “Незаможник”, “Шаумян” и двумя СКА из Новороссийска снова ушли в Севастополь, охраняя транспорт “Сванетия”. На Инкерманских створах были обстреляны артиллерией противника.

31 марта. «Харьков» и «Свободный», базовый тральщик «Гарпун» в составе охранения транспорта «Абхазия» вышли из Новороссийска в Севастополь. На Инкерманских створах были обстреляны артиллерией противника.

2 апреля. Лидер «Харьков» и эсминец «Свободный», стоя в Северной бухте, вели огонь по артиллерийским батареям противника. Три батареи подавлены. Личный состав лидера получал благодарность от командующего флотом.

3 апреля. Вышли с эминцем «Свободный» из Севастополя в Туапсе, охраняя транспорт «Абхазия». Перешли из Туапсе в Новороссийск 6 апреля.

8 апреля. Очередной выход в Севастополь. Снова совместно с эминцем «Свободный» лидер конвоировал транспорт «Абхазия». Переход совершали ночью. На переходе морем корабли дважды подвергались ударам авиации».

Эскадренный миноносец «Беспощадный» был заложен 15 мая 1936 года в Николаеве, спущен на воду 5 декабря 1938 года и вступил в строй 2 октября 1939 года. Водоизмещение «Беспощадного» составляло 2402 тонны, длина корпуса 112,8 м, ширина – 10,2 м и осадка – 4,8 м. При мощности машин в 56500 л. с. корабль мог развивать максимальный ход в 38,6 узла. При экономическом ходе в 19,5 узла дальность плавания эсминца составляла 2565 миль. Вооружение «Беспощадного» составляли: 4 – 130-мм орудий главного калибра, 2 – 76,2-мм и 3 – 37-мм зенитных орудия, 4 – 12,7-мм пулемета, 2 трехтрубных 533-мм торпедных аппарата, 2 бомбосбрасывателя. Эсминец принимал на борт 48 мин. Штатный экипаж «Беспощадного» насчитывал 236 человек.

Официально корабль был включен в состав ЧФ 2 октября 1939 года. Неделью спустя, в ночь с 9 на 10 октября, попал в 8-балльный шторм, в результате чего корпус в районе 84 – 90-го шпангоутов деформировался (срезались заклепки, образовались трещины, погнулись шпангоуты и бимсы). Это был «первый звонок», свидетельствующий о недостаточной прочности корпусов «семерок».

После экстренного ремонта «Беспощадный» вместе с лидером «Москва» с 19 по 24 октября 1939 года совершил официальный визит в Стамбул под командованием капитана 2-го ранга С.Г. Горшкова. Тогда корабли доставили на родину министра иностранных дел Турции, посетившего Советский Союз.

В 1940 году в ходе эксплуатации эсминца выявились дефекты в механизмах и электрооборудовании. Гарантийный ремонт затянулся на 6 месяцев – пришлось заменить турбину высокого давления ТЗА № 2. Зато к началу войны корабль был в хорошем техническом состоянии.

В годы Великой Отечественной войны «Беспощадный» входил в состав 2-го дивизиона эскадренных миноносцев эскадры Черноморского флота.

До сентября 1942 года эминцем командовал капитан 2-го ранга Григорий Пудович Негода, которого сменил капитан 3-го ранга Виктор Александрович Пархоменко. Военным комиссаром «Беспощадного» являлся старший политрук Т.Т. Бута, затем капитан-лейтенант Бурдаков.

Боевая деятельность «Беспощадного» была весьма интенсивна и до октября 1943 года вполне успешна. С 22 по 30 июня 1941 года «Беспощадный» ежедневно выходил в море для постановки оборонительных минных заграждений (хотя до сих пор непонятно, против кого предназначались эти заграждения, ведь у противника – Румынии – в то время имелось всего 4 эсминца и 1 подводная лодка!), а также совместно с другими кораблями участвовал в постановке оборонительных минных заграждений у Севастополя. Всего кораблем было выставлено 114 мин.

