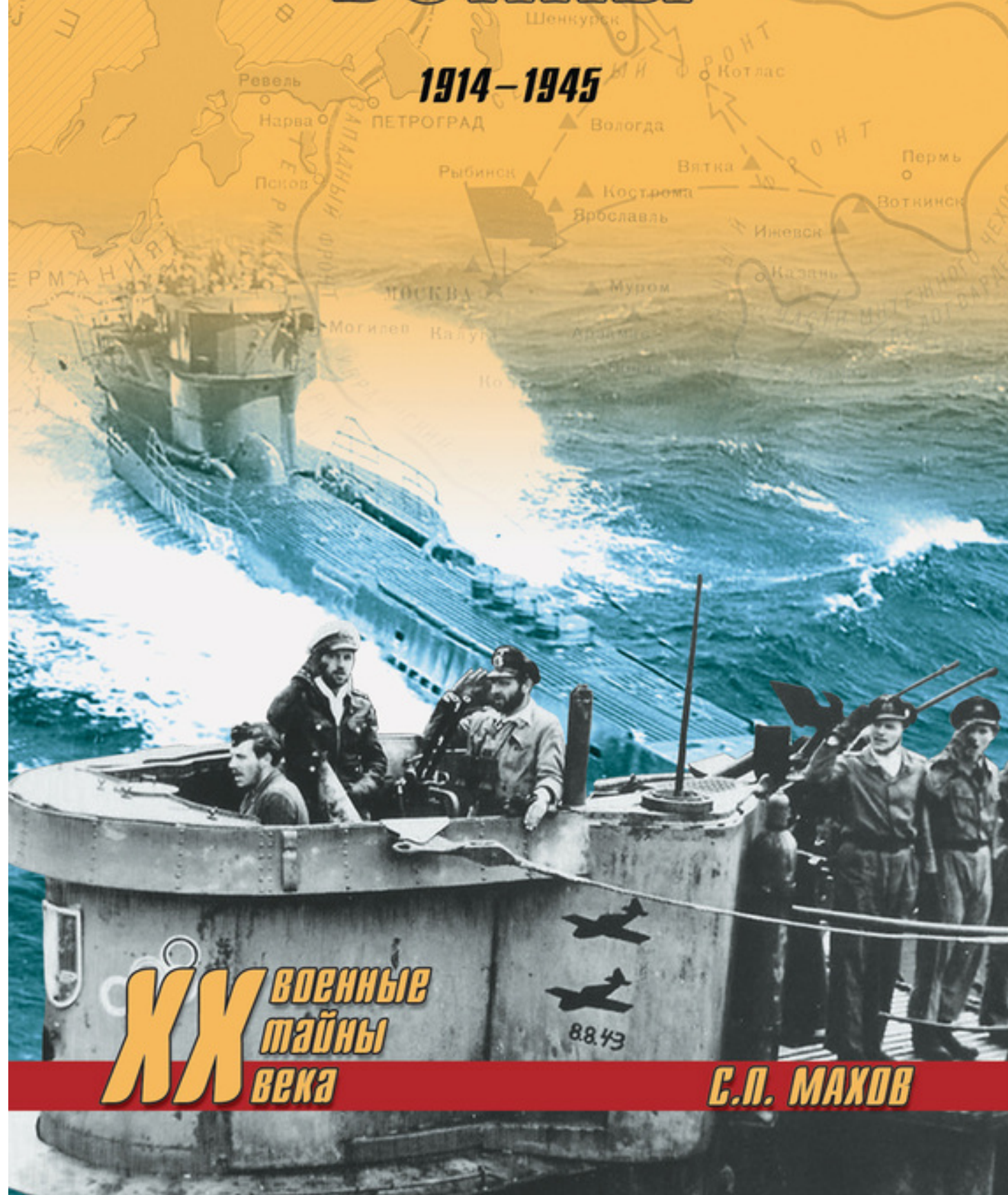


ТАЙНЫ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

1914–1945



ЖЖ военные
тайны
века

С.П. МАХОВ

Военные тайны XX века

Николай Баженов

**Тайны подводной
войны. 1914–1945**

«ВЕЧЕ»

2012

Баженов Н. Н.

Тайны подводной войны. 1914–1945 / Н. Н. Баженов — «ВЕЧЕ», 2012 — (Военные тайны XX века)

Историю Первой и Второй мировых войн трудно представить без подводной войны, которую вели их участники. Подлодки сразу зарекомендовали себя как грозное оружие, представляющее заметную угрозу для боевых кораблей, и один из главных родов сил флота в борьбе на коммуникациях противника. Неудивительно, что подводная война вызывает такой большой интерес у любителей военной истории. Это подтверждается большим количеством дискуссий, которые возникают в сети Интернет, где на исторических форумах ведутся жаркие споры на темы, был ли торпедирован германский линкор «Тирпиц», каковы реальные успехи наших подводников, насколько правомерно было потопление британских лайнеров «Атения» и «Лузитания» и т. п. И уж, конечно, отдельно стоит выделить интерес к подводной войне, которую вели немецкие подводные лодки во время обеих мировых войн. Данная книга представляет собой сборник, составленный из работ российских исследователей и историков, посвященных отдельным периодам и эпизодам подводной войны.

Содержание

1. Цель – лайнеры!	6
Сергей Махов. Потопление «Лузитании»	6
«Лузитания»	7
Подводная война	8
«U20»	10
Атака	11
После потопления	13
Загадки «Лузитании»	13
Николай Баженов. Две ошибки капитана Лемпа	16
Ошибка первая. От «Атении» до Нюрнберга	17
Ошибка вторая. Цена «Энигмы»	23
2. У берегов Америки	32
Сергей Махов. Одиссея капитан-лейтенанта Розе	32
Владимир Нагирняк. Североамериканская одиссея Эриха Топпа	37
Первое появление «семерок» у берегов США	37
Восьмой поход «U552»	38
Секрет успеха Эриха Топпа	51
Владимир Нагирняк. История одной фотографии	54
Атлантика, март 1942 года	54
Страница из немецкого журнала	57
3. Пересекая экватор	61
Владимир Нагирняк. «Оптимист». История подводной лодки «UA»	61
Немецкие субмарины для Турции	61
«Батырай»	63
Оценка проекта	65
История службы	66
Конец ознакомительного фрагмента.	68

**Николай Баженов, Мирослав
Морозов, Сергей Махов, Владимир
Нагирняк, Андрей Кузнецов
Тайны подводной войны. 1914–1945**

©Махов С.П., 2012

©Баженов Н.Н., 2012

©Нагирняк В.А., 2012

©Морозов М.Э., 2012

©Кузнецов А.Я., 2012

©ООО «Издательский дом «Вече», 2012

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

1. Цель – лайнеры!

Сергей Махов. Потопление «Лузитании»

В 1907 году в Гааге прошла международная конференция, посвященная составлению правил ведения войны как на суше, так и на море. В ней приняли участие 43 государства, по итогам слушаний было подписано несколько деклараций, среди которых стоило бы выделить следующие: «Конвенция об обращении торговых судов в суда военные», «О применении к морской войне начал Женевской конвенции», а также «О некоторых ограничениях в пользовании правом захвата в морской войне». В этих документах описывались правила ведения войны на море и определялся порядок включения торговых судов в состав военно-морского флота.

Вопрос, регламентирующий принятие на военную службу судов торгового флота, был отражен в статье № 2 «Конвенции о торговых судах», которая гласила: *«Торговые суда, обращенные в военные, должны носить внешние отличительные знаки военных судов их национальности»*; статья № 6 того же документа уточняла: *«Воюющий, который обращает торговое судно в военное, должен, в возможной скорости, сделать отметку о таком обращении в списке судов своего военного флота»*.

Кроме того, чуть ранее представители большинства стран-участниц подписали другой документ, регламентирующий правила ведения крейсерской войны. Согласно ему командир военного корабля, собирающийся атаковать пассажирское или торговое судно, был обязан сделать предупредительный выстрел, высадить на судно призовую партию, осмотреть груз, проверить документы, и только в случае нахождения контрабанды или представителей армии страны-противника принять решение о захвате или уничтожении корабля. В последнем случае командиру рейдера вменялось ждать, пока экипаж и пассажиры разместятся в спасательных шлюпках. В случае необходимости покинувшие свой корабль люди должны быть обеспечены со стороны рейдера средствами спасения и провиантом.

Подписи под принятыми документами поставили 42 из 43 участвовавших в конференции государств (кроме Японии), среди них – Великобритания и Германия.

Использование подводных лодок как «истребителей торговли» явилось для всех стран – участниц Первой мировой войны совершенно новым делом, принятые в Гааге правила оказались для них неприменимы. Дело заключалось в особенностях вооружения и технического оснащения подводных лодок, которые, в отличие от надводного военного корабля того времени, не несли никакой брони, имели меньшую скорость, нежели крупные торговые суда (к последним прежде всего относились большие лайнеры, задействованные для пассажирских и грузоперевозок между Старым и Новым Светом), а также представляли собой неустойчивые артиллерийские платформы с одним-двумя орудиями (тогда как надводные рейдеры, к примеру, те же легкие крейсера несли от 8 до 12 пушек только главного калибра, не говоря о других орудиях более мелкого калибра). Кроме того, экипаж подводной лодки редко превышал 30–40 человек, что не позволяло выделить достаточное количество людей для призовых команд. Были и другие сложности – как обеспечить питание пленным, если на лодке всегда очень ограниченный запас продовольствия и воды? Как выделить экипажу и некомбатантам¹ потопленного судна средства спасения?

¹ Некомбатанты – лица, не входящие в состав вооружённых сил воюющих государств, а также хотя и входящие в состав действующей армии (в качестве обслуживающего персонала), но не принимающие непосредственного участия в сражении с оружием в руках.

В результате получалось, что правила Гаагских конвенций и соглашений по крейсерской войне оказались неприменимы к новому виду морского оружия. После начала Первой мировой войны Германия пыталась использовать подводные лодки в качестве крейсеров в рамках Гаагских конвенций. Например, потопление парохода «Глитра» немецкой лодкой «U17» (оберлейтенант цур зе Фельдкирхнер) длилось с соблюдением всех формальностей (опись груза, призывная команда, установка взрывных патронов, обеспечение эвакуации экипажа и пассажиров) более трех часов! При этом «U17» сама подвергалась риску быть обнаруженной и уничтоженной военными кораблями противника.

В свою очередь действия немецких подлодок привели к ответным мерам в Британии – Адмиралтейство издало секретное распоряжение, разрешающее британским торговым судам использовать флаги нейтральных стран. В этот же день были начаты работы по установке на «торговцах» артиллерийских орудий. Более того, в ноябре 1914 года английский адмирал Хэдуорт Мье предложил прятать орудия на безобидных с виду торговых судах. С учетом того, что любой корабль является гораздо более устойчивой артиллерийской платформой, подводные лодки были обречены топить вражеские торговые корабли без досмотра. В ином случае они сами рисковали быть потопленными – ведь теперь не существовало никакой гарантии, что остановленный субмариной безобидный траулер не окажется судном-ловушкой², которое откроет огонь по всплывшей лодке.

В таких условиях трагедия была просто неминуема. Она и произошла 7 мая 1915 года. Трансатлантический лайнер «Лузитания», совершавший переход из Нью-Йорка в Ливерпуль, был потоплен немецкой подводной лодкой «U20».

«Лузитания»

История «Лузитании» началась с соперничества двух трансатлантических компаний – британской и немецкой. В то время морские перевозки через Атлантику были единственным способом связи между Старым и Новым Светом, именно так попадала в Америку почтовая корреспонденция, торговые грузы, переселенцы (чаще всего ирландцы или немцы), а в Европу – добротные американские товары, станки, продовольствие и многое-многое другое.

В 1897 году немецкий лайнер «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» стал самым большим и самым быстрым судном в мире. Показав среднюю скорость при переходе через Атлантику в 22 узла (41 км/ч), он отобрал «Голубую ленту Атлантики» у прежних «чемпионов» – лайнеров британской «Кунард Лайн»: «Кампании» и «Лукании». В то же время американский финансист Джон Перпонт Морган со своей компанией «ММИ» пытался монополизировать трансатлантические перевозки и уже приобрел британскую компанию «Уайт Стар Лайн». Чтобы вернуть утраченные позиции и восстановить престиж океанского путешествия на британских лайнерах, «Кунард Лайн» и правительство Великобритании в 1903 году пришли к соглашению, что построят два суперлайнера: «Лузитанию» и «Мавританию», с гарантированной скоростью не менее чем 24 узла. Правительство дало «Кунард Лайн» ссуду в размере 2 600 000 фунтов стерлингов для строительства двух гигантов – с условием, что суда в случае войны могли быть использованы как вспомогательные крейсера.

14 июня 1904 года по заказу компании по трансатлантическим перевозкам «Кунард Лайн» на верфи «Джон Браун и К^о» в Клайдбенке было заложено новое пассажирское судно № 367. Согласно проекту Леонарда Пескетта, это должен был быть гигантский четырехтрубный лайнер. Тоннаж нового «трансатлантика» составил 31 550 регистровых тонн, длина – 239,3 м, ширина – 26,67 м, высота от ватерлинии до шлюпочной палубы – 18,4 м, средняя осадка – 10,54 м. Четыре четырехлопастных винта приводила в движение силовая установка – 25 кот-

² По-английски такие суда назывались *Q-ship* или также *Mystery Ship*.

лов и 4 турбины Парсонса, благодаря чему судно должно было иметь максимальную скорость в 25 узлов.

7 июля 1906 года лайнер, получивший название «Лузитания», спустили на воду, а 27 июля 1907 года начались предварительные испытания судна. Через месяц после устранения мелких неисправностей, 26 августа, «Лузитания» была передана компании «Кунард Лайн». Систершип героя нашего повествования – «Мавритания» – был построен 20 ноября 1906 года на ливерпульской верфи «Сван, Хантер энд Вильям Ричардсон». Данное судно отличалось от «Лузитании» шириной (23,6 м против 26,67 м) и имело воздухозаборники другой формы.

Оба корабля предназначались для обслуживания линии Ливерпуль – Нью-Йорк – Ливерпуль. Уже 16 сентября 1907 года «Мавритания», пройдя свой маршрут со средней скоростью в 23,69 узла, завоевала для компании «Голубую ленту Атлантики» и получила звание самого быстрого судна в мире. Чуть раньше, 7 сентября того же года, вышла в свой первый рейс и «Лузитания». Переход в Нью-Йорк занял у лайнера всего 6 дней, 13 сентября она пришвартовалась в порту Гудзона, напротив острова Манхэттен.

До августа 1914 года «Лузитания» и «Мавритания» постоянно соперничали между собой, отбирая друг у друга «Голубую ленту Атлантики». В общей сложности лайнеры совершили 202 перехода через океан и обратно. В итоге «Лузитания» и «Мавритания» стали настоящими «океанскими гончими», как окрестили эти корабли директора «Кунард Лайн», и, хотя они не обладали роскошью «Олимпиака» или «Титаника», путешествие на них было не только комфортным, но и наиболее быстрым.

С началом Первой мировой войны правительство Великобритании обратилось к компании с просьбой выполнить условия соглашения и передать «Лузитанию» и «Мавританию» в распоряжение Адмиралтейства. Уже 4 августа на лайнерах установили опоры для орудий и внесли в справочник Джейна как вспомогательные крейсера, однако от использования их в подобном качестве отказались, поскольку суда были крайне неэкономичны. И «Лузитания», и «Мавритания» имели очень большой расход угля, поэтому было решено реквизировать только «Мавританию», а ее систершип оставить на гражданской службе. Тем не менее оба лайнера были записаны в справочник Джейна и официальный бюллетень Адмиралтейства именно как вспомогательные крейсера.

Кроме того, оба судна подверглись некоторым изменениям:

- название было закрашено;
- на крыше мостика была добавлена платформа компаса;
- трубы «Лузитании» были выкрашены в черный вместо цветов «Кунард Лайн»;
- между первой и второй трубами была добавлена вторая платформа компаса;
- на кормовой рубке была прибавлена пара багажных кранов.

Запомним эти данные, в свете произошедших в мае 1915 года событий они очень важны.

17 апреля 1915 года «Лузитания» покинула Ливерпуль и взяла курс на Нью-Йорк. В начале пути судно сопровождали английские миноносцы «Луи» и «Лэйврок», а также «судно-ловушка» «Лайон». Перед выходом лайнера в море германское посольство в США опубликовало предупреждение, где призывало американских граждан отказаться от плавания на кораблях компании «Кунард Лайн», поскольку они являются законной военной целью – как вспомогательные крейсера, занесенные в реестр британского Адмиралтейства. Тем не менее для «Лузитании» этот переход через океан прошел без происшествий, она прибыла в Нью-Йорк 24 апреля. Это был последний удачный переход лайнера через Атлантику.

Подводная война

Начало Первой мировой войны всерьез поставило перед штабами ВМС воюющих стран проблему применения субмарин. Несмотря на все теоретические выкладки и учения, никто

не знал, как их использовать. В своем капитальном труде «Германская подводная война 1914–1918 гг.» Ричард Гибсон и Морис Прендергаст так описывают первый боевой поход немецких подлодок: *«Ранним утром 2 августа 1914 г. германские подводные лодки вышли из гавани Гельгоlanda в сопровождении конвойных кораблей. Лодкам не было приказано предпринимать действия, связанные с риском. Они должны были выйти в море, занять определенные позиции вокруг острова-крепости, встать на якорь и наблюдать за морем в течение дня, а вечером возвратиться в гавань. Корабли, сопровождавшие подводные лодки, дождавшись, чтобы конвоируемые благополучно укрылись в назначенных местах, вернулись в Гельголанд. <...>*

По возвращении в Гельголанд вечером 2 августа подводные лодки получили первый определенный приказ: “Немедленно приступить к боевым действиям против Великобритании”. Однако в течение еще нескольких дней субмарины продолжали свою повседневную службу – неподвижный дозор вокруг острова. Лодки выходили в 03: 00 и весь день стояли на якорях среди песчаных банок бухты. Отсюда, с выдвинутой линии дозора, они должны были сообщать своему флоту первое и своевременное предупреждение о предстоявшем движении британского флота через Северное море».

То есть подводные лодки, несмотря на все результаты предвоенных учений, использовались в качестве выдвинутых в дозор сторожевых вышек. Но очень скоро все изменилось.

Уже к 6 августа произошло эпохальное для истории подводной войны событие – немцы отправили подлодки в первое крейсерство по Северному морю без поддержки надводных кораблей. Поставленная перед ними задача была проста – топить вражеские боевые корабли. Первый блин, как водится, оказался комом. Германия потеряла две субмарины: «U15» была протаранена и потоплена британским крейсером «Бирмингем», а «U13» попала на минное поле. Однако следующий месяц показал, что эти жертвы были не напрасны. 5 сентября «U21» (капитан-лейтенант Херзинг), несмотря на плохую погоду, атаковала и потопила крейсер «Патфайндер», а спустя две недели, 22 сентября произошла самая знаменитая победа немецких подводных лодок – «U9» (капитан-лейтенант Веддиген) потопила сразу 3 броненосных крейсера: «Хог», «Абукир» и «Кресси». Далее события для немцев развиваются не менее успешно, и список побед их подлодок идет резко вверх.

11 октября «U26» (капитан-лейтенант Беркхейм) потопила русский бронепалубный крейсер «Паллада».

15 октября «U9» потопила британский крейсер «Хок».

18 октября «U27» (капитан-лейтенант Вегенер) потопила британскую субмарину «Е-3».

20 октября «U17» (оберлейтенант цур зе Фельдкирхнер) потопила пароход «Глитра».

26 октября «U24» (капитан-лейтенант Шнейдер) потопила пароход «Адмирал Гантом».

31 октября «U27» потопила гидроавианосец «Гермес».

С началом ноября 1914 года немецкий гросс-адмирал Альфред фон Тирпиц поставил перед Адмиралштабом вопрос о начале полной блокады подводными лодками Британских островов. Позднее он писал в своих мемуарах: «Я указал, что вследствие новизны этого вида оружия подводная блокада дотоле еще не рассматривалась с точки зрения международного права. Провозглашение блокады должно состояться не раньше того момента, когда в нашем распоряжении окажется более или менее достаточное количество подводных лодок. <...> Блокада всей Англии – заключил я свое краткое выступление – слишком смахивает на блеф, поэтому я предлагаю объявить сначала блокаду одного только устья Темзы. <...> Адмирал фон Поль не согласился с моей точкой зрения. 15 декабря он представил мне проект обращения к министерству иностранных дел, в котором испрашивалось согласие на открытие подводной войны в конце января, причем Ламанш и все прибрежные воды Соединенного Королевства должны были быть объявлены военной зоной».

4 февраля 1915 года немецкий Генеральный штаб объявил воды вокруг Британских островов зоной боевых действий. С 18 февраля все британские суда в этой зоне топились без

предварительного предупреждения. Это был ответ Германии на блокаду английским флотом северного побережья Европы.

На начало 1915 года Германия имела в составе флота 39 лодок, которые устроили у берегов Ирландии и Британии настоящую бойню: в марте было потоплено 29 судов (общий тоннаж 89 317 брт), в апреле – 33 судна (41 488 брт). Потери англичан росли как на дрожжах.

А меж тем 1 мая 1915 года «Лузитания» покинула Нью-Йорк и взяла курс на Ливерпуль. В этот поход, ставший для лайнера последним, ее вывел капитан Уильям Тернер (по прозвищу Билл-котелок), усердный служака и высококвалифицированный торговый моряк, сменивший на этом посту Дэниэла Доу. Перед отплытием из Нью-Йорка на афишах появилось официальное предупреждение немецкого посольства в США:

«Внимание!

Путешественникам, собирающимся переплыть через Атлантику, напоминают, что сейчас идет война между Германией и Великобританией. Боевые действия ведутся и в водах Британских островов. В соответствии с уведомлением, оглашенным немецким правительством, суда под флагом Великобритании или под флагом любого из ее союзников, могут быть без предупреждения потоплены в водах, где ведутся боевые действия. Путешественники, отправляющиеся на британском судне через район боевых действий, сами несут все риски по сохранности своей жизни и здоровья.

Посольство Германии.

Вашингтон, округ Колумбия, 1915 г.».

И все же «Лузитания» вышла из порта с 1257 пассажирами на борту, среди них – 159 американских граждан. Памятуя о предостережении немцев, Тернер приказал спустить торговый британский флаг, таким образом, в этом переходе судно не несло флага вообще.

«U20»

30 апреля 1915 года из Вильгельмсхафена вышла в море подводная лодка «U20». Это была современная по тем меркам субмарина с дизельными двигателями мощностью 1700 л.с., надводным водоизмещением в 650 тонн, подводным – 837 тонн, длиной – 64,15 м, шириной – 6,1 м. Ее вооружение состояло из четырех торпедных аппаратов (два в носу, два в корме, боезапас – 6 торпед) и 105-мм орудия в районе рубки. Если дизеля позволяли лодке развивать надводную скорость до 15,4 узла, то электромоторы мощностью 1200 л.с. давали возможность ходить под водой со скоростью до 9,5 узла.

Экипаж «U20» состоял из 35 человек, командовал им капитан-лейтенант Вальтер фон Швигер. Хотя Швигер и был благородного происхождения, но приставку «фон» в свой адрес он употреблять не любил, считая, что в море все решает профессионализм, а не знатность. Швигер был опытным моряком. Он поступил на службу в ВМФ добровольцем в 1903 году, в 1906-м попал на миноносцы, в 1908-м был переведен на крейсер «Штеттин», а с 1911 года связал свою судьбу с подводными лодками. К началу войны он был первым вахтенным офицером у Отто Дрёшера, командира «U14», а в декабре этого же года стал командиром новой субмарины «U20». По воспоминаниям сослуживцев, Вальтер Швигер был требовательным, но не придиричивым командиром и являлся профессионалом своего дела.

Выход в море в конце апреля был для Швигера третьим походом в качестве командира лодки. В предыдущих двух походах он потопил шесть судов общим тоннажем 21 514 брт. Оба крейсерства проходили в Ла-Манше у входа в Канал.

Согласно полученному приказу, Швигер должен был патрулировать воды пролива Св. Георга³ и Ирландского моря, где Адмиралштаб надеялся собрать обильную жатву в виде

³ Пролив Св. Георга (*St George's Channel*) – пролив между Уэльсом (Великобритания) и Ирландией.

потопленных судов. 5 мая «U20» совершила свою первую атаку в этом походе, потопив в 8 милях от Кинсейла (южное побережье Уэльса) орудийным огнем трехмачтовую шхуну «Эрл оф Латом» (132 брт). На следующий день лодка сменила позицию и перешла к проливу Св. Георга, где обнаружила и потопила два парохода: «Сентурион» (5495 брт) и «Кандидейт» (5898 брт), потратив на них четыре торпеды. Таким образом, к утру 7 мая 1915 года лодка Швигера имела всего лишь две торпеды и подходивший к концу запас топлива. Тем не менее командир принял решение остаться на позиции еще на один день.

Атака

Утром 7 мая на юго-восточное побережье Ирландии опустился густой туман. Швигер понимал, что при такой плохой видимости его сигнальщики имеют мало шансов на обнаружение целей, а лодка подвергается опасности сесть на мель. Поэтому его решение оставить позицию и взять курс на базу выглядело вполне обоснованно.

Тем временем «Лузитания» уже приближалась к скалам Фастнета. Еще два дня назад она получила предупреждение Адмиралтейства: «У южного побережья Ирландии действуют немецкие лодки». Обеспокоенный этим, капитан Тернер приказал закрыть все водонепроницаемые переборки, погасить топовые огни, приспустить шлюпки на шлюпбалках, чтобы в случае необходимости быстро спустить их на воду.

В 11 часов утра Адмиралтейство определило район действия немецких субмарин как северное и северо-восточное побережье Уэльса, Билл-котелок мгновенно отреагировал на это предупреждение и приказал повернуть на северо-восток, к Корку.

В 13:00 верхняя вахта на «U20», находившейся примерно в 10 милях от мыса Кинсейл в надводном положении, заметила большой корабль, пересекавший ее курс примерно в 800 метрах. Из-за густого тумана Тернер при входе в пролив Св. Георга вынужден был сбавить скорость до 18 узлов, а потом – и вовсе до 15 узлов.

Вот как описывал дальнейшие события Швигер в Журнале боевых действий «U20»:

«14 часов 20 минут⁴. Прямо перед нами я заметил четыре трубы и мачты парохода, под прямым углом к нашему курсу, шедшего с зюйд-веста и направляющегося к Галлей Хэд. В нем был опознан пассажирский пароход.

14 часов 26 минут. Продвинулся на одиннадцать пунктов к пароходу в надежде, что он изменит курс по направлению к ирландскому берегу.

14 часов 35 минут. Пароход повернул, взяв направление на Куинстаун, и тем самым дал нам возможность подойти на дистанцию выстрела. Мы пошли полным ходом, чтобы выйти на должную позицию.

15 часов 10 минут. Выпущена торпеда с дистанции 700 метров, установленная на углубление три метра от поверхности. Попадание в центр парохода, сразу за мостиком. Необычайно большой взрыв с громадным облаком дыма и обломками, подброшенными выше труб. В дополнение к торпедой имел место второй взрыв (котлы, уголь или порох?). Мостик и часть корабля, куда попала торпеда, были вырваны, и начался пожар. Корабль остановился и очень быстро свалился на правый борт, в то же время погружаясь носом. Похоже было на то, что он вскоре перевернется. На борту наблюдалось большое смятение. Были изготовлены шлюпки, и многие из них спущены на воду, но корабль слишком быстро погружался. Часть шлюпок, полностью забитых людьми, падали в воду носом или кормой и затем опрокидывались.

Шлюпки левого борта не могли быть спущены вследствие дифферента корабля на правый борт. На носу корабля можно было видеть его наименование “Лузитания” написанное

⁴ Германское время отличается от британского на 1 час в большую сторону.

*золотыми буквами*⁵. Трубы были окрашены в черный цвет. Кормовой флаг не был поднят. Корабль шел со скоростью около 20 узлов».

Стоит отметить, что перед самой атакой на лодке произошло весьма интереснейшее событие. Первый вахтенный офицер «U20» Шарль Фегеле (эльзасец по рождению) отказался дать приказ произвести торпедный залп по «Лузитании», за что был посажен под арест⁶. По словам Макса Валентинера, Швигер был уверен, что топит вспомогательный крейсер англичан, и неповиновение Фегеле воспринял как бунт.

А что же в этот момент происходило на лайнере?

Впередсмотрящий на баке «Лузитании» матрос Лесли Мортон заметил с правого борта предательскую белую полосу в воде, устремленную к судну. Он крикнул на мостик в мегафон: «Торпеды с правого борта!» Второй помощник капитана Питер Хеффорд, услышав крик Мортон, отрапортовал: «Идет торпеда, сэр!» Капитан Тернер, в это время изучавший с левого крыла нижнего мостика мыс Олд-Хед-оф-Кинсейл, успел сделать только один шаг к середине мостика, где стоял рулевой, когда корабль потряс взрыв. Судно сразу же стало крениться на правый борт и одновременно погружаться носом.

В это время пассажиры находились на концерте на нижней палубе, где только что закончилось исполнение Дунайского вальса и теперь звучали первые аккорды популярного морского марша «Долгий путь до Типперерри». Буквально через несколько секунд «Лузитанию» потряс второй взрыв, свидетелем которого был не только Швигер, о нем говорили и спасшиеся впоследствии пассажиры и члены экипажа лайнера.

Спустя шесть минут бак «Лузитании» начал погружаться. Крен на правый борт сильно усложнял спуск спасательных шлюпок. Многие из них опрокинулись при погрузке или были опрокинуты во время движения судна, как только они касались воды. Всего «Лузитания» несла 48 спасательных шлюпок, то есть более чем достаточно для спасения команды и пассажиров, но только шесть из них были успешно спущены со стороны правого борта.

Капитан Тернер оставался на мостике до тех пор, пока вода не смыла его за борт. Он прихватил судовой бортовой журнал и диаграммы с собой. Тернер был отличным пловцом и поэтому продержался в воде 3 часа. От движения судна вода попадала в котельные, и часть котлов взорвалась, включая и те, которые находились под третьей трубой, из-за чего последняя рухнула. Остальные трубы обрушились чуть позже. Судно прошло около двух миль до места своей гибели с момента попадания торпеды, оставляя за собой след из обломков и барахтающихся в воде людей, после чего ушло на дно килем вверх.

Лайнер затонул за 18 минут в 8 милях от Кинсейла, точные координаты гибели – 51° 25' с.ш. и 8° 33' з.д. Тела погибших были похоронены на месте гибели «Лузитании», а также в Куинстауне, в Кинсейле. Погибли известный американский писатель Форман, английский режиссер Фрохман, драматург Клейн, английский океанограф Стэкхауз, американский миллиардер Альфред Вандербильт...

Помощь пришла только в 18:00, через 4 часа после трагедии. На месте потопления «Лузитании» появились первые английские и ирландские суда, которые занялись спасением людей.

Консул Фрост, потрясенный увиденным, докладывал: *«Этой ночью при свете газовых фонарей мы увидели жуткую череду спасательных судов, выгружающих живых и мертвых. Суда начали подходить около 8 часов утра и продолжали прибывать с небольшими интервалами почти до 11 часов ночи. Судно за судном появлялось из темноты, и временами можно было различить два или три из них, ожидающих своей очереди в облачной ночи, чтобы выгрузить покрытых синяками содрогающихся женщин, искалеченных и полуодетых мужчин, маленьких детей с широко открытыми глазами, число которых было незначительным...»*

⁵ Скорее всего – ошибка или позднейшее домысливание. Надпись была закрашена.

⁶ По возвращении в гавань Фегеле был осужден трибуналом в Киле и получил тюремный срок в 3 года.

Из 1959 человек, находившихся на борту «Лузитании», погибли 1198, включая 785 пассажиров. Из 159 американских граждан погибли 124. Из 129 детей погибли 94, в их число входит 35 младенцев, которые почти все (кроме четырех) погибли.

После потопления

Спустя шесть дней «U20» вернулась из похода в Вильгельмсхафен. На Швигера посыпались поздравления с успехом. Германские офицеры-подводники открыто завидовали ему, о погибших людях не думал никто. Но формально Швигера обвинить было не в чем – судно, которое он атаковал, было внесено в реестр как вспомогательный крейсер. Оно не несло флага, имело фальшивую трубу и платформы для размещения орудий. Правда, согласно словам Макса Валентинера, с которым беседовал после войны американский журналист Лоуэлл Томас, Швигер сначала принял «Лузитанию» за другое судно, введенный в заблуждение перекрашенными трубами и шаровой покраской лайнера. Но тем не менее считал, что атакует и топит судно, состоящее на службе в Ройал Нэви.