13 июля при выходе из Севастополя эсминец под действием ветра и течения сошел с фарватера и сел на мель. Хотя повреждения оказались легкими (погнуты лопасти винтов),

командир корабля капитан 3-го ранга П.В. Глазовский был отдан под трибунал и осужден на 5 лет.

С конца июля по сентябрь «Беспощадный» почти постоянно находился в море, сопровождая транспорты, обстреливая румынские войска под Одессой, нес дозорную службу.

С 19 августа «Беспощадный» участвует в обороне Одессы. В этот день он совместно с другими кораблями вел огонь по населенным пунктам Визировка, Свердлово, Кубанка.

25 и 26 августа «Беспощадный» совместно с другими кораблями артиллерийским огнем поддерживал наши войска.

1 сентября «Беспощадный», 3 сторожевых и 4 торпедных катера отконвоировали в Одессу транспорт «Армения». В начале августа «Беспощадный» совместно с другими кораблями конвоировал корабли резерва флота (строившиеся и ремонтирующиеся). В восточные порты были переведены ледокол «А. Микоян», недостроенные крейсера «Куйбышев», «Фрунзе», лидеры «Киев», «Ереван», эсминцы «Свободный», «Огневой», «Озорной» и другие. Не имевшие своего хода, они были заманчивой добычей для фашистских летчиков. Но, взаимодействуя с истребителями, корабли охранения отбили атаки авиации. Все конвои без потерь прибыли в порты назначения.

22 сентября, во время артиллерийской поддержки советского десанта под Григорьевкой, эсминец атаковали 22 фашистских бомбардировщика, сбросивших на корабль 84 бомбы. «Юнкерсы-87» пикировали с разных направлений, затрудняя зенитный огонь. Сначала близким разрывом бомбы была повреждена корма – в районе 173-го шпангоута на палубе и по бортам образовался гофр. От сотрясения сработал кормовой торпедный аппарат, торпеды с включившимися двигателями ударились в переборку помещения дизель-генераторов, но, к счастью, не взорвались. Через трещины в кормовые помещения начала поступать вода; скорость эсминца, поначалу доведенная до 24 узлов, стала падать. В этот момент «Беспощадный» получил сразу два прямых попадания бомб в носовую часть. Одна из бомб, пробив палубу полубака около клюза правого борта, вышла через борт и взорвалась в воде. Вторая разорвалась в глубине корпуса, в районе мотора носового шпиля. В результате вся носовая часть корпуса до 35-го шпангоута оказалась фактически оторванной и держалась лишь на искореженных листах обшивки. Эсминец получил дифферент на нос в 1,5 м, но сохранил ход и самостоятельно добрался до Одессы.

В течение 23 сентября на «Беспощадном» подкрепили переборки, а также палубы и борта в районе гофров. Вечером с помощью буксира СП-14 повели эсминец в Севастополь. Буксировка осуществлялась кормой вперед со скоростью 2–3 узла. Из-за усилившегося до 5–6 баллов волнения моря раскачивающаяся носовая часть начала сдирать обшивку с левого борта, образовался крен, возникла угроза затопления 3-го кубрика. Положение становилось критическим. Единственным выходом было решение обрубить носовую часть корабля. Рискованную операцию выполнил старшина

2-й статьи Сехниашвили. Спустившись по штурм-трапу за борт, он обычным топором в течение часа делал насечки в бортовой обшивке, пока носовая часть не обломилась и не ушла под воду. После этого «Беспощадный» был взят на буксир «Сообразительным», а спасательное судно СП-14 шло сзади, защищая собой от волн искалеченный корпус эсминца.

По прибытии в Севастополь «Беспощадный» сначала ремонтировался в Северном доке, а затем – на заводе № 201. Носовая часть от нулевого до 18-го шпангоута была заимствована у погибшего эсминца «Быстрый», участок от 16-го до 40-го шпангоута пришлось изготовить заново. Восстановительные работы уже почти закончились, когда корабль подвергся новому налету. 12 ноября 1941 года в 11.25 250-кг бомба попала в верхнюю палубу в районе 103-го шпангоута, зацепила котел № 2, пробила главную паровую магистраль, двойное дно и взорвалась под днищем на грунте. Еще две бомбы взорвались рядом в 4–5 м от правого борта в районе 190-го шпангоута.