Валентинер рассказывал: *«Швигер просто выполнял отданные ему приказы. Ему было приказано топить любой корабль, который он мог найти в блокадной зоне. Он увидел большой пароход и торпедировал его. Любой командир подводной лодки сделал бы то же самое, если бы был на его месте»*. Кроме того, как показало послевоенное расследование, «Лузитания» несла на борту запрещенные грузы: винтовочные патроны, шрапнельные снаряды, латунь, медь, платину.

В Англии же Адмиралтейство попыталось сделать из капитана Тернера «козла отпущения», виновного в гибели лайнера. Его обвиняли в том, что «Лузитания» не шла зигзагом, однако Билл-котелок в свое оправдание говорил, что начинать зигзаг, по его мнению, следует лишь после обнаружения подводной лодки. Начальник Отдела торгового судоходства Адмиралтейства отмечал: *«Мы вынуждены сделать заключение, что либо Тернер совершенно некомпетентен, либо он подкуплен немцами. В последнем случае нет необходимости предполагать, что он собирался рисковать своей жизнью, как это вышло на самом деле. Он вполне мог думать, что, проложив курс под самым берегом, он получит достаточно времени, чтобы выбросить корабль на мель до того, как тот затонет»*. На этом документе адмирал Джон Абертнот Фишер сделал, как всегда, ядовитую резолюцию: «Совершенно согласен. Так как в компании “Кунард” дураки не работают, совершенно ясно, что капитан Тернер не глупец, а мерзавец». Однако суд оправдал Уильяма Тернера, поскольку судья посчитал, что защитой торговых и пассажирских судов от подводных лодок следует все же заниматься военным.

Более того – военным предъявили большие претензии. К примеру, на суде был задан вопрос, почему крейсер «Юнона», находившийся 5 мая у Фастнет-Рока, не встретил и не сопровождал «Лузитанию» до Ливерпуля или хотя бы через пролив Святого Георга? Почему Адмиралтейство не разрешило Тернеру пойти в Ливерпуль вдоль северного побережья Ирландии?

Ответы Адмиралтейства на эти вопросы не стали известны общественности, поскольку все бумаги по делу «Лузитании» находятся в архиве британского Морского Секретного департамента и до сих пор являются государственной тайной.

Загадки «Лузитании»

Споры по поводу версий второго взрыва на «Лузитании», причиной которого торпеды с «U20» не являлись, начались уже в 1915 году. Именно этот взрыв переломил киль корабля и оказался смертельным. Суда «Кунард Лайн» начала 1900-х годов строились по примерно одинаковым чертежам. Если принимать в расчет разделение корпуса на водонепроницаемые

отсеки, расчет живучести и т. п., они являлись очень живучими кораблями. К примеру, известны подробности потопления лайнера «Джустиция» (32 234 брт), который в общей сложности получил попадания 6 торпед с двух подводных лодок и затонул только 9 часов спустя. Можно вспомнить тот же злосчастный «Титаник», который после столкновения с айсбергом держался на воде целых 2 часа и 40 минут. Почему же «Лузитании» потребовалось всего 18 минут, чтобы пойти на дно? Взрыв ящиков ружейных патронов или шрапнельных снарядов (которые были на лайнере) не дал бы таких разрушений. В 1999 году экспедиция лорда Балларда обследовала место гибели «Лузитании» и обнаружила, что груз с винтовочными патронами и шрапнелью оказался цел и невредим, поэтому причиной гибели корабля он быть не мог.

Другая взрывчатка в том месте, куда попала единственная торпеда Швигера? Сомнительно.

Остается единственный вариант – угольная пыль. На подходе к Ирландии бункера «Лузитании» были уже практически пусты, поэтому скопление метана в угольных ямах более чем вероятно. Такое бывало в истории катастроф на море, достаточно вспомнить подобный взрыв на систершипе «Титаника» – «Британике».

Атака «Лузитании», как британского лайнера, немецкой подлодкой не стала исключением. Уже 19 августа 1915 года «U24» почти в том же месте потопила «Арабик» (15 800 брт). Следующими жертвами атак германских субмарин стали «Сассекс», «Лландовери Кастл», «Гленард Кастл», «Астуриас» и многие другие.

Вальтер Швигер погиб 17 сентября 1917 года на «U88». Его лодка коснулась якорной мины около Терсхеллинга. Прогредел взрыв, потом второй – погружающаяся лодка задела еще одну мину. Никто из экипажа не спасся.

Смерть избавила Швигера от скамьи подсудимых после окончания войны, поскольку победители внесли атаку лайнера в список военных преступлений Германии. Но была ли атака «Лузитании» военным преступлением? В чем конкретно могли обвинить Вальтера Швигера?

Формально немецкий подводник имел право на атаку, так как видел перед собой корабль, окрашенный как вспомогательный крейсер и несущий фальшивую трубу. Кроме того, даже распознай он «Лузитанию», она все равно являлась законной целью, так как была внесена в список Джейна как реквизированное на военную службу судно.

С другой стороны, немецкое посольство и дипломатические миссии имели все данные о том, что «Лузитания», в отличие от «Мавритании», не используется Адмиралтейством и продолжает совершать сугубо гражданские рейсы между Нью-Йорком и Ливерпулем. Поэтому Адмиралштаб мог располагать этой информацией, но были ли им проинформированы на этот счет командиры лодок, неизвестно.

Отдельным вопросом стоит не оказание помощи уцелевшим после торпедирования «Лузитании». Но виноват ли в этом Швигер? С одной стороны – безусловно. Германия подписала Гаагские конвенции, следовательно, должна была их выполнять. Если подводные лодки не могли действовать согласно подписанным договоренностям, значит, их не стоило использовать.

Если принять на веру слова Валентинера о том, что Швигер опознал лайнер как вспомогательный крейсер, то немецкий подводник из соображений безопасности имел полное право уйти с места атаки не оказав помощи, поскольку атаковал судно, состоящее на военной службе у противника.

Но даже если предположить, что Швигер узнал «Лузитанию» и топил не вспомогательный крейсер, а пассажирский лайнер, то все-таки прежде всего он был обязан заботиться о безопасности своего экипажа. «Лузитания» была потоплена у южной оконечности Ирландии, около Фастнета, где в море находилось большое количество английских эсминцев и крейсеров. Лодка, оказывающая помощь, могла стать легкой добычей для любого английского военного

корабля, который мог бы без политеса отправить ее на дно. Поэтому с этой точки зрения действия командира «U20» можно признать правильными.

Другой вопрос, что находились в истории подводной войны люди, поступавшие иначе. Такие командиры немецких подлодок, как Ганс Розе в Первую мировую или Вернер Хартенштейн во Вторую мировую, были своего рода антагонистами Швигера. Наиболее ярким примером, конечно же, являются действия «U156» Хартенштейна во время широко известного инцидента с потоплением британского транспорта «Лакония», который, кстати, также был внесен в список британского Адмиралтейства как вспомогательное судно. Немецкий подводник решил оказать помощь потерпевшим, и даже дал в прямой эфир радиogramму следующего содержания: «Если какой-нибудь корабль пожелает оказать помощь экипажу «Лаконии», я не стану атаковать его при условии, если сам не буду атакован с моря или с воздуха. Имею на борту 193 спасенных. 4 градуса 52 минуты южной широты, 11 градусов 26 минут западной долготы. Германская подводная лодка». Но стоит отметить, что благородство Хартенштейна союзники не оценили и, несмотря на вывешенный им на рубке лодки флаг Красного Креста, 16 сентября 1942 года в 12:32 американский «Либерейтор» (пилот Джеймс Харден) атаковал «U156» глубинными бомбами, хотя немецкая лодка вела на буксире 8 спасательных шлюпок, переполненных людьми, а на ее верхней палубе находилось около ста спасенных с «Лаконии».

Сложно сказать, как поступил бы командир британского эсминца или крейсера, увидев в подобной ситуации лодку Швигера. Но очевидно одно, то, что командир «U20» решил не рисковать своим кораблем и экипажем, проверяя британцев на ответное благородство. Это, безусловно, было его правом, но именно такое решение Швигера позволило Великобритании и США развернуть пропагандистскую кампанию о варварстве и жестокости немецких подводников. Командиры немецких подлодок были объявлены нелюдьми, что дало следующий виток в нарастании жестокости и насилия в войне на море. Уже 19 августа 1915 года командир судна-ловушки «Баралонг» кэптен Годфри Герберт попросту хладнокровно перестрелял экипаж немецкой субмарины «U27». Часть немцев, спрятавшихся в трюмах, были застрелены выстрелами в затылок.

Война на море стала более жестокой и бескомпромиссной. И невольным виновником этого можно считать именно Вальтера Швигера, человека, потопившего «Лузитанию».

Николай Баженов. Две ошибки капитана Лемпа

Ошибки на войне бывали разные: мелкие и крупные, с тяжкими последствиями для воюющих сторон и без таковых, малозаметные и знаковые. Порождались они различными объективными и субъективными причинами: просчетами командования или самих военнослужащих, недостатками в боевой подготовке, условиями ведения боевых действий (погода, время суток), отказами техники или просто стечением обстоятельств. Война на море не явилась исключением. Картина многих боевых эпизодов искажалась наложением ошибок противоборствующих сторон.

Немецкие подводники не остались в стороне от этой печальной традиции. Они топили свои блокадопрорыватели, промахивались торпедами по боевым кораблям, атаковали американские корабли еще до объявления войны, таранили друг друга при нападениях на конвои и во время учебных атак, садились на мель в самое неподходящее время, топили суда нейтральных стран и пассажирские лайнеры вопреки международному законодательству. Большинство подобных ошибок не оказало серьезного воздействия на ход и исход войны на море и не повлекло за собой тяжких последствий. В то же время имели место две ошибки одного командира-подводника, до сих пор находящиеся под пристальным вниманием историков.

Одна из них вызвала широкий международный резонанс в самом начале Второй мировой войны, эхом отозвавшись на послевоенном судебном разбирательстве в Нюрнберге.

Другую ошибку, наоборот, старались скрывать как можно дольше, однако, по мнению многих аналитиков, её последствия имели поистине стратегическое значение, в значительной мере ослабив силу ударов германского подводного флота по союзному судоходству в ходе Битвы за Атлантику.

«Творцом» вышеупомянутых ошибок был капитан-лейтенант Лемп – командир «U30» и «U110». На первой он 3 сентября 1939 года потопил пассажирский лайнер «Атения», заставив весь мир вспомнить про несчастную «Лузитанию». Полтора года спустя, не сумев вовремя затопить вторую лодку, он допустил захват англичанами на ее борту шифровальной машинки «Энигма» с набором секретных документов.

Фриц-Юлиус Лемп (Lemp) родился 19 февраля 1913 года в Циндао, где служил в то время его отец – колониальный офицер. В ряды военно-морского флота Лемп вступил в 1931 году, еще до прихода нацистов к власти. Вот ступени его служебной лестницы:

14.10.31 – кадет;

1.01.33 – фенрих;

1.01.35 – оберфенрих;

1.04.35 – лейтенант;

1.01.37 – оберлейтенант.

С сентября 1936 года Лемп служил первым вахтенным офицером на подводной лодке «U28» (тип VIIA), короткое время был ее командиром. На ней он принимал участие в блокаде побережья республиканской Испании, за что был награжден Бронзовым Испанским крестом. В числе награжденных были и другие впоследствии известные подводники – Фриц Фрауэнхайм, Клаус Корт, Вольфганг Лют, Вильгельм Шульц. Во время Мюнхенского кризиса Лемп выходил на боевое дежурство на своей лодке, а в ноябре 1938 года был назначен командиром однотипной «U30», входившей в состав 2-й флотилии подлодок «Зальцведель». Он считался одним из самых надежных, стойких и опытных офицеров подводного флота. Лемп тщательно подбирал и готовил свой экипаж, неустанно тренировал своих людей. У команды он пользовался уважением, его ценили как «старика-подводника», а общительность, спокойный нрав и сочувствие экипажу в тяготах нелегкой морской службы только способствовали повышению его авторитета.

Волею судьбы именно этому человеку суждено было стать одним из самых ярких героев и антигероев германского флота.

Ошибка первая. От «Атении» до Нюрнберга

В преддверии начала военных действий командование кригсмарине заблаговременно в течение 19–26 августа 1939 года вывело на позиции в Атлантике 22 подводные лодки. Одной из них была «U30», вышедшая из Вильгельмсхафена 22 августа. В течение нескольких дней она вела патрулирование в условиях плохой погоды. Большие волны буквально заливали лодку, ударялись о боевую рубку, поднимая фонтаны брызг и окатывая холодной водой находившихся на мостике вахтенных, лица которых покрывались соляной коркой.

После тягостного ожидания, в 15:00 3 сентября, была принята срочная радиограмма от Деница. Следуя полученным указаниям, Лемп вскрыл секретный пакет, где был указан операционный район для «U30»: между 54° и 57° с.ш. и от 12° до 18° з.д. На позиции лодке предписывалось атаковать вражеские боевые корабли, а против торговых судов действовать в строгом соответствии с нормами международного права.

Что это означало? Согласно статье 22 Лондонского морского договора, к которому Германия присоединилась в 1936 году, подводным лодкам предписывалось вести войну по так называемому призовому праву, регламентирующему порядок задержания, досмотра и уничтожения торговых судов военными кораблями. Согласно этому договору, торговое или пассажирское судно могло быть уничтожено только в том случае, если оно не останавливалось после предупреждения, сопротивлялось досмотру, или же его груз был признан контрабандой. Топить судно разрешалось лишь тогда, когда пассажиры и экипаж окажутся в безопасном месте, при этом шлюпки таковым не признавались, кроме тех случаев, когда рядом была земля или другое судно, а также хорошие погодные условия. Атаковать без предупреждения разрешалось лишь военные транспорты или торговые суда, следующие в сопровождении военных кораблей или самолетов (то есть в составе конвоев) или участвовавшие в боевых действиях.

В книге Ю. Дэвидсона «Суд над нацистами» приводится малоизвестный факт, основанный на показаниях Деница во время Нюрнбергского процесса. Всем командирам немецких подводных лодок выдавались так называемые призовые диски – механические устройства, представляющие собой своеобразный юридический справочник с информацией о том, что могут делать подводники на основании того или иного параграфа призового права.

Соглашаясь с международными нормами, немецкое командование пыталось преждевременно не спровоцировать Англию и Францию на организацию ответных мер, а также избежать повторения ситуации, возникшей после потопления «Лузитании». Тогда это вызвало гневный протест во всем мире, после чего кайзеровский флот был вынужден отказаться от ведения неограниченной подводной войны, а также помогло соответствующим образом настроить американское общественное мнение и подготовить почву для вступления США в войну. С другой стороны, вряд ли кто сомневался, что положения призового права могут выполняться только теоретически. Многие командиры-подводники, в том числе и Лемп, относились к нему с явным скептицизмом, считая, что субмарина подвергает себя серьезной опасности во время досмотра. Тем не менее, их начальники делали все возможное, чтобы до исполнителей все эти трудновыполнимые требования. Похоже, что командование немецкого подводного флота не подозревало, что оно так быстро столкнется с проблемами призового права...

Однако вернемся к Лемпу. В тот же день в 16:30 (время местное), когда «U30» находилась в 30 милях южнее скалы Роколл и в 200 милях к западу от Гебридских островов, вахтенный доложил о замеченном на горизонте дыме. (Разумеется, обнаружившему первую в этой войне цель была обещана бутылка спиртного.) Командир приказал погрузиться под перископ,

и около 7 часов вечера (время местное), уже в сумерках, подлодка сблизилась с неизвестным судном.

Складывалось впечатление, что это был пассажирский пароход. Поскольку он шел противолодочным зигзагом с потушенными огнями, у Лемпа возникли вполне обоснованные подозрения, что судно является военным транспортом или даже вспомогательным крейсером. Согласно послевоенным показаниям Деница, Лемп был предупрежден о наличии у англичан вспомогательных крейсеров. Как пишет в книге «Смерть на всех морях» Пауль Фрейер, он отверг сомнения первого вахтенного офицера относительно национальной принадлежности судна, заявив: «Раз судно следует без огней, то, без сомнения, это англичанин, войсковой транспорт». В ряде работ утверждается даже, что Лемп разглядел (в сумерках!) орудия на его палубе. Это настолько неправдоподобно, что немцы даже не выдвигали подобного оправдания. А вот простая мысль о том, куда и зачем в первый день войны мог идти этот мифический «войсковой транспорт», видимо, не посетила никого из находившихся в центральном посту «U30». Или же честолюбивому Лемпу просто не терпелось открыть боевой счет, тем более что за день до этого мимо него прошел настоящий войсковой транспорт «Герцогиня Бедфордская», и пришлось отказаться от возможной атаки?!