Эсминец вновь получил серьезные повреждения. В корпусе образовалось множество гофров и пробоин, 2-е и 3-е котельные отделения были затоплены, заклинило валопроводы, вышли из строя многие механизмы. Впридачу в первом котельном отделении вспыхнул пожар – правда, его удалось вскоре потушить.

Благодаря энергичным действиям экипажа распространение воды быстро устранили. Под пробоину подвели пластырь, в дополнение к собственным водоотливным средствам подключили помпы с буксира СП-14. Вечером корабль с дифферентом в 1,75 м и креном в 14 на правый борт был введен в Северный док.

Из-за постоянной угрозы воздушных атак решили дальнейший ремонт «Беспощадного» провести в Потти, для чего в течение нескольких дней эсминец экстренно готовили к переходу. Пробоины заделали пластырями, носовой отсек засыпали пробковой крошкой, в котельных отделениях также уложили мешки с пробкой. Всего на корабль погрузили около 90 кубометров крошеной и листовой пробки.

17 ноября «Беспощадный» на буксире эсминца «Шаумян» вышел из Севастополя в Потти. Поначалу скорость буксировки колебалась в пределах 10–13 узлов, но затем в пустые топливные цистерны стала просачиваться вода, образовался крен. Скорость пришлось снизить до 6 узлов. Волны повредили пластыри, течь усилилась. Мотопомпы не справлялись с поступающей водой. Выручил трактор ХТЗ, предусмотрительно погруженный на палубу; к его двигателю подключили дополнительную помпу. Трое суток напряженной борьбы со стихией увенчались успехом: 20 ноября эсминец прибыл в Потти. Под его носовую часть сразу же подвели понтоны, но прошло еще 2,5 месяца, пока он дождался своей очереди постановки в док. Полный ремонт корабля завершился лишь в сентябре 1942 года.

С 21 октября до конца ноября «Беспощадный» эскортировал транспорты из Потти в Туапсе, сам перевез из Батуми в Потти 596 красноармейцев. С 29 ноября по 2 декабря совместно с «Бойким» совершил рейд к болгарскому побережью, где якобы потопил торпедами вражеский транспорт. 9–10 декабря эсминец снова занимался перевозкой войск (доставил из Потти в Туапсе 522 бойца), а 26–29 декабря вместе с «Сообразительным» повторил набеговую операцию к вражеским берегам. Корабли опять попали в полосу тумана и, не обнаружив противника, вернулись в Потти.

31 января 1943 года «Беспощадный» занимался обстрелом позиций неприятеля в районе Новороссийска (за 30 минут выпустил 206 130-мм снарядов). Затем неоднократно выходил в дозоры, конвоировал транспорты, сам перевозил войска (13 февраля при переходе из Потти в Геленджик взял на борт рекордное число бойцов – 1548 человек с вооружением), совершал демонстративные обстрелы занятого противником побережья. 4 февраля во время шторма получил легкие повреждения корпуса.

Всего с начала войны до 1 апреля 1943 года «Беспощадный» прошел 18 565 миль (до войны, включая сдаточные испытания – 28327 миль). За это время он выпустил 1818 130-мм, 710 76-мм, 727 45-мм, 325 37-мм снарядов, 605 12,7-мм пуль и 6 торпед. Глубинные бомбы не применялись. Из средств химической защиты интенсивно использовалась дымоаппаратура ДА-2 (поставлено 30 дымзавес), реже – аппаратура ДА-1 (около 10 дымзавес). 3 апреля 1942 года эсминец «Беспощадный» был награжден орденом Красного Знамени.

Эскадренный миноносец «Способный» был заложен 7 июля 1936 года, вступил в строй 24 июня 1941 года. Корабль входил в состав 3-го дивизиона эскадренных миноносцев эскадры Черноморского флота.

Водоизмещение «Способного» составляло 2529 тонн, длина корпуса корабля – 112,5 м, ширина – 10,2 м, осадка – 5 м. При мощности машин 54 000 л.с. он развивал максимальную скорость хода в 38 узлов. Наибольшая дальность плавания на экономичном ходу составляла 1800 миль.

Вооружение: 4 – 130-мм, 3 – 76,2 мм, 2 – 45-мм и 2 – 37-мм орудия, 2–7,62-мм пулемета, 2 трехтрубных 533-мм торпедных аппарата, 2 бомбосбрасывателя. Принимал 60 мин. Экипаж 267 человек.

В проекте «7» для обеспечения эффективной стрельбы 76-мм орудий предусматривалась установка МПУАЗО, но к моменту ввода в строй большинства эсминцев эти приборы существовали лишь на бумаге. Первая система МПУАЗО «Союз-7У» была установлена буквально накануне войны – в июне 1941 года – именно на «Способном». Она включала в себя достаточно совершенный зенитный автомат стрельбы «Союз» (по принципу работы – аналог ЦАС-2, но предназначенный для огня по воздушным целям), гировертикаль «Газон» и стабилизированный визирный пост СВП-1. Хотя система действовала в одной плоскости и была не слишком эффективна в борьбе с пикирующими бомбардировщиками, но в целом она значительно усилила ПВО корабля.

Первым командиром корабля был капитан 3-го ранга Е.А. Козлов, которого затем сменил капитан 3-го ранга Аркадий Николаевич Горшенин.

В отношении Горшенина в документах и воспоминаниях имеются разночтения. В одном случае он пишется как «Горшенин», в другом – как «Гаршенин». Однако в личном деле, хранящемся в ЦВМА, командир «Способного» значится как «Горшенин». До войны Горшенин успел послужить на ТОФе и на Севере. На Черное море он попал после командирских курсов на должность дивизионного штурмана, затем был старпомом на лидере «Москва». В мае 1941 года Горшенин был назначен командиром эсминца «Свободный». В феврале 1942 года был снят с должности за «допущение аварий и пьянство». Однако месяц спустя вновь назначен командиром эсминца «Бдительный», а в июле 1942 года – командиром «Способного». Анализ послужного списка Горшенина показывает, что к зеленому змию он был предрасположен всегда. Факт восстановления его в должности командира в 1942 году можно объяснить только тем, что к этому времени на Черноморском флоте был огромный дефицит офицеров, имевших опыт командования кораблями.

Военным комиссаром корабля был батальонный комиссар Г.Ф. Нифутов, а затем – капитан-лейтенант Шварцман.

«Способный» принимал активное участие в обороне Одессы. Так, 7 сентября 1941 года «Способный» вместе с другими кораблями вел обстрел береговых позиций противника. В дни тяжелых сентябрьских боев корабли эскадры и транспорты доставили подкрепление. С 16 по 20 сентября из Новороссийска в Одессу была перевезена 157-я стрелковая дивизия. Переходы судов прикрывали корабли эскадры, в том числе и эсминец «Способный».

Эсминец принимал участие в обороне Севастополя и Крыма. 24 декабря в Севастополь была доставлена 345-я стрелковая дивизия, 61-й отдельный танковый батальон (26 танков Т-26), маршевые пополнения, боеприпасы. В перевозке войск и обеспечении перехода транспортов принимал участие и «Способный».

В период проведения Керченско-Феодосийской десантной операции «Способный» входил в состав отряда охранения 2-го отряда транспортов. В целях поддержки наступления войск 44-й армии (отвлечения сил противника от района Феодосии) было принято решение высадить тактический десант в районе Судака в составе усиленного батальона 226-го горнострелкового полка. Для этого выделялись эсминец «Способный» (командир – капитан 3-го ранга Е.А. Козлов) и сторожевой катер М0-0111.

Приняв 5 января в Новороссийске 218 человек, корабли вечером вышли в море. Из-за штормовой погоды сторожевой катер мог идти малым ходом. Стало очевидным, что с такой скоростью затемно расстояние до Судака не преодолеть. Капитан 3-го ранга Козлов снял с катера десантников и решил осуществить высадку с одного корабля. В 4 часа 53 минуты 6 января «Способный» прибыл на Судакский рейд. Выбрав укрытое от волн место у мыса

Чеканный, в 5 часов 40 минут начал высадку десанта баркасом и шлюпками, которая была окончена к 8 часам 30 минутам. Противник не ожидал высадку десанта и поэтому не оказал серьезного сопротивления. Десантники не только закрепились на берегу, но и расширили плацдарм.