В действительности перед ним был пассажирский лайнер «Атения» тоннажем 13 581 брт, принадлежащий британской компании «Дональдсон Атлантик Лайн». Пароход вышел из Глазго в полдень 1 сентября, зашел сначала в Белфаст, потом в Ливерпуль, откуда в 16:30 2 сентября взял курс на Монреаль. На его борту находилось 1 102 пассажира (в том числе 311 американцев и 150 эмигрантов из Германии), что было на 200 больше положенного, а также команда из 315 человек. Судходная компания и капитан Джеймс Кук (!) были уверены, что быстроходное судно успеет пересечь опасную зону до начала военных действий. Кроме того, они надеялись, что немецкие подлодки будут уважать правила ведения морской войны и не станут топить пассажирский пароход, тем более направляющийся в порт нейтрального государства. Капитан Кук имел рекомендации службы морского контроля в Ливерпуле о затемнении судна, основывавшиеся на опыте Первой мировой войны и по иронии судьбы оказавшиеся для «Атении» фатальными.

После недолгих колебаний Лемп решил атаковать цель торпедами из надводного положения. То ли он убедил себя, что нападение оправданно и не противоречит международному праву, то ли в лихорадке погони предпочел просто не думать об этом...

Время атаки и количество выпущенных торпед в литературе разнятся. По Фрейеру, Лемп атаковал «Атению» в 19:32 четырьмя торпедами, добившись одного попадания. Клэй Блэйр – автор одной из лучших работ по истории подводной войны – утверждает, что атака состоялась в 19:40, и были выпущены всего две торпеды (1 попадание), а уже потом – еще одна (промах)⁷. Фактом является лишь то, что в цель попала всего одна торпеда. Она поразила корму лайнера, который остановился и стал медленно крениться. Лен Дейтон («Вторая мировая: ошибки, промахи, потери») совершенно необоснованно утверждает, что затем он был обстрелян из орудия, фактически же за артобстрел подвергшиеся панике пассажиры приняли третью торпеду...

Через некоторое время подводная лодка подошла ближе к поврежденному судну. Тут уж Лемп четко рассмотрел его силуэт и по справочнику Ллойда уточнил, что атаковал пассажирский лайнер. Вероятно, это стало для него неприятным сюрпризом. Последние сомнения развеял радист, перехвативший сообщение «SOS, “Атения” торпедирована 56°42′ с.ш., 14°05′ в.д.». По свидетельству первого вахтенного офицера Ганса Хинша, Лемп тут же начал ругаться: «Какое свинство! Почему он шел с затемненными огнями?».

⁷ Характерно, что в «Успехах подводных лодок стран Оси» Юргена Ровера время атаки и число выпущенных торпед не приводятся вообще.

После попадания торпеды на борту лайнера возникла паника. Взрыв повредил трапы, и пассажиры туристического и третьего классов оказались в затруднительном положении. «Атения» была неплохо укомплектована спасательными средствами (26 шлюпок, 21 плотик, 18 спасательных кругов, 1417 спасательных жилетов), и экипаж под руководством капитана постарался быстро организовать спасение пассажиров. Капитан Кук и его офицеры оставались на мостике до конца.

Вахтенные «U30» наблюдали хаотический спектакль на борту гибнущего судна: давку на палубе, людей, прыгающих за борт, торопливый спуск шлюпок и сверканье фонарей, слышали ужасные крики женщин и детей. Однако никаких мер по оказанию помощи пострадавшим Лемп не предпринял. Возможно, он был занят собственными проблемами – поступил доклад, что одна торпеда не вышла из аппарата. Осознав ошибку, то ли из-за боязни быть отозванным из похода, то ли опасаясь радиоперехвата, он не сообщил командованию о произведенной атаке. Заявление Уильяма Ширера о якобы имевшемся приказе соблюдать радиомолчание выглядит сомнительным: командиры других лодок не стеснялись докладывать о своих успехах.

В момент подачи сигнала «SOS» в 40 милях от места торпедирования лайнера находился норвежский танкер «Кнут Нельсон». Около 23 часов шлюпки «Атении» направились к приближавшемуся танкеру, который из-за неудачного маневрирования потопил одну из них, так что с Лемпа можно снять часть вины. Вслед за норвежцами в 02:30 4 сентября к тонущему судну подошла шведская яхта «Саузерн Кросс», а к 6 часам утра – британские почтовые пароходы «Электра», «Эскорт», транспорт «Фэйм» (из-за совпадения названий их часто ошибочно объявляют эсминцами) и американский сухогруз «Сити оф Флинт». К 10:38 «Атения», имевшая сильный дифферент на корму и крен около 30°, была оставлена экипажем и спустя полчаса затонула. Несмотря на принятые меры, число жертв оказалось значительным. Погибло 128 человек, в том числе 122 пассажира. Среди них было 28 американцев, 69 женщин и 16 детей. (Для сравнения – потери на «Лузитании» составили 1198 человек.)

Трагическая ошибка Лемпа повлекла за собой крайне неприятные политические последствия для немцев. Британское Адмиралтейство поспешило выступить с заявлением, что «Атения» погибла в результате атаки немецкой подводной лодки. Правительство Его Величества в своем меморандуме довело до сведения всего мира, что командование германского военноморского флота несет ответственность за нарушение норм призового права. Инцидент с «Атенией», по мнению англичан, убедительно доказал, что немцы не имеют намерений соблюдать общепризнанные правила ведения морской войны. Уинстон Черчилль назвал потопление лайнера «возмутительной жестокостью».

У населения Великобритании потопление пассажирского лайнера вызвало два чувства: ужас и ненависть. Газеты всего мира на следующий день вышли с кричащими заголовками: «Немцы топят детей и женщин», «Мир негодует», «Еще одна “Лузитания”». Особенно старались американские газетчики, не преминувшие обыграть гибель своих соотечественников. Мировая общественность была целиком на стороне пострадавших и решительно осудила потопление «Атении».

Естественно, подвергавшаяся нападкам со всех сторон Германия не стала отмалчиваться. Министерство пропаганды сразу сверило сообщение из Лондона с информацией командования кригсмарине. Получив от моряков заверение, что близ района гибели лайнера не было немецких подводных лодок, министерство по указанию Гитлера выступило с опровержением причастности германского флота к данному инциденту. Далее выдвигалась версия о гибели судна на английской mine.

Надо сказать, что данное опровержение было обусловлено отсутствием информации, так как ни одна из субмарин не доносила о потоплении лайнера. Редер в Берлине и Дениц в Вильгельмсхафене узнали о гибели «Атении» из радионовостей. Им казалось маловероятным, что кто-то из командиров пренебрег строгими указаниями и потопил пассажирский лайнер. 4 сен-

тября Редер срочно вылетел к Деницу для выяснения обстоятельств случившегося. Но что можно было выяснить до возвращения лодок в базу? Скорее всего главком хотел лично обсудить с командующим подводным флотом возможные последствия. В первом томе своего труда Блэйр пишет: «Можно с уверенностью сказать – тому и другому было ясно, что “Атению” потопил Лемп, хотя они потом и утверждали обратное»⁸. С мнением американского историка сложно не согласиться, так как «Атения» погибла в зоне патрулирования «U30», и Дениц не мог не догадываться об истинном виновнике.

Реакция ОКМ последовала незамедлительно. Уже 4 сентября подводным лодкам было передано распоряжение: «Приказ фюрера: не предпринимать никаких действий против пассажирских судов, даже если такое судно идет в составе конвоя». Считается, что данный приказ явился самым важным последствием потопления «Атении», отразившимся на действиях германского подводного флота на протяжении всего первого этапа войны. Фридрих Руге («Война на море 1939–1945») оценивает этот приказ крайне негативно, поскольку он «лишил немецкий ВМФ больших и легко достижимых успехов, ибо англичанам потребовалось длительное время, чтобы наладить оборону». Гаральд Буш («Такой была подводная война») также считает, что этот и последующие «запретительные» приказы «связывали действия подводников, если учесть, что в это время британская экспедиционная армия переправлялась во Францию через Ла-Манш, где немецкие подводные лодки могли тогда достаточно свободно действовать».

Наряду с приказом, отданным командирам подлодок, 7 сентября ОКМ выступило с официальным коммюнике из четырех пунктов:

1. Немецкий флот в целом, каждое его подразделение и каждый отдельный корабль придерживаются правил ведения войны на море.
2. В районе гибели «Атении» не было ни одного германского корабля.
3. Попытки связать гибель «Атении» с действиями германского флота беспочвенны.
4. Попытки дальнейших инсинуаций по поводу и германских подводных сил вопреки официальному опровержению Германии следует рассматривать исключительно как пропагандистский акт.

Это насквозь лживое коммюнике вряд ли могло добавить что-то новое к оценке произошедшего и само выглядело тем самым «пропагандистским актом», к тому же весьма неуклюжим.

Министерство иностранных дел Германии было особенно обеспокоено американской реакцией на потопление пассажирского судна, повлекшее смерть американских граждан. Статс-секретарь МИДа Вайцеккер 5 сентября пригласил временного поверенного в делах США Александра Кирка и заявил ему, что немецкие подводные лодки к этому не причастны, и что ни один немецкий корабль не находился вблизи от района гибели лайнера. В тот же день Вайцеккер встретился с Редером, напомнил ему о случае с «Лузитанией» и посоветовал сделать все, дабы не спровоцировать США. По настоянию Риббентропа, 16 сентября Редер пригласил к себе американского военно-морского атташе и заявил, что к настоящему моменту получены донесения от всех подлодок, «в результате чего установлено совершенно определенно: “Атения” не была потоплена немецкой подводной лодкой». Он просил атташе немедленно проинформировать об этом свое правительство.

Разумеется, гросс-адмирал говорил неправду: он не только не имел в то время полной информации, но и не был уверен в достоверности сказанного. Однако он прекрасно знал, что на совещании у Гитлера 7 сентября было решено не давать никаких объяснений, пока все подлодки не возвратятся на базы.

⁸ Поскольку русскоязычное издание Блэйра («Подводная война Гитлера») отличается совершенно неудовлетворительным качеством перевода, цитаты даются по оригиналу.

Гибель лайнера произошла как раз тогда, когда президент Рузвельт проталкивал в Конгрессе поправку к Закону о нейтралитете, позволяющую Англии и Франции закупать в Штатах сырье для военной промышленности. Поскольку инцидент с «Атенией» мог подтолкнуть конгрессменов проголосовать за принятие поправки, германская пропагандистская машина ввела в действие все свои силы. Одного спасенного с парохода американца убедили сказать, что на борту судна находились орудия береговой обороны, предназначенные для Канады. Еще большее значение приобрел новый вымысел нацистов. В воскресенье 22 октября доктор Геббельс в радиовыступлении обвинил Черчилля в потоплении собственного лайнера. Это был мастерски рассчитанный ход гения нацистской пропаганды! На следующий день газета «Фелькишер Беобахтер» на первой полосе под огромным заголовком «Черчилль потопил “Атению”» сообщила, что первый лорд Адмиралтейства⁹ подложил в трюм лайнера бомбу замедленного действия. Уже на суде в Нюрнберге выяснилось, что Гитлер лично приказал Геббельсу выступить по радио и дать материал в газету. Редер, Дениц и Вайцзеккер были против, но, как показали события, они просто недооценили значение «черного пиара». Сам Черчилль признавал в своих мемуарах, что версия о бомбе кое для кого оказалась вполне приемлемой, и «в некоторых недружественных кругах этому отчасти поверили». Данная «утка» постоянно повторялась по радио, в газетах и частных письмах, рассылаемых влиятельным американцам. «Бомбардировка ложью» не прошла напрасно! Опрос службы Гэллага показал, что 40 % американцев верит немцам. Отразилось это и на голосовании в Конгрессе: поправка Рузвельта была принята 63 голосами против 31. Палата представителей проголосовала в пользу будущих союзников США большинством всего в 61 голос.

Но вернемся к нашему герою. Он продолжал действовать в Атлантике и совершать ошибки, хотя и не столь серьезные. 14 сентября он попытался потопить английское судно «Фэнэд Хед» (5200 брт), высадив на него двух подрывников под командованием Адольфа Шмидта. Похоже, Лемп сделал определенные выводы и старался действовать в рамках призового права. Однако сигнал «SOS» с этого судна был принят на находившемся в 180 милях авианосце «Арк Ройял». С его палубы немедленно стартовали три «Скьюа», прибывшие на место происшествия, когда нерасторопные подводники еще только устанавливали заряды. С лодки вовремя заметили приближавшиеся самолеты, и «U30» успела погрузиться. Правда, в спешке немцы забыли отцепить резиновую лодку, которая потащилась за субмариной, указывая ее местоположение. Англичане атаковали с малой высоты, но, к счастью для Лемпа и его подчиненных, сделали это весьма неумело. Два «Скьюа» оказались жертвами осколков собственных бомб и вынуждены были сесть на воду. Минут через двадцать на «U30» вспомнили о своих подрывниках, всплыли на поверхность и подобрали их вместе с двумя ранеными летчиками. Получил ранение и Шмидт.

Что ж, Лемп получил наглядное доказательство ценности указаний своих начальников о соблюдении норм призового права. Теперь он с полным правом решил добить «Фэнэд Хед», но только пятая торпеда попала в цель. Пока он возился с «британцем», появились шесть «Суордфишей», а потом – еще и три эсминца. В результате «U30» получила повреждения, но Лемпу удалось оторваться. После этого, как описывает Блэйр, он вышел на связь с Деницем, доложил о бое и попросил разрешения доставить раненых в нейтральную Исландию. Историк по какой-то причине ни словом не обмолвился о том, почему Лемп не доложил об «Атении», а Дениц не задал этого важного вопроса. Разрешение было получено, но вояж в Исландию сильно задержал возвращение на базу.

«U30» прибыла в Вильгельмсхафен только 27 сентября. Лодка была повреждена (один дизель вышел из строя, другой еле дышал), но своим ходом вошла в гавань и отшвартовалась. Там командира уже поджидал Дениц, вручивший ему Железный крест 2 класса. По его словам,

⁹ Отмечу, что Черчилль занял эту должность 3 сентября, после выхода «Атении» в море.

Лемп выглядел «весьма несчастным» и попросил побеседовать с глазу на глаз. Он сразу же признался в потоплении «Атении», которую якобы принял за вооруженное торговое судно и опознал только из последующих радиосообщений. В последнее трудно поверить, но Дениц принял объяснения, оправдав ошибку своего подчиненного условиями проведения атаки, необычным поведением жертвы и утомлением экипажа в результате длительного патрулирования.

Лемп был немедленно отправлен самолетом в Берлин в штаб ВМС. Следующим утром Дениц получил свыше новый приказ, гласивший:

1. Дело должно быть сохранено в строжайшей тайне.

2. Высшее командование военно-морского флота считает, что нет необходимости судить командира подводной лодки военным судом, поскольку оно удовлетворено тем, что он в своих действиях руководствовался лучшими намерениями/

3. Политические объяснения будут подготовлены верховным командованием ВМФ.

Хотя личный доклад командира подводной лодки давал шанс «сохранить лицо» при признании факта потопления «Атении», указания политического руководства рейха требовали упорно отрицать причастность флота к трагедии. Как пишет Эдвард фон дер Портен («Германский флот во Второй Мировой войне»): «вместо благородного признания собственной ошибки он (Геббельс. – Н.Б.) продолжал отстаивать шитую белыми нитками версию “провокации”». Видимо, мнение бывшего офицера в полной мере отражает позицию немецких моряков, ибо потопление пассажирского судна не прибавляло лавров подводным силам. С другой стороны, нельзя не признать правоту Блэйра, писавшего, что «хотя потопление “Атении” было ошибкой, оно очень помогло посеять ужас. Это был психологический удар, к которому стремились Дениц и кригсмарине».

Далее события развивались следующим образом. По указанию Деница страницы, где упоминалось о потоплении «Атении», были изъяты из журнала боевых действий «U30» и заменены другими, указывающими, что в это время лодка находилась в 200 милях к западу от места трагедии¹⁰. Это малопочетное мероприятие было необходимо для того, чтобы при снятии с журнала боевых действий 8—10 экземпляров копий для отделов штаба ВМС не допустить разглашения тайны и не вызвать лишних разговоров. Такие копии использовались для обобщения боевого опыта, поэтому с ними могли ознакомиться многие. Уничтожив оригиналы записей, легче всего было сохранить в секрете эпизод с «Атенией». Приказ был выполнен не слишком качественно – не потрудились даже подделать почерк Лемпа. Зато в журнале боевых действий командующего подводными силами Дениц собственноручно (!) изменил соответствующие заметки.

Правда, оставалась еще одна проблема – оставленный в Исландии Адольф Шмидт. Лемп уверил командование, что тот будет молчать, ибо с него взяли клятву, и оказался прав. Даже оказавшись в плену у англичан, оккупировавших Исландию летом 1940 года, Шмидт на неоднократных допросах не сказал ни слова об «Атении»! Только на Нюрнбергском процессе, видимо, посчитав себя свободным от присяги и клятвы, он поведал международному трибуналу всю правду.

По приказу Деница и вопреки пожеланиям Редера Лемп все же был подвергнут домашнему аресту. В этом видится не строптивость командующего подводными силами, а скорее желание на время изолировать «провинившегося» от общения с коллегами. Вряд ли ему грозило что-то более серьезное. Судебное разбирательство могло подорвать боевой дух подводников, а союзники, получив сведения о суде, не преминули бы обвинить Берлин в преднамеренной лжи. Можно констатировать, что за потопление пассажирского лайнера Лемп отделался

¹⁰ В послевоенной исторической литературе как-то не акцентируется внимание на том, что «Атения» стала первым судном, потопленным германскими подводными лодками во Второй мировой войне. Однако из-за фальсификации журнала «U30» первой официальной победой немецких подводников считается британский пароход «Босния», потопленный 5 сентября «U47» капитан-лейтенанта Прина.

легким испугом, скрашенным к тому же присвоением 1 октября очередного звания капитан-лейтенанта.

История с «Атенией» на этом не закончилась. Она нашла продолжение на Нюрнбергском процессе при рассмотрении дел двух подсудимых, двух бывших начальников Лемпа, двух gross-адмиралов – Эриха Редера и Карла Деница. Оба не отрицали факт потопления лайнера немецкой подводной лодкой, но старательно уходили от ответа на неприятные вопросы о последующей фальсификации документов. Как ни странно, поначалу Дениц отрицал, что именно он дал указание об изменении журнала «U30», сваливая всю вину на Редера, крайне возмущенного таким поведением своего бывшего подчиненного.

Под давлением британского обвинителя Макссуэлл-Файфа Дениц был вынужден признать, хотя и с массой оговорок, ссылаясь на некое «политическое указание», свое авторство в отдаче распоряжения по фальсификации. Понять мотивы подобных уверток адмирала довольно сложно, ибо данное признание никоим образом не могло отягчить его участь. Тем более что более опасный и фактически преступный приказ, отданный после инцидента с «Лаконией», он и не думал отрицать. Единственное разумное объяснение может крыться в своеобразной щепетильности Деница, не приемлющего формулировку обвинения: «Журнал был мошеннически подделан». Что ж, от великого до смешного – один шаг. Последний в германской истории gross-адмирал был обвинен в мелком мошенничестве...

Капитан-лейтенант Лемп совершил на «U30» еще пять походов в Атлантику, добившись определенных успехов. Им было потоплено 15 торговых судов общим тоннажем 81 097 брт (в том числе 4 погибли на выставленных подлодкой минах), еще 2 повреждено, уничтожен артиллерией британский вооруженный траулер, а также торпедирован и поврежден линкор «Бархэм». 1 октября 1940 года «старушка» «U30» была отправлена в учебную флотилию. Возможно, избежать гибели и пережить своего командира ей помогло наличие оригинального талисмана – индюка по кличке Альфонсо, вывезенного в свое время из Исландии. К маю 1943 года лодка была выведена из боевого состава, в январе 1945 года списана, а 5 мая в ходе операции «Регенбоген» затоплена у Фленсбурга. Сам же Лемп 14 августа 1940 года был награжден Рыцарским крестом (восьмым среди немецких подводников) и вскоре получил под командование новую подлодку. Начинался новый виток его карьеры, близилось время, когда ему предстояло еще раз «отметиться» на страницах Второй мировой войны.

Ошибка вторая. Цена «Энигмы»

После краткой переподготовки капитан-лейтенант Лемп 21 ноября 1940 года был назначен командиром новой подводной лодки «U110» типа IXB. Почему он не был оставлен на берегу на безопасной штабной должности или не отправлен в учебную флотилию как многие другие командиры, отличившиеся в первый период войны? Вряд ли Дениц желал, как намекают некоторые авторы, чтобы Лемп, как нежелательный свидетель, навсегда остался в океанских глубинах. Для устранения «лишнего» человека в нацистской Германии существовали соответствующие организации и применялись более простые методы. Не секрет, что куда более именитые подводники – Прин, Шепке и Кречмер – в начале 1941 года также продолжали принимать участие в боевых действиях, что негативно сказалось на их судьбе.

Впрочем, удача отвернулась и от Лемпа. Сказывался недостаток опыта у новой команды, в составе которой было лишь четверо¹¹ (а не большинство, как нередко пишут!) ветеранов с «U30». На «U110» наш герой успел совершить всего два боевых похода. Во время первого (с 13 по 29 марта 1941 г.) ему удалось лишь повредить два судна из состава конвоя «НХ-112». Остальные атаки были неудачными, хотя Лемп и докладывал в штаб о своих явно преуве-

¹¹ Три унтер-офицера и один офицер (инженер-механик лодки).

личенных успехах (впрочем, и другие командиры по разным причинам грешили тем же). Во время одной из атак «U110» чудом избежала гибели, когда ее торпеда стала описывать циркуляцию, едва не поразив лодку. На этот раз Лемпу повезло, и он не пополнил собой список ужасных потерь «черного марта». Зато не обошлось без другого казуса. При попытке уничтожения одного из судов огнем палубного орудия неопытные артиллеристы в спешке не удосужились вынуть дульную пробку, и снаряд разорвался в стволе. Никто из экипажа не пострадал, но осколками были повреждены балластные и топливные цистерны, из-за чего лодка вынуждена была раньше срока вернуться на базу.

Во второй и последний поход «U110» вышла 15 апреля. По утверждению Дейтона, на борту субмарины находился двоюродный брат Лемпа, которого экипаж считал Ионой, приносящим несчастья, поскольку две другие подлодки, на которых он служил до этого, затонули.

Вероятно, Лемп был обеспокоен качеством проведенного на верфи ремонта и поэтому провел во время перехода лодки на позицию (район к западу от Ирландии) три пробных погружения, которые также могли служить тренировкой для экипажа.

20 мая «U110» достигла района патрулирования, но последующие 6 суток не имела никаких контактов с противником. Первое судно было замечено лишь вечером 26 мая. Лодка начала его преследование, которое завершилось торпедной атакой в 01:30 27 мая. Торпеда, выпущенная из одного из носовых аппаратов, поразила британское судно «Анри Мори» (2564 брт).

После того как пароход затонул, немцы подняли из воды к себе на борт одного из спасшихся членов его экипажа. Им оказался русский (!) моряк, которому один из офицеров подлодки задал несколько вопросов о названии судна и его грузе. К сожалению, история не сохранила имени этого моряка, но вышло так, что именно он стал причиной одной из ошибок в списке побед «U110». Немцы, со слов спасенного, были уверены, что отправили на дно французское судно «Андре Муаран»¹². Однако они неверно поняли ответ, когда он отвечал на вопрос о названии его судна. «Андре Муаран» и «Анри Мори» кажутся фонетически подобными в произношении, что, видимо, и стало причиной такой путаницы.

Посадив русского в шлюпку и снабдив его бутылкой шнапса¹³, Лемп продолжил поиск вражеских судов. На протяжении двух следующих дней лодка видела несколько пароходов, но перехватить их не смогла, так как расстояние было слишком большим.

5 мая «Сто десятая» была направлена штабом на перехват конвоя «ОВ-318» и обнаружила его утром 9 мая. В 10:30 Лемп начал маневрирование для выхода в атаку и в 11:58 выпустил по конвою три торпеды G7e из носовых аппаратов с интервалами в 30 секунд. С четвертой же торпедой, нацеленной на китобойную базу в 15 000 брт (как полагал Лемп), произошла осечка. Повторилась сентябрьская (1939 г.) история: три торпеды вышли нормально, а четвертая застряла в трубе аппарата. Тем не менее две торпеды поразили два британских транспорта. Это был последний успех Лемпа¹⁴.

Охранение конвоя осуществляла британская 3-я эскадронная группа, которой командовал опытный офицер – командер Аддисон Джо Бейкер-Крессуэлл, державший свой брейд-вымпел на эсминце «Бульдог». Бурун от перископа был обнаружен корветом «Обретия» (лейтенант-командер В.Ф. Смит), который тут же атаковал подлодку глубинными бомбами. Чуть

¹² Информация о потоплении «Андре Муаран» была озвучена британцам первым вахтенным офицером «U110» во время его допроса в плену. Из британского отчета допроса немецких подводников она «перекочевала» во многие справочники по немецким подводным лодкам Второй мировой войны. Удивительно, но историков, работавших над их составлением, почему-то не смутил тот факт, что «потопленный» Лемпом «Андре Муаран» благополучно пережил войну и был продан Финляндии в начале 50-х годов прошлого века.

¹³ Из 32 членов экипажа «Анри Мори» спаслось лишь 4 человека. Трое моряков, включая капитана судна, были подобраны брит. эсминцем «Харрикейн», четвертый спасшийся спустя 8 суток после гибели судна был подобран брит. пароходом «Лиакон». Вероятно, именно этот, четвертый, моряк и был тем русским, которого допрашивали на борту «U110».

¹⁴ На «U110» Лемп потопил 3 торговых судна общим тоннажем 10 149 брт, доведя свой общий счет до 19 судов (96 314 брт).

позже на помощь корвету подошли эсминцы «Бродвей» и «Бульдог». В результате трех последовательных атак лодка получила тяжелые повреждения: вышел из строя правый электромотор, были заклинены вертикальный и горизонтальные рули, из-за чего субмарина лишилась возможности маневрировать и стала стремительно проваливаться на глубину. Кроме того, были пробиты топливные цистерны и раскололись аккумуляторные батареи, из которых начал выделяться хлор. Этого оказалось достаточным, чтобы в рядах малоопытной команды возникла паника.

Лемп, сохраняя хладнокровие, приказал продуть балластные цистерны. Это удалось сделать, несмотря на повреждение главной магистрали воздуха высокого давления. Катастрофическое погружение было остановлено, и вскоре субмарина в фонтане брызг буквально вылетела на поверхность всего в 800 ярдах от «Бульдога». В спешке Лемп, поднимаясь по трапу в рубку, забыл открыть перепускной клапан, чтобы выровнять давление. Поэтому, когда он открыл рубочный люк, перепадом давления его выбросило на палубу.

Придя в себя, Лемп увидел три британских корабля, с разных сторон приближавшиеся к «U110» и ведущие огонь из всех видов оружия, и приказал оставить лодку. По свидетельству первого вахтенного офицера Дитриха Лёве, потом последовала команда «Открыть кингстоны». Инженер-механик оберлейтенант Ганс-Йоахим Айхельборн вроде бы пытался ее выполнить, но не сумел (или не захотел, поскольку очень торопился выполнить первый приказ командира) этого сделать. По его словам, рычаги управления кингстонами были повреждены взрывами глубинных бомб. Подрывные патроны также не сработали. В тот момент подводники один за другим поднимались на палубу, на которой уже лежали убитые, и под обстрелом бросались в ледяную воду.

Тут хочется вспомнить, как Отто Кречмер в аналогичной ситуации безоговорочно приказал своему механику затопить лодку, что исполнительный офицер четко выполнил ценой собственной жизни. Возможно, Лемп слишком заботился о безопасности своего экипажа, скоропалительно разрешив покинуть корабль. Зато в возникшей суматохе он зачем-то пытался разыскать второго вахтенного офицера Ульриха Верхофера, который впоследствии оказался в числе спасенных. Уж не хотел ли он отдать ему приказ открыть артогонь (второй вахтенный офицер отвечал за артиллерию)? Тем не менее Лемп, Айхельборн и Лёве покинули корабль последними, когда вода поднялась уже на метр выше основания рубки, и им показалось, что лодка начала заполняться водой.

Бейкер-Крессуэлл намеревался сначала таранить лодку, но, заметив, что она достаточно устойчиво держится на воде и оставлена экипажем, уже «принимавшим водные процедуры», решил захватить ее. Видимо, тут благотворно сказалось то обстоятельство, что в свое время он окончил военно-морской штабной колледж и помнил, какое значение имели шифры, захваченные на немецком крейсере «Магдебург» в прошлую мировую войну.

Правда, находятся желающие по-своему осветить данный эпизод. Небезызвестный Петр Боженко в восьмом выпуске «Субмарин на войне» пишет, что после атаки корвета лодка всплыла, а затем британские эсминцы начали сбрасывать «вдоль борта подводной лодки глубинные бомбы». Думается, что автор этой версии не воспользовался имеющейся информацией и просто домыслил обстоятельства боя, не задумываясь о логической увязке сочиненных «подробностей» с реальным замыслом командира эскорта. Последуй тот советам г-на Боженко, захватывать было бы уже нечего.

В реальности все обстояло следующим образом. Командир «Бродвея» лейтенант-командер Т. Тейлор также намеревался таранить и передумал в последний момент, но по инерции его корабль все же вскользь задел нос подлодки, в результате чего была повреждена обшивка эсминца, затоплены топливные цистерны и носовой погреб, поврежден левый винт. Рядом с лодкой Тейлор приказал сбросить две малые глубинные бомбы «для усиления паники экипажа».

К «U110», качавшейся на поверхности моря с дифферентом на корму, был направлен вельбот с вооруженной abordажной партией под командованием двадцатилетнего (!) суб-лейтенанта Дэвида Балме (помимо Бальме, в нее вошли 8 человек из команды «Бульдога»). Расторопный офицер быстро подошел к лодке, взобрался по скользкому корпусу на палубу и через некоторое время просигналил на эсминец, что субмарина не тонет, а для проверки двигателей необходим механик. Бальме проник в рубку через отверстие (!) со стороны правого борта с уверенностью, что в ней никого нет. К своему удивлению, он обнаружил что, оба люка – рубочный и в центральный пост – были задраены. Открыв их, Бальме спустился внутрь, держа наготове револьвер, ожидая сопротивления оставшихся членов команды, и обнаружил, что лодка была оставлена в большой спешке, и нет следов уничтожения документов и аппаратуры: «После открытия люка я нашел центральный отсек покинутым! Люки, ведущие к носу и корме, были открыты, все освещение было включено. На палубе лежал большой обломок. Я обнаружил небольшую утечку воздуха в центральном отсеке и никаких признаков хлора, поэтому взятый с собой противогаз оказался не нужен» (рапорт сублейтенанта Бальме командиру 3-й эскадронной группы). Позорнейший факт для немецких подводников!

Англичане быстро организовали живую цепочку, по которой из центрального поста передавалась различная документация. Обладавший железными нервами суб-лейтенант тем временем тщательнейшим образом исследовал все имевшиеся на борту бумаги: от навигационных карт до рисунков членов экипажа. Он обыскал брошенную одежду, извлекая все, что могло представлять интерес для разведки, начиная от бумажников и кончая художественной литературой. Больше всего Балме был поражен лакированным деревом на камбузе немецкой подлодки и многочисленными ящичками, запиравшимися на ключ. Также ему запомнилась царящая повсюду чистота. Во время обыска он обнаружил и другие свидетельства высокого уровня жизни германских подводников: среди вещей было несколько фотоаппаратов и даже одна кинокамера. По его свидетельству, секстанты были гораздо лучше английских, а уж таких прекрасных биноклей ему вообще не приходилось видеть. Один из последних он не преминул захватить в качестве трофея. По распоряжению лейтенанта радиорубку обследовал радиотелеграфист Алан Осборн Лонг, который принял «Энигму» за простую пишущую машинку, но тем не менее отвинтил ее от станины и передал в шлюпку.

Стоит отметить, что согласно инструкции уничтожение «Энигмы» и кодовых таблиц на подводной лодке в случае необходимости было возложено на радиста, и эти действия должны были быть отработаны до автоматизма. Однако никто из офицеров «U110», и прежде всего Лемп, не проверили, как их подчиненные выполняют свои должностные обязанности в экстремальной ситуации. Эта история повторилась на «U570» в августе 1941 года, на «U559» в октябре 1942 года и на «U505» в июне 1944 года и каждый раз на лодке находился неопытный экипаж!