8 января эсминцы «Способный», «Железняков», транспорт «Жан Жорес» и тральщик доставляли из Новороссийска в Феодосию войска. В районе Мысхако «Способный» подорвался на mine. На следующий день поврежденный эсминец был отбуксирован в Новороссийск. Корабль встал в ремонт, который продлился до апреля 1942 года.

Подводя итог, можно сказать, что для проведения набеговой операции командованием были выделены лучшие корабли эскадры и лучшие экипажи.

Начало операции

Однако настала пора вернуться в Потти, откуда вот-вот должны были выйти корабли отряда капитана 2-го ранга Негоды.

Передо мной уникальный документ Центрального военно-морского архива ВМФ «Журнал боевых действий оперативного дежурного штаба Черноморского флота по операции “Харькова”, “Способного” и “Беспощадного”» (документ № 18364). Журнал – это небольшая сшитая нитками тетрадь, записи в которой сделаны простым карандашом торопливо и поэтому местами не слишком разборчиво. Журнал БД ОД штаба ЧФ – беспристрастный свидетель одного из самых трагических дней в истории Черноморского флота. Анализ записей показывает, что они, судя по всему, делались не в то же время, которое указано в записях, хотя и вскоре после происшедших событий.

Первая запись в журнале БД ОД помечена 20 часами 34 минутами 5 октября 1943 года; «Отряд кораблей ЛД “Х” (“Харьков”. – В.Ш.), ЭМЭМ “Б” и “С” (эсминцы “Беспощадный” и “Способный”. – В.Ш.), кап. 2 р. Негода вышел из Туапсе в р-н Феодосия – Ялта с задачей поиска и уничтожения плавсредств противника и артобстрела скоплений плавсредств в портах Феодосия и Ялта».

Итак, в 20 часов 34 минуты (согласно другой информации, это произошло в 20 часов 25 минут) корабли снялись с якоря и вышли на выполнение поставленной задачи в порядке тактических номеров. Головным шел краснознаменный эсминец «Беспощадный», на котором держал свой брейд-вымпел командир отряда, вторым – лидер «Харьков» и третьим – эсминец «Способный». Выход отряда кораблей из Туапсе воздушной разведкой противника обнаружен не был.

В 1 час 00 минут 6 октября 1943 года лидер «Харьков» отделился от основного отряда и увеличил ход до 26 узлов. Эсминцы «Беспощадный» и «Способный» продолжили движение в назначенный им район со скоростью 24 узла.

В 2 часа 04 минуты, когда корабли были уже на траверзе Керченского пролива, в небе появились два немецких самолета.

Здесь и далее основные временные параметры автор будет давать согласно рапорту командира дивизиона. При этом в ряде случаев указанное Негодой время значительно расходится со временем, указанным в политдонесении. Это позволяет предположить, что и то и другое время указывалось весьма приблизительно. Так, согласно политдонесению, обнаружение кораблей немецкими самолетами произошло не в 2 часа 4 минуты, как докладывал Негода, а в 2 часа 00 минут.

Из журнала боевых действий оперативного дежурного штаба Черноморского флота: «06.10.1943 г. 02 ч. 10 мин. (еще одно расхождение во времени!) “Харьков” обнаружил ВР (воздушной разведкой. – В.Ш.) противника и освещен САБами (светящимися авиабомбами. – В.Ш.)». В графе «Примечание» значится: «Донесение командира “Харькова”».

Чуть ниже в том же журнале БД ОД следующая запись: «02 ч. 00 мин. – 04 ч. 00 мин. Самолеты противника сбросили по кораблям бомбы и освещали их САБами». В графе «Примечание» написана «Донесение к. 1 р. Романова получено штабом ЧФ в 06 ч. 15 мин.».