Вся изъятая на подводной лодке документация вместе с шифровальной машиной была доставлена на борт эсминца «Бульдог». «Улов» англичан был значительным. Им достались, во-первых, новая шифровальная машина «Энигма», запасные роторы к ней, таблицы и установки ключей на два месяца (апрель и июнь¹⁵), инструкции по шифрованию и несколько радиogramм; во-вторых, целые горы полезных материалов: журнал личного состава, навигационный журнал, сигнальный журнал, журнал записи радиопереговоров, комплект морских карт, карты минных полей, установленных в Северном море и у французского побережья, чертежи и инструкции по эксплуатации различных систем подлодки типа IXB.

Команду Балме сменила группа механиков с эсминца «Бродвей» во главе с Дж. Доддсом. По его свидетельству, в трюме уже плескалась вода и слышалось шипение, что говорило о том,

¹⁵ Любопытно, что ключи на май не были найдены ни на «U110», ни на захваченном двумя днями ранее траулере-метеоразведчике «Мюнхен».

что кормовая балластная цистерна набирает воду. Продуть ее не удалось, и Доддс занялся двигателями. Левый электромотор работал на малых оборотах. Однако, не зная немецкого языка, Доддс не сумел ни остановить его, ни запустить правый двигатель. Он лишь закрыл клапаны и задраил двери между отсеками.

Надо подчеркнуть, что вся операция заняла 5 часов. Внимательный читатель может спросить, как же абордажная партия, а потом и механики смогли так долго находиться внутри субмарины, если там распространялся хлор? Не в противогазах же они работали? Похоже, основания для паники у команды «сто десятой» были не совсем обоснованными. Даже «первопроходец» Балме не заметил наличия внутри лодки хлорного газа.

Тем временем «Обретия» и «Бродвей» спасали людей с потопленных немцами торговых судов, и лишь потом англичане приступили к вылавливанию из воды немецкого экипажа. За короткое время 34 подводника, включая Лёве, Айхельборна, Верхофера и военного корреспондента Гельмута Экке были подняты на борт «Бульдога» и сразу же отправлены в подпалубные помещения. Не удалось спастись 14 членам экипажа, включая командира. Пытаясь объяснить их гибель, г-н Боженко снова дал повод фантазии, посчитав, что «кто-то из экипажа оказал сопротивление». Однако факты – вещь упрямая. Никакого сопротивления со стороны запаниковавших подводников в помине не было. Зато:

а) имелись потери во время обстрела лодки;

б) шансов утонуть в беспокойном море или просто остаться незамеченным было более чем достаточно, тем более что англичане проводили спасательные работы не слишком старательно.

Обстоятельства гибели самого Фрица-Юлиуса Лемпа остались невыясненными. Многие видят тут знак судьбы, кару Божью за «Атению».

Романтическая версия такова. Когда Лемп осознал возможность захвата своей подлодки, то попытался вернуться на нее, чтобы затопить. Далее мнения расходятся. Некоторые считают, что он был застрелен одним из матросов с палубы эсминца. По свидетельству Экке (этой версии придерживались и некоторые ветераны кригсмарине, в частности Петер Хансен), Лемп был убит одним из членов абордажной команды, когда подплывал к лодке (в изложении Блэйра), или даже пытался взобраться на ее палубу (в «Истории шпионажа» Ричелсона). Тем не менее никаких доказательств этому не нашлось. Возможно, члены экипажа задним числом пытались реабилитировать своего командира и придать ему ореол героя: мол, пытался исправить ошибку, но помешали злодеи-англичане.

По словам других очевидцев, находясь в холодной воде, Лемп неожиданно вскинул руки и тут же пошел ко дну. Кого-то это наводит на мысль о самоубийстве.

Наиболее правдоподобной кажется другая версия, предложенная известным британским историком Питером Кемпом. Истина выглядит прозаичнее. Еще во время атаки глубинными бомбами Лемп был сбит с ног, ударился головой и получил сотрясение мозга. Удар был настолько силен, что он даже потерял свой «оловянный галстук» – Рыцарский крест, носимый на шее (был найден англичанами, и после войны Бейкер-Крессуэлл передал его сестре погибшего). Когда Лемп поднимался по трапу в рубку, он был выброшен из люка и еще раз ударился о палубу. Попад же в таком болезненном состоянии в ледяную воду, он утонул без посторонней помощи. Никто из команды даже не попытался прийти на помощь командиру...

Из такого развития событий становится понятной и природа ошибочных действий этого опытного, закаленного в боях аса-подводника. Нет оснований обвинять его в трусости, тем более что на основании полученного опыта все действия в сложной обстановке выполнялись практически «на автомате» (что ярко отражено в мемуарах одного из уцелевших командиров-подводников – Герберта Вернера). Скорее всего после полученной контузии Лемп уже не мог действовать четко и последовательно, адекватно реагировать на происходящее и нор-

мально воспринимать окружающую действительность. Отсюда и неверная последовательность отдачи команд.

Тем временем Бейкер-Крессуэлл попытался отбуксировать «U110» к побережью Исландии. Этот план не удался: было пройдено всего 100 миль, когда в 11 часов 10 мая субмарина внезапно затонула кормой вперед¹⁶. Можно только похвалить британского офицера за то, что он, проявив изумительную выдержку и здравый смысл, сохранил в тайне выпавший на его долю необычайный успех. Он отлично понимал важность захваченных документов!

11 мая «Бульдог» с военнопленными на борту направился в Скапа-Флоу. За время перехода Бейкер-Крессуэлл лично (!) допросил трех немецких офицеров и корреспондента, пытаясь выяснить, известно ли им о том, что «U110» была захвачена. Из его рапорта следует, что допрошенные ничего не знали о судьбе лодки. Дальновидный офицер провел даже мероприятия по дезинформации противника: пленным осторожно дали понять, что «к большому неудовольствию начальства» субмарина внезапно затонула и высадиться на нее не удалось.

Понимая важность происходящего, Бейкер-Крессуэлл даже закодировал свои действия, дав операции по захвату подводной лодки условное название «Примула». По своей инициативе он взял подписку о неразглашении сведений, касавшихся произошедших событий, с личного состава кораблей эскорта и моряков, спасенных с потопленных транспортов, наблюдавших за ходом операции. За свои успешные действия он удостоился поздравительной телеграммы от первого морского лорда Дадли Паунда: «Примите сердечные поздравления. Ваш цветок редкостной красоты».

Наиболее отличившиеся участники операции были приняты королем Георгом VI, который наградил Бейкера-Крессуэлла и Смита «Орденами за выдающиеся заслуги», Балме, Доддса и Тейлора – «Крестами за выдающиеся заслуги», еще трех офицеров – «Медальями за выдающиеся заслуги». Одновременно Бейкер-Крессуэлл был произведен в следующий чин. Значение, придаваемое англичанами результатам операции, нашло отражение в речи Его Величества, назвавшего ее «возможно, единственно важным событием в войне на море».

Переоценить огромную важность операции «Примула» невозможно. Это в значительной степени случайное и драматическое происшествие имело немедленные и благоприятные для англичан последствия. Рассматривая их в своей работе «Разведка особого назначения», бывший сотрудник британской разведки Патрик Бизли отмечает, что полученная информация позволила дешифровальщикам из Блечли-Парка оперативно приступить к регулярному чтению радиogramм, закодированных шифром «Гидра». Не подтвердилась уверенность немцев в том, что как только истечет срок действия шифрнаборов, противник не сможет извлекать полезную информацию из переговоров штаба подводного флота с лодками. Считается, что англичане всю войну продолжали читать большинство зашифрованных «Гидрой» сообщений. Проникновение в этот шифр позволило Блечли-Парку вскрыть другие военно-морские коды: «Нептун» – для тяжелых кораблей, «Зюйд» и «Медуза» – для Средиземного моря.

Кроме долгосрочной, англичане извлекли из трофеев с «U110» и «сиюминутную» выгоду. Во-первых, они смогли разгромить в Атлантике сеть судов снабжения (5 танкеров, 2 судна снабжения, разведывательное судно), предназначавшуюся для обеспечения рейда «Бисмарка» и «Принца Ойгена».

Во-вторых, к июню 1941 года в Оперативном разведывательном центре британского Адмиралтейства было получено множество вспомогательных данных: подробности каботажного плавания немецких судов, сведения о минировании прибрежных вод, сообщения о начале и завершении походов подлодок и т. д.

¹⁶ По данным Акселя Нистле, «U110» затонула в 22:55 11 мая в точке с координатами 60°22' с.ш., 33°12' з.д.

Наконец, дешифровка радиogramм помогла союзным конвоям избегать встреч с неприятельскими «волчьими стаями». С июня по август 1941 года немецкие подводные лодки обнаружили в Северной Атлантике только 4 % конвоев, с сентября по декабрь – лишь 18 %.

Хотя немецкая «B-Dienst» также не сидела, сложа руки, достаточно оперативно перехватывая и расшифровывая переговоры союзников, британская сторона могла торжествовать. По словам Бизли, «стрелка весов в разведке с этой поры начинала перемещаться в нашу сторону».

История с «U110» также имела продолжение. Дитрих Лёве в плену продолжал терзаться сомнениями, что лодка все же могла быть захваченной. Его подозрения базировались на том, что никто из экипажа не видел, как она затонула¹⁷. В лагере для военнопленных он поделился своими подозрениями с Кречмером и Йенишем. Они наивно посоветовали ему сообщить о своих догадках Деницу с помощью обычного примитивного шифра, который, естественно, уже давно был разгадан. Перехватив письмо, англичане провели простенькую операцию по дезинформации «источника». Была организована беседа Лёве с двумя соответствующим образом подготовленными членами экипажа, которые ненавязчиво довели до него, что якобы «видели», как лодка затонула еще до подхода абордажной партии. Бессмысленная с обеих сторон игра продолжалась и далее. В апреле 1944 года Деницу было переправлено письмо, в котором от имени Лёве британцы сообщили, что субмарина была потоплена до захвата противником. Вряд ли эта запоздалая информация могла заинтересовать гросс-адмирала.

По убеждению Деница, Лемп «до конца исполнил свой долг и погиб как герой». В его честь была названа одна из казарм в Лориане. Однако после опубликования в 1959 году книги Стивена Роскилла «The Secret Capture» мнение немецких ветеранов-подводников резко изменилось. В их глазах Лемп превратился в человека, запятнавшего свою честь. Упомянувшийся выше Петер Хансен¹⁸ заявил, что «Лемп безответственно игнорировал действующий приказ... об уничтожении секретных документов, в результате чего были уничтожены сотни немецких подводных лодок и напрасно погибли тысячи подводников... Хотя радист и офицеры лодки также несут частичную ответственность за это несчастье, главным виновником является сам Лемп». Действительно, и радист, и оба вахтенных офицера, и механик явно поторопились покинуть лодку. Но военный закон жесток. В конечном итоге командир отвечает за все, происходящее на его корабле, в том числе и за неподготовленность своего экипажа к действиям в экстренной ситуации!

Любопытно, что командир «U559» Хайдтман, допустивший захват четырехроторной «Энигмы», что явилось поистине оглушительным успехом для англичан, не был подвергнут остракизму. Лемпу же Хансен вынес суровый приговор: «Если бы Лемп не погиб от рук англичан, то его должны были расстрелять немцы».

Конечно, с учетом обеих описанных здесь ошибок за время войны никто из командиров-подводников не дал в руки противника столько «козырей». Ни Хартенштейн, потопивший лайнер «Лакония», гибель которого и последовавший вслед за этим приказ Деница также обсуждались в Нюрнберге, ни Хенке и Бляйхродт, тоже топившие пассажирские суда, ни Рамлов, сдавший англичанам «U570», не могут быть поставлены в один ряд с ним по значимости «антизаслуг». Исключение можно сделать лишь для Хайдтмана.

С другой стороны, попытки сделать из Лемпа злодея, чуть ли не погубившего весь подводный флот, совершенно не отражают действительность. Реальных виновников краха было достаточно, и он далеко не первый в этой когорте.

Прежде всего, не стоит преувеличивать результаты дешифровки немецких радиogramм, что порой принимает совершенно гротескные формы. Примером тому может служить статья

¹⁷ Имеется и другая версия причины подозрений: англичане зачем-то вернули первому вахтенному офицеру «U110» захваченные на борту списки для награждения Железным крестом 2-го класса.

¹⁸ Петер Хансен, хотя и являлся офицером ВМФ, но непосредственного отношения к подводным силам не имел, так как служил в военно-морской разведке.

капитана 1-го ранга О. Кувалдина («Морской сборник», 1992, № 1), в которой успешность действий германского подводного флота оценивается исключительно по результатам работы германской же радиоразведки и противодействующих ей британских дешифровщиков. При этом, по признанию самого автора, не учитывается влияние столь «маловажных факторов», как интенсивность движения судов и конвоев, общее число подводных лодок в тот или иной период, удаленность района их боевого использования от пунктов базирования и т. д.

Разумеется, намного приятнее играть, заглядывая в карты противника, но у союзников имелись и другие, не менее весомые козыри: коротковолновые радиопеленгаторы, новые РЛС сантиметрового диапазона, увеличение числа противолодочных самолетов берегового базирования, увеличение числа эскортных кораблей и появление эскортных авианосцев. С февраля по декабрь 1942 года, несмотря на отсутствие результатов дешифровки немецких радиосообщений, кодированных при помощи четырехроторной «Энигмы», союзники сумели уничтожить 82 германских субмарины. Это может служить прекрасным доказательством тезиса о преувеличении тяжести второй ошибки Лемпа!

Успехи капитан-лейтенанта Ф.-Ю. Лемпа (сайт www.uboat.net)

Дата	Флаг	Название	Тоннаж, брт
На «U30»			
3.09.39	Брит.	«Атения»	13 581
11.09.39	Брит.	«Блэйрлоджи»	4 425
14.09.39	Брит.	«Фэнэд Хед»	5 200
28.12.39	Брит.	«Барбара Робертсон»*	325
11.01.40	Брит.	«Ель Осо»	7 267**
17.01.40	Брит.	«Кэйрриросс»	5 494**
7.02.40	Брит.	«Манстер»	4 305**
9.02.40	Брит.	«Чагрес»	5 406**
8.03.40	Брит.	«Каунселлер»	5 068**
20.06.40	Брит.	«Оттерпул»	4 876
22.06.40	Норв.	«Рандсфьорд»	3 999
28.06.40	Брит.	«Лланарт»	5 053
1.07.40	Брит.	«Беньон»	5 218
6.07.40	Егип.	«Анжела Марбо»	3 154
21.07.40	Брит.	«Элларой»	712
9.08.40	Швед.	«Кантон»	5 779
16.08.40	Брит.	«Клан МакФи»	6 628
На «U110»			
27.04.41	Брит.	«Анри Мори»	2 564
9.05.41	Брит.	«Эсмонд»	4 976
9.05.41	Брит.	«Бенгор Хэд»	2 609
Итого: 19 судов			96 314

* Вооруженный траулер.

** Погибли на минах, выставленных «U30» 9.01.40

В заключение можно немного порассуждать о возможной судьбе Лемпа в духе ныне модной альтернативной истории. Итак, предположим, что он не погиб 9 мая 1941 года, а был спасен, взят в плен и дожил до конца войны. Что могло ожидать его в этом случае?

Вряд ли англичане простили бы Лемпу потопление «Атении». Вина его в данном случае бесспорна, состав преступления налицо – нарушение правил ведения войны на море, преступление против человечности. Приговор военного трибунала, рангом, конечно, ниже Нюрнбергского, был практически предрешен: если не высшая мера, то уж длительный срок заключения был бы ему обеспечен. Кроме того, Лемпа наверняка вывели бы в Нюрнберге в качестве свидетеля, и он вынужден был бы давать показания против своих бывших начальников – Редера и Деница. Смерть избавила его от этой неприятной процедуры...

2. У берегов Америки

Сергей Махов. Одиссея капитан-лейтенанта Розе

Во время Второй мировой войны германские подводные лодки нанесли сильный удар по коммуникациям союзников у атлантического побережья США. Именно там набирали свой тоннаж Хардеген и Мор, Цапп и Мютцельбург, Топп и Кремер, а также многие и многие другие. Операция «Паукеншлаг» («Удар в литавры») началась 12 января 1942 года, когда «U123» капитан-лейтенанта Хардегена потопила в 300 милях восточнее мыса Код британский пароход «Циклоп» (9017 брт), построенный на верфях Глазго в 1906 году. Эта победа стала началом шестимесячного ужаса у побережья Америки. Соединенные Штаты оказались не готовы к защите собственного судоходства от атак немецких подлодок. За две оставшиеся недели января были потоплены 13 судов общим водоизмещением 95 000 брт., а всего же за время шестимесячного подводного блица (с января по июнь) немцы потопили 397 судов общим тоннажем без малого 2,5 млн брт.

Однако действия немцев были довольно предсказуемыми – ведь дорогу к берегам Америки германские субмарины проложили еще в Первую мировую войну. Тогда в этих водах воевали такие асы подводной войны, как фон Арно де ля Перьер или фон Нойстиц, хотя, конечно же, размах операций не был таким, как во Вторую мировую.

Изначально Германия решила послать подводные лодки в США с коммерческими целями. Дело в том, что английская морская блокада отрезала Германию от привозного сырья, в котором фатерлянд очень нуждался. Поэтому германским морским штабом было предложено использовать коммерческие субмарины, которые могли бы прорвать блокаду и обеспечить привоз столь необходимых сырьевых ресурсов. Первой и последней коммерческой подлодкой, достигшей берегов Америки и вернувшейся обратно, стала «Дойчланд». Привезенный ею груз каучука, никеля и бокситов оценивался в 2 миллиона долларов, однако эти товары были каплей в море и, разумеется, не могли удовлетворить потребности Германии в сырье. Требовалось либо построить больше лодок подобного типа, либо посылать имеющиеся в наличии субмарины в боевые походы как можно чаще. Но, по отзывам капитана «Дойчланда» Кенинга, большую опасность во время таких рейсов представляли британские эсминцы, действующие у побережья США. Поэтому для свободного прохождения следующей коммерческой субмарины «Бремен» было решено послать к берегам Америки и боевую лодку, которая бы обеспечила прохождение «Бремена» в порты США и обратно в Германию.

Однако проблема заключалась в том, что у кайзермарине не было подводных лодок, дальность которых позволяла бы совершить подобного рода поход. Поэтому было принято решение переделать одну из существующих лодок. Выбор пал на «U53». Эта лодка была построена на верфи «Германияверфт» в Киле 17 марта 1915 года и после прохождения всех испытаний сдана флоту 22 апреля 1916 года. Тактико-технические характеристики «U53» были следующими:

Водоизмещение:

надводное – 715 тонн,

подводное – 1060 тонн.

Скорость:

надводная – 17,1 узла,

подводная – 9,1 узла.

Дальность плавания:

надводная – 5500 миль на 8 узлах,

подводная – 55 миль на 5 узлах.

Вооружение:

2 носовых и 2 кормовых 500-мм торпедных аппарата (6 торпед),
одно 88-мм орудие (276 снарядов).

Экипаж: 36 человек (3 офицера, 33 матроса).

Командиром «U53» был капитан-лейтенант Ганс Розе, который ранее командовал лодкой «U2» и был назначен на «U53» сразу же после ее вступления в строй. Предстоящий рейд должен был стать его первым боевым походом на новой лодке.

Субмарину Розе основательно подготовили для дальнего похода. Четыре балластных цистерны были переделаны в топливные, что позволило увеличить запас топлива с 90 до 150 м³. Также были увеличены запасы питьевой воды и провизии. Из-за таких переделок осадка лодки увеличилась на 0,4 м, что, конечно же, не лучшим образом сказалось на мореходности – уже при силе ветра в 4 балла волны захлестывали мостик, а это создавало огромные трудности в несении верхней вахты. Снизилась и максимальная надводная скорость – с 17 до 15 узлов. Однако дальность плавания экономичным ходом выросла с 5500 до 7800 миль.

Розе должен был также учитывать и политическую обстановку. Дело в том, что США в то время официально являлись нейтральным государством, хотя этот нейтралитет был дружественным Англии и недружественным Германии. Подобное объяснялось множеством причин, и не последними из них были действия германских подводных лодок в европейских водах, поскольку, по мнению американского правительства, немцы довольно часто атаковали суда нейтральных стран и подвергали опасности жизни американцев, путешествующих в Европу.

Кроме основной задачи – обеспечения проводки «Бремена» – отправкой «U53» к американскому побережью германский Морской штаб преследовал несколько целей. Во-первых, по мнению руководства кайзермарине, ее появление должно было удержать Соединенные Штаты от вступления в войну на стороне Антанты, так как такое событие ясно показывало, что в случае объявления войны Германии немцы развернут свои подводные лодки у берегов Америки. Во-вторых, в этом районе присутствовало довольно много британских судов, идущих с грузом из Штатов или, наоборот, за товарами в порты США. Существенным плюсом было отсутствие в водах, омывающих североамериканский континент, британских сил ПЛО. Это в свою очередь должно было позволить Розе вести рейдерские операции в рамках призового права.

17 сентября 1916 года «U53» покинула Гельголандскую бухту и начала свой переход через Атлантику. Однако с самого начала лодке не везло – в Северном море установилась плохая погода, свирепствовал шторм, волнение было настолько велико, что сигнальщики верхней вахты стояли по грудь в воде; к тому же резиновая одежда, которую пришлось носить не снимая первые две недели, не была непромокаемой. Позже Розе писал в своем дневнике, что если бы погода не улучшилась до 24 сентября, он повернул бы обратно. 20 сентября «U53» миновала Шетландские острова и вошла в Датский пролив. Высокая и крутая зыбь делала качку еще более сильной, так как остойчивость лодки в результате переделок была нарушена. Единственное, что радовало, это постоянный попутный ветер. После прохождения Ньюфаундлендской банки субмарину снесло Лабрадорским течением к западу, поэтому уже 7 октября она находилась перед проливом Лонг-Айленд.

Путь от Датского пролива до побережья Америки занял 17 дней, что было обусловлено плохой погодой, а также экономичным ходом в 8 узлов, дабы не допустить перерасхода топлива.

7 октября в 15:00 по средневропейскому времени «U53» подошла к гавани американского Ньюпорта (штат Род-Айленд) в сопровождении американской подводной лодки «D-2». Субмарины миновали маяк Бивер Тейл, прошли через узкий вход на внутренний рейд и бросили якорь рядом с островом Гоут Айленд. Ялик с командиром «U53» причалил к пирсу. Розе нанес официальные визиты сначала командующему Ньюпортским военно-морским районом

контр-адмиралу Остину Найту, а потом командиру флотилии эсминцев контр-адмиралу Альберту Гливзу.

Вот что записал об этих визитах немецкий командир у себя в дневнике:

«Первый держал себя очень холодно, и сказал, что насколько он слышал, “Бремен” дней 10 тому назад был замечен в районе между Ньюфаундлендом и Нью-Йорком. То обстоятельство, что «U53» предполагала уйти в тот же вечер, явно очень понравилось адмиралу Найту, и я полагаю, что мне обязательно намекнули бы об этом, если бы я сам сразу не объявил о своем намерении».

Ближе к обеду (в 16:30 по средневропейскому времени) адмирал Гливз нанес ответный визит на немецкую подлодку. Розе лично провел высокого гостя по всем отсекам, показывая и рассказывая обо всем, что его интересовало. Толпа, сопровождавшая Гливза (а там были и морские офицеры США с женами, и гражданские лица, и корреспондент местной газеты, и даже фотограф), глазела по сторонам в совершеннейшем восхищении. Особую зависть, если верить дневнику Ганса Розе, у морских офицеров вызвали дизеля немецкого корабля.

В беседе с Гливзом командир «U53» упомянул, что ему нужно доставить депешу графу фон Бернсторфу, послу кайзера в США. Гливз выразил свое недоумение: неужели для пересылки простой депешы нужно было гонять через океан подводную лодку? Не легче ли было просто воспользоваться телеграфом? Американский адмирал подозревал, что немецкая субмарина пришла в Ньюпорт, чтобы пополнить запасы топлива и боеприпасов или купить провизии. Однако Розе более не затрагивал в их беседе данную тему.

В 17 часов 30 минут лодка подняла якорь и через час вышла из гавани в направлении плавучего маяка Нанткет, за пределы американских территориальных вод. За пределами трехмильной зоны Розе хотел нанести удар по британскому судоходству в этом регионе, ведь на пути в Ньюпорт он видел большое количество британских судов, идущих в Америку и из Америки.

В 05:30 8 октября «U53» подошла к плавучему маяку Нанткет. Розе осознавал, что времени у него не так уж много, ведь с учетом возможной плохой погоды неприкосновенного запаса топлива в 60 метрических тонн могло не хватить для возвращения в Германию. Таким образом, для рейдерских действий у него было не более 24 часов. И тем не менее за 17 часов Розе устроил для американцев показательный урок – что может их ожидать, если Америка вступит в войну на стороне Антанты.

Первым судном, остановленным Розе, стал британский пароход «Стрэтдин» (4321 брт), шедший из Нью-Йорка в Бордо со сборным грузом (генераль-карго). Немцы сняли команду с судна и высадили всех на плавучем маяке. «U53» дала в эфир сообщение, адресованное американским эсминцам, с просьбой забрать экипаж «Стрэтдина». Опустевший пароход был потоплен торпедой в точке 40°19'30" с.ш. и 69°20'40" з.д.

Море неприятно штормило, дул сильный юго-восточный ветер, над поверхностью воды стоял свинцовый туман. Несмотря на это, «U53» продолжила поиск судов. Американские эсминцы, подошедшие из Ньюпорта, поддерживали визуальный контакт с субмариной и следили за соблюдением норм призового права.

Следующий пароход, остановленный Розе, оказался норвежским. Это был принадлежащий компании «Гунар Кнудсен» сухогруз «Хр. Кнудсен», переделанный в танкер в 1912 году (изначально 3847 брт, после переделки 4224 брт) с грузом керосина. «Норвежец» вез топливо в Лондон, и, поскольку керосин являлся стратегическим товаром, «U53» потопила пароход в 7:40, предварительно дав команде время покинуть борт.

Замеченное немцами английское судно «Вест Пойнт» (3847 брт) было также остановлено, и после посадки команды в шлюпки потоплено в точке с координатами 70°25' с.ш. и 69° з.д.

Американские эсминцы старательно подбирали команды потопленных судов. Тем временем немцы нашли свою очередную жертву – голландский пароход «Бломмерсдийк» (4850 брт), груз которого состоял сплошь из условной и абсолютной контрабанды. Вот как описывал это Ганс Розе:

«В это время, кроме обоих пароходов (помимо «Бломмерсдийка» здесь имеется еще в виду 3449-тонный британский пассажирский пароход “Стефано” из Ливерпуля, который был уже задержан и команда его была высажена в шлюпки. – С.М.) и “U53”, на ограниченном участке моря находились шестнадцать американских эсминцев, так что маневрировать приходилось с большой осторожностью. Когда шлюпка с “Бломмерсдийка”, доставлявшая штурмана с документами, буксировалась мною обратно к пароходу, “U53” настолько сблизилась с американским эсминцем, что обеим машинам пришлось дать задний ход, чтобы избежать столкновения. Мы разошлись метрах в пятидесяти. Давая ход назад, я бросил буксир, но шлюпка направилась не к “Бломмерсдийку”, а к эсминцу. Я заявил штурману, что для оставления судна экипажу дается 25 минут (т. е. до 18 ч. 30 мин.), а чтобы никто не пострадал, он должен спустить флаг в знак того, что людей на борту не осталось. Я приказал уже приготовить сигнал “you can proceed”, когда заметил, что пароход был уже покинут и все люди были приняты американскими эсминцами; я направился тогда обратно к “Бломмерсдийку”. С помощью sireны и окликов в мегафон мы убедились в том, что на борту действительно людей не осталось. По азбуке Морзе попросил эсминца, державшийся очень близко к пароходу, отойти, чтобы иметь возможность потопить судно. Просьба была тотчас исполнена. Торпеда, установленная на глубину в 4 м, попала в 4-й трюм. После второго попадания торпеды пароход затонул».

Уже упоминавшийся выше английский пароход «Стефано» (3449 брт) Розе остановил практически в одно время с «Бломмерсдийком». «Стефано» построенный в Глазго в июне 1911 года, обслуживал маршрут Галифакс – Нью-Йорк – Ньюфаундленд. Четыре выстрела из орудия под нос судна заставили его остановиться, на борт поднялась призовая команда и потребовала список пассажиров и экипажа. 29 из 80 пассажиров были признаны Розе комбатантами, и командир «U53» объявил, что пароход будет потоплен. С его борта было спущено 6 шлюпок, и после того, как пассажиры и экипаж покинули судно, по «Стефано» выпустили 27 снарядов, но поскольку они не причинили никакого видимого ущерба, дело завершили две торпеды. Американские эскадренные миноносцы «Дрейтон» (DD-23) и «Эриксон» (DD-56) подобрали команды потопленных судов.

За 17 часов рейдерства (с 5:30 до 22:30) Розе добился исключительного успеха – были потоплены 5 пароходов общим тоннажем 20 691 брт. В половине одиннадцатого вечера субмарина легла на обратный курс – в Германию. До фатерлянда она добралась без особых приключений, и 28 октября в 15 часов вошла в гавань Вильгельмсхафена. Встречал «U53» лично командующий Флотом Открытого моря адмирал Рейнхард Шеер. За 45 дней похода лодка прошла 7550 миль.

В английских газетах поднялась волна истерики: как могло так случиться, что на виду у дружественных Англии американских эсминцев топились британские суда без всякого противодействия со стороны флота США? Не удержались гордые представители Туманного Альбиона и от прямых оскорблений в адрес Ганса Розе, называя его «убийцей, ублюдком, беспощадным пиратом». Однако лучше всех ответил на эти выпады американский адмирал Симс:

«Мы испытывали огромное уважение к Гансу, потому что он был храбрым человеком. Командир “U53” брал на себя работу, которую большинство его соотечественников пыталось избежать. И, прежде всего, мы испытывали к нему уважение потому, что он играл в эту отчаянную игру не забывая о человечности и гуманности.»

«Ганс Розе – один из немногих командиров немецких лодок, – продолжал Симс, – которому бы любой морской офицер был бы счастлив пожать руку.»

Командир «U53» стал одним из самых результативных подводников Первой мировой. Он потопил 79 судов общим водоизмещением 213 987 тонн. В декабре 1917 года немецкое правительство наградило его орденом Pour le Merite. Бесспорно то, что одним из главных достоинств Розе было его рыцарское отношение к командам потопленных судов. Адмирал Джеллико уважительно называл подводного аса «Старым Гансом» и отмечал, что этот человек – является одним из немногих офицеров кайзермарине, которые вызывали у него неподдельное уважение.

Поход Ганса Розе показал, что германские подводные лодки могут действовать и у американских берегов. Для этих целей были разработаны и построены специальные подводные крейсеры, которые обладали необходимой дальностью плавания, сильным артиллерийским и торпедным вооружением. После вступления США в войну на стороне Антанты немецкие подводники потопили у побережья Америки немало судов. Операции у берегов другого континента стали привычными, однако первым, кто прошел трудный путь и с триумфом вернулся обратно, был именно командир «U53» капитан-лейтенант Ганс Розе.

Владимир Нагирняк. Североамериканская одиссея Эриха Топпа

На протяжении всей Битвы за Атлантику во время Второй мировой войны существовало несколько периодов, когда действия немецких подводных лодок имели необычайно высокую результативность при очень небольших потерях с их стороны. Несомненно, что к такому счастливому времени для германского подводного флота можно отнести первое полугодие 1942 года. Тогда благодаря его действиям у Восточного побережья США, в Мексиканском заливе и Карибском море торговый флот союзников понес большие потери от атак подлодок, особенно в нефтеналивных судах.

По данному периоду деятельности немецких субмарин зарубежными историками написано весьма большое количество трудов, в которых события, происходящие на тот момент в американских водах, достаточно хорошо освещены. Однако для нашей страны эти события все-таки еще остаются «белым пятном» в истории Второй мировой войны, даже несмотря на то, что некоторые книги западных авторов были переведены на русский язык. К примеру, информацию о действиях лодок VII серии у Восточного побережья США российский любитель военно-морской истории может почерпнуть только из работы американского историка Клэя Блэра, десять лет назад переведенного на русский язык и успевшего стать библиографической редкостью. Поэтому на примере одного из самых результативных походов «семерки» к берегам Северной Америки автором сделана попытка осветить события, происходившие в американских водах весной 1942 года, в которых лодки VII серии сыграли далеко не последнюю роль.

Первое появление «семерок» у берегов США

В январе 1942 года у Восточного побережья США немецкий подводный флот начал осуществление операции «Паукеншлаг», суть которой состояла в нанесении одновременно внезапного и сильного удара по морским коммуникациям нового противника силами группы подводных крейсеров IX серии. В отличие от юрких и маневренных конкурентов из VII серии неповоротливые «морские коровы»¹⁹, не имевшие больших успехов в атаках конвоев в Северной Атлантике, оказались более полезны у берегов Соединенных Штатов в условиях практически отсутствующей противолодочной обороны (ПЛО) противника за счет большего запаса топлива и торпед. «Семерки» же были собраны в отвлекающую группу в канадских водах у полуострова Новая Шотландия и острова Ньюфаундленд. Своими действиями они должны были оттягивать на себя противолодочные силы союзников, позволяя тем самым «девяткам» действовать у берегов США с максимальной эффективностью.