Согласно всем документам следует, что, обнаружив корабли, самолеты сбросили на них осветительные бомбы САБ, а затем и фугасные. Эсминцы, следуя в кильватерном строю, выполнили маневр уклонения.

С 2 часов 30 минут до 3 часов 00 минут самолеты противника сбросили на корабли отряда еще одну САБ с правого борта и одну по корме. Эсминцы еще раз уклонились и продолжили следовать на выполнение боевой задачи.

С 3 часов 00 минут до 4 часов 00 минут вновь над кораблями появился самолет противника. Он сбросил фугасную бомбу по корме на расстоянии 5—10 кабельтовых. Корабли снова удачно уклонились.

Несмотря на то что пока налеты авиации противника были безрезультатными, сам факт обнаружения отряда немецкой авиацией не мог не оставить Негоду спокойным. Это был весьма тревожный симптом – ведь при планировании операции весь расчет строился именно на ее внезапности. Теперь ее уже не было. Позднее станет известно, что к этому времени противник имел на Черном море развитую радиолокационную службу (главная радиолокационная станция находилась в Евпатории), позволявшую следить за продвижением наших кораблей. Поэтому с обнаружением отряда самолетами слежение за маршрутом следования наших кораблей было лишь делом техники.

Непонятно, что ни в одном издании о событиях 6 октября нет ни одной ремарки относительно столь «ювелирного» и раннего обнаружения немцами наших кораблей. А ведь это довольно странно. Представьте себе, что в черноте южной ночи, с соблюдением всех правил светомаскировки, идут корабли. И вдруг прямо над ними оказывается самолет-разведчик, да еще со специальными осветительными бомбами. Разумеется, элемент случайности существует. Но все же кажется весьма маловероятным, чтобы немцы держали по ночам в небе целые эскадрильи разведчиков, перекрывавших все подходы к Крыму. Отметим, что немцы отслеживали отряд Негоды практически непрерывно начиная с 2 часов 30 минут. Скорее всего, около 2 часов ночи корабли были обнаружены радиолокационной станцией противника. После этого в расчетную точку нахождения нашего отряда был немедленно выслан разведчик, который и установил визуальный контакт. Затем был послан второй самолет, который тоже точно вышел в темноте на наши корабли. С момента обнаружения кораблей для немцев уже не составляло труда предположить, для чего объявились ночью у их берегов три советских эсминца. Вся береговая оборона была немедленно приведена в полную боеготовность, и подхода Негоды к портам уже ждали.

В своем итоговом рапорте Негода пишет, что первым донесение об обнаружении отряда немецкой авиацией отправил на КП флота он. Это произошло, согласно его итоговому рапорту, после третьей атаки эсминцев самолетами, т. е. в районе 4 часов утра.

Однако во втором томе военно-исторического очерка «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», посвященном боевым действиям Черноморского флота, значится, что первое донесение об обнаружении кораблей вражеской воздушной разведкой поступило в штаб флота от командира лидера «Харьков» капитана 2-го ранга П.И. Шевченко в 2 час. 30 минут 6 октября. Донесение же об обнаружении самолетами противника эскадренных миноносцев от командира отряда капитана 2-го ранга Г.П. Негоды поступило только в 5 часов 30 минут.

По-видимому, в военно-историческом очерке «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» были использованы журналы приема и регистрации радиোগрам штаба ЧФ. Но какая именно радиোগрама была взята при этом за основную, мы не знаем: может, первая, а может, и вторая.

Данная небрежность весьма странна, и вот почему. Если время – 5 часов 30 минут – получения первой радиোগаммы соответствует действительности, то весьма непонятное молчание Негоды в течение трех с половиной часов могло создать у командования флота иллюзию, что два эсминца еще не обнаружены противником и, следовательно, имеют все шансы на успешное выполнение операции. Однако дело в том, что никто и никогда не ставил Негоде в вину это слишком долгое молчание (3,5 часа!) об обнаружении его кораблей самолетами противника! Почему, неизвестно...

Однако самое удивительное состоит в том, что в 5 часов 30 минут Негода НЕ МОГ дать радиогамму об обнаружении его самолетами. О невозможности передачи Негодой такой

радиограммы именно в это время мы поговорим несколько ниже. Пока же отметим, что если даже предположить, что радиограмма Негоды была принята в 5 часов 30 минут утра, то реакция ФКП должна была быть однозначной – уходить на максимальном ходу в море! Да и как иначе: уже наступает рассвет, корабли обнаружены и нет шансов, что в темноте они могут ускользнуть от воздушной разведки. Однако ФКП на донесение Негоды никак не отреагировал. Почему? Скорее всего, потому, что донесение об обнаружении кораблей самолетами было получено еще ночью, когда оставался шанс оторваться от преследования. О наличии локации у немцев, как мы уже говорили, командование ЧФ ничего не знало.

Итак, с утратой внезапности не только успех операции, но и безопасность кораблей становились весьма сомнительными. Радиограмму о немецких самолетах Негода донес на командный пункт Черноморского флота, а не на КП эскадры в Геленджике, который якобы должен был руководить операцией. Возможно, комдив боялся, что командование, узнав о потере скрытности, отдаст приказ прекратить операцию. О реакции командования флота на свое донесение в своем рапорте командир дивизиона умалчивает. Однако можно с большой долей уверенности предположить, что командный пункт флота на полученное сообщение, если оно было в

4 часа утра, подтвердил приказ выполнять поставленную задачу или же вообще ограничился молчанием. Невозможно предположить, что в случае приказа о прекращении операции Негода мог бы его проигнорировать. В вину командиру дивизиона здесь можно поставить только то, что в своем донесении он не настаивал на прекращении операции. Но здесь Негоду вполне можно понять: просьба начать отход в базу была бы немедленно расценена как проявление трусости и паникерства со всеми вытекающими из этого последствиями. Необходимо отметить, что командиром дивизиона капитан 2-го ранга Негода (до этого он успешно командовал «Беспощадным») был назначен совсем недавно, и это был его первый боевой поход в качестве командира отряда. Разумеется, что молодой комдив хотел добиться успеха.

Тем временем корабли отряда продолжали свое движение к Крыму. Впоследствии в своем донесении Негода, оправдывая не столько себя, сколько вышестоящее командование, писал: «Подобного рода обнаружения кораблей разведкой противника были систематическими в прошлых операциях, поэтому на выполнение операции считал не отразятся». Слово «считал» в данной фразе ключевое. Оно означает, что решение на выполнение задачи в изменившихся условиях комдив взял на себя. А как он мог еще поступить, доложив обо всем на КП флота и не получив оттуда никаких указаний? Только действовать по ранее утвержденному плану!

Военно-исторический очерк «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», 2-й том которого посвящен боевым действиям Черноморского флота, тоже не возлагает ответственность за дальнейший ход событий, в связи с обнаружением кораблей самолетами, на Негоду. В очерке «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» официальная оценка ситуации подана так, что вина распределена поровну между Негодой и командующим флотом, то есть в итоге конкретного виноватого вроде как бы и нет. «Поскольку подобные обнаружения кораблей воздушной разведкой имели место неоднократно и в прошлом, и все проходило благополучно, командир отряда решил, что в данном случае ничего особенного не случится. От командования флота также никаких указаний, связанных с изменением обстановки, не последовало. Таким образом, считая, что обстановка существенно не изменилась, командир отряда продолжал действовать по ранее разработанному плану».

В ходе дальнейшего расследования обстоятельств последовавшей вскоре трагедии вопрос о непринятии мер по прекращению операции после обнаружения кораблей самолетами

тами противника ни разу не ставился. Почему? Ответа на этот вопрос сейчас, наверное, уже не знает никто.

Любопытно, что в политическом донесении ничего не говорится об атаках кораблей немецкими самолетами в 2 часа 30 минут и в 3 часа 00 минут, но зато говорится об атаке кораблей в 3 часа

30 минут. В то же время Негода, указывая в своем донесении первые две атаки, ничего не говорит о третьей.

Напряжение людей росло с каждой минутой. Вот-вот должен был открыться крымский берег и начаться артиллерийский бой с врагом, ради которого и была затеяна вся эта операция. Наступал момент истины.

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.