Однако командующий подводными силами Германии Карл Дениц считал, что лодки VII серии также могут принимать участие в охоте на вражеские суда у американского побережья, несмотря на меньший запас топлива, чем у лодок типа IXB и IXC²⁰. Для проверки этой теории на практике в феврале 1942 года он перенацеливает в район Нью-Йорка три «семерки» — «U564», «U653» и «U432», входившие в группу субмарин этой серии, отправленную в январе к берегам Канады. Действия этих трех подлодок показали, что при строгой экономии топлива лодки типа VIIC вполне могут находиться там от 7 до 10 суток без какой-либо дозаправки горючим. Помимо этого «U432» добилась существенных успехов, потопив у берегов США 5 судов общим тоннажем 25 107 брт, что еще более убедило Деница в правильности его решения.

¹⁹ Прозвище лодок IX серии в немецком подводном флоте.

²⁰ Запас топлива на лодках типа VIIC составлял 113,4 тонны соляра, тип IXB – 165 тонн, тип IXC – 207,5 тонны.

Благодаря этому «эксперименту» все 9 «семерок», вышедшие в поход в феврале 1942-го, были отправлены к побережью Соединенных Штатов. Однако своих позиций достигли только 6 из 9 субмарин, тем самым став первой группой лодок этой серии, массово действующей в этом районе Атлантики²¹. Всего же в период с декабря 1941 по август 1942 года к берегам США и Канады было направленно 8 групп лодок типа VIIC и VIIB, которые насчитывали в своем составе от 3 до 20 единиц. За это время «семерки» совершили 104 похода, потопив 225 судов общим тоннажем 1 111 371 брт.

Восьмой поход «U552»

В первой половине марта 1942 года в море вышли 7 «семерок», в числе которых была и «U552», оставившая свое «стойло» в бункере Сен-Назера 7 марта в 17:00. Эти субмарины являлись авангардом четвертой «волны» немецких подлодок, отправленной Деницем к берегам Северной Америки и включавшей в себя в общей сложности 20 «семерок» и 6 подводных крейсеров IX серии. Командир «U552», капитан-лейтенант Эрих Топп был одним из самых опытных командиров в подводном флоте Германии и с июня 1941 года носил на своей шее высшую награду Третьего рейха – Рыцарский крест. В период с июля 1940 по март 1942 года, командуя сначала «челном»²² «U57» (тип IIC), а затем и своей нынешней лодкой, он совершил 10 боевых походов, в ходе которых потопил 20 судов общим тоннажем 121 089 брт и два военных корабля. Для «U552» этот поход в Атлантику под его командованием был восьмым по счету и первым к Восточному побережью США.

Подводные лодки ждал нелегкий переход через океан, в котором бушевала непогода. В связи с этим лишний расход драгоценного топлива был неизбежен, однако компенсировать его должны были подводный танкер «U459» и лодка «UA» (также играющая роль заправщика), в задачу которых входила дозаправка субмарин в открытом море. В целом же командующий подводными силами оценивал обстановку и перспективу действия «семерок» с учетом этих факторов следующим образом:

«В настоящее время действиям подводных лодок у побережья Северной Америки значительно препятствуют погодные условия. В районах восточнее и южнее Ньюфаундленда и до побережья Новой Шотландии преобладают очень низкие температуры, в результате это приводит к сильному обледенению субмарин. Видимость очень плохая, туман и сильное волнение на море.

Согласно докладом лодок, на протяжении всего побережья между Нью-Йорком и мысом Гаттерас сильные шторма. Судходство на протяжении всего американского побережья ранее стабильное, вне зависимости от потопления судов подводными лодками, теперь кажется, имеет интервалы в движении.

Перспектива успешных действий средних лодок (тип VIIC) в американской операционной зоне ограничена этими двумя факторами, однако имеется и положительный момент, поскольку присутствие подводного танкера позволит им находиться в районе действия у побережья достаточно долго». (Журнал боевых действий (далее ЖБД) командующего подводными силами, запись от 7.03.1942).

Для «U552» переход через Атлантику не отличался чем-либо от условий, в которых на тот момент его пересекали другие лодки. Погода не баловала немецких подводников, а после 18 марта и вовсе разыгрался сильный шторм. Топпу пришлось погрузиться и продолжить свой путь в подводном положении, так как борьба с волнением океана в 11 баллов приводила к боль-

²¹ «U588» израсходовала все торпеды во время атаки конвоя ONS-67 и вернулась на базу. «U587» была направлена к берегам Канады из-за перерасхода топлива во время поиска пилотов потерпевшего аварию «Кондора». «U656» была потоплена по пути к берегам США у о. Ньюфаундленд.

²² Шутливое прозвище лодок II серии.

шому расходу топлива. Небольшой 700-тонной лодке продолжать сражаться с огромными волнами было делом абсолютно бессмысленным. Поэтому субмарина всплывала на поверхность для подзарядки батарей и вентиляции, после чего снова уходила под воду. Подобное положение вещей продолжалось до 21 марта, пока шторм потихоньку не пошел на убыль, но видимость все еще оставляла желать лучшего. На следующий день на «U552» приняли радиogramму от капитан-лейтенанта Отто фон Бюлова, который сообщал, что его «U404» обнаружила и атаковала вражеский конвой.

Топп решил не связываться с конвоем фон Бюлова, так как перерасход топлива в случае его поиска и преследования мог превысить допустимые нормы и сделать затруднительным выполнение основного задания. А вскоре и сам он обнаружил конвой, зафиксировав визуальный контакт с ним 23 марта в 01:30 центральноевропейского времени²³ к югу от полуострова Новая Шотландия в квадрате СВ2984²⁴. Доложив в штаб об обнаружении конвоя, «U552» начала его преследование. Однако все завершилось неудачей, так как лодка, идя против большой волны на полной мощности двух дизелей в течение трех часов, не смогла догнать неприятеля, идущего со скоростью в 12–14 узлов. Погода все еще не сопутствовала «серым волкам», и преследование пришлось прекратить.

Потерпев неудачу с конвоем, Топп продолжил выполнение своего задания. Но прежде чем возобновить движение к побережью США, лодке пришлось взять курс на север. Причиной изменения курса стало преследование обнаруженного рано утром 24 марта танкера.

К вечеру того же дня «U552» уже находилась у побережья Канады в районе мыса Сэйбл, Новая Шотландия. Здесь Эрих Топп открыл свой счет в этом походе, торпедировав в ночь на 25 марта голландский танкер «Окана» (6256 брт) следовавшего из Кюрасао в Галифакс с грузом нефти, в 90 милях к северо-востоку от вышеуказанного мыса. Правда, «голландец» оказался весьма крепким орешком и доставил немало хлопот прославленному подводному асу.

«Окана» был замечен еще утром 24 марта, однако атаковать из надводного положения цель, идущую противолодочным зигзагом, в светлое время суток Топп не стал, решив дожидаться темноты. Лодка преследовала танкер, поддерживая контакт с ним на большом расстоянии, чтобы не вспугнуть свою жертву. С наступлением темноты она начала сближение с судном. Топп решил атаковать танкер из подводного положения, так как океан был спокоен, а ярко светившая луна могла предупредить противника о присутствии подводной лодки. В 22:10 «U552» погрузилась и продолжила сближение, теперь уже под водой. Однако когда лодка, сблизившись с «Окана» до 1000 метров, наконец заняла удобную позицию для стрельбы, танкер совершил резкий разворот и пошел полным ходом прямо на неё. Чтобы не попасть под его форштевень, «U552» пришлось срочно погрузиться на 20 метров. «Голландец» проходит над ней и быстро удаляется. В 22:45 лодка появляется на поверхности и бросается за ним вдогонку. Через час Топп предпринимает попытку атаковать из надводного положения, но

²³ Время в Журналах боевых действий (КТВ) немецких кораблей отмечалось в DGZ (Deutsche Gesetzliche Zeit/Немецкое официальное время), которое соответствовало MEZ (Mitteleuropäische Zeit/Центральноевропейское время) и равное Universal Time/GMT +1 час. В период Второй мировой войны DGZ было изменено на MESZ (Mitteleuropäische Sommerzeit/Центральноевропейское летнее время), соответствующее Universal Time/GMT +2 часа между следующими датами: 01.04.1940 02:00 MEZ – 02.11.1942 03:00 MESZ 29.03.1943 02:00 MEZ – 04.10.1943 03:00 MESZ 03.04.1944 02:00 MEZ – 02.10.1944 03:00 MESZ 02.04.1945 02:00 MEZ – 16.09.1945 03:00 MESZ Во избежание путаницы события, происходящие у Восточного побережья Америки во время похода «U552» переведены автором на местное восточное военное время (EWT), которое было введено во время войны вместо восточного стандартного времени (EST), и было в ходу с 9.02.1942 по 30.09.1945. Разница между временем, отмечавшимся в ЖБД «U552», и восточным военным временем составляла 6 часов на момент весны 1942 года.

²⁴ В 15:00 22 марта командир «U404» доложил в штаб, что в квадрате CC5119 (южнее Ньюфаундленда) им обнаружен конвой, состоящий из двух крейсеров типа «Бруклин», 6 эсминцев и 5 больших судов, скорость 12 узлов, курс 230°. По прошествии десяти с половиной часов «U552», находившаяся западнее «U404», доложила в штаб, что в квадрате СВ2984 (южнее Новой Шотландии) наблюдает конвой, включавший в себя 5–6 крупных судов, большого военного корабля и эсминцев, скорость 12–14 узлов, курс 250°. На основании радиogramм и записей в ЖБД обеих лодок можно сделать вывод, что фон Бюлов и Топп встретили один и тот же конвой, двигавшийся в сторону Нью-Йорка. Его состав дает возможность предполагать, что это был один из войсковых конвоев союзников, включавший в себя несколько войсковых транспортов и мощный эскорт.

«Окана» своими маневрами не дал ему занять удобную позицию для выстрела. В 00:40 лодка снова погружается, однако ситуация не меняется и игра в «кошки-мышки», в которой Топп менялся со своей жертвой местами, продолжалась больше часа. «U552» пыталась занять удобную позицию для выстрела, однако «Окана» либо уходил с ее острого курсового угла, либо заставлял ее снова погружаться прямо под своим форштевнем, когда она находилась на перископной глубине, уже готовая к атаке.

Топп никак не мог понять, что происходит. Из всего случившегося следовало, что лодка обнаружена, но было совершенно неясно, почему тогда молчит радиостанция танкера? В 01:00 он отдает команду на всплытие для того, чтобы снова попытаться счастья в надводной атаке. Дождавшись, когда луна скроется за облаками, «U552» начала в очередной раз сближение с целью. Но и эта атака была снова сорвана, так как в 01:50 маневрирующая субмарина чуть не столкнулась со своей целью. Обогнав танкер и заняв позицию по его курсу, «U552» ждала момента, когда «Окана» окажется на ее остром курсовом угле, чтобы выпустить торпеду. Но в очередной раз произошло невероятное! Приближавшийся танкер вдруг резко изменил курс, сделав крутой разворот в сторону субмарины. Таран был неминуем, однако «U552» удалось чудом увернуться от столкновения. Так как ЖБД лодки весьма скупо отражает этот момент, обратимся к более эмоциональному описанию ситуации, которое составил немецкий писатель Гаральд Буш на основании рассказа самого Эриха Топпа:

«— Оба дизеля, полный назад! — не своим голосом кричит Топп, наклоняясь над рубочным люком. Танкер в непосредственной близости от лодки и погрузиться наверняка не успеешь.

На расстоянии каких-нибудь пяти метров подводная лодка проходит за кормой танкера. «U552» была бы смята и раздавлена ахтерштевнем танкера, если бы его капитан положил руль на правый борт вместо левого. Вероятно, он сильно выругался, когда заметил ошибку и понял, что таранить лодку не удалось».²⁵

Но, скорее всего, капитан танкера Безье ругался по другому поводу. На самом деле до этого момента на «Окана» и не догадывались о том, что их преследует немецкая субмарина. Как это не было бы парадоксально, но все предыдущие маневры, которые производил танкер, срывая атаки Топпа, Безье совершал, не зная о том, что находится «на мушке» у «U552». Столкновение «нос к носу» с лодкой дало голландцам понять, что все это время они подвергались смертельной опасности. На танкере успели подготовить к спуску на воду шлюпки и дать в эфир сигнал о том, что танкер преследует вражеская подлодка. «SOS» с «Окана» в 02:00 25 марта был зафиксирован как радистами охраны Восточной морской границы США (Eastern Sea Frontier), так и немецкой службой радиоперехвата «B-Dienst».

Удачно разминувшись с танкером, Топп развернулся за его кормой для новой атаки и единственная торпеда, выпущенная в 02:13 из аппарата № 2, достигла цели по истечении 1 минуты и 52 секунд, прервав радиопередачу с голландского судна. Стоит отметить, что немцам повезло в том, что на танкере заметили лодку только в последний момент, и артиллеристы «Окана» не успели занять места у орудия, располагавшегося на корме. В случае если бы орудие было готово к стрельбе, то судьба лодки могла бы оказаться незавидной, так как дистанция стрельбы до субмарины была близкой и любое попадание могло бы стать для «U552» фатальным.

Торпеда попала между третьим и четвертым резервуарами, и «Окана», груженный 8 500 тоннами нефти, сразу же оказался в море огня. Несмотря на то, что экипаж постарался заблаговременно принять меры к своему спасению, его участь оказалась весьма печальна. Китайцы, входившие в экипаж голландского танкера, сумели спустить на воду катер, однако он вскоре оказался переполнен и перевернулся. Та же участь постигла и другой катер. Люди,

²⁵ Буш Г. Такой была подводная война. М.: Воениздат, 1965. С. 212.

оказавшиеся в ледяной воде, не могли продержаться на плаву слишком долго и тонули один за другим. На двух оставшихся шлюпках смогли разместиться 18 человек, включая капитана, второго штурмана, радиста, британских артиллеристов и нескольких китайцев. Однако когда их через пять часов дрейфа в океане подобрал американский эсминец «Мэйо» (DD-422), шлюпки были уже полны воды, и в живых американцам удалось обнаружить только 4 человека. Остальные, включая и капитана Безье, к тому моменту скончались от переохлаждения. В 08:00 26 мая «Мэйо» доставил их в Арджентию (Канада).

Торпедированный «Окана» горел, но тонул очень медленно. Топп, решив, что с ним все равно покончено, ушел с места атаки. Пожар на танкере бушевал на протяжении 3 суток, однако «Окана» все еще держался на плаву, когда 28 марта его обнаружил английский корвет «Флер Де Лис», эскортирующий танкер «Долабелла». Все предпринятые ими попытки взять на буксир «голландца» оказались безуспешны. Только 15 апреля дрейфовавший по течению полностью выгоревший остов голландского танкера был потоплен артиллерийским огнем канадского тральщика «Берлингтон» на позиции 43°24′ с.ш. и 64°54′ з.д.

Записав на свой счет танкер-шеститысячник, Топп взял курс на юг-запад в район Бостона. Передвижение в надводном положении осуществлялось только в ночное время. Прибыв на место 27 марта, лодка не обнаружила какого-либо оживленного судоходства, хотя провела на позиции у мыса Код двое суток. Решив сменить район патрулирования, Топп 29 марта взял курс на юг к побережью Вирджинии. Потратив на переход почти сутки, «U552» заняла позицию в 12 милях восточнее устья реки Чинкотенгу. Движение судов здесь было весьма оживленным, однако активным действиям субмарины в этом достаточно мелководном районе мешали патрулирующие его самолеты и корабли противника. Их численность в отличие от первых двух месяцев действий немецких подлодок у восточного побережья США существенно возросла. В апреле 1942 года силы ПЛО охраны Восточной морской границы включали в себя²⁶:

- 2 канонерские лодки,
- 5 патрульных яхт,
- 4 165-футовых куттера,
- 8 125-футовых куттера,
- 3 173-футовых корабля ПЛО,
- 1 110-футовый корабль ПЛО,
- 5 сторожевых кораблей класса «Игл»,
- 17 британских и канадских траулеров ПЛО,
- 126 самолетов противолодочной авиации.

Правда, из указанных кораблей, только четыре были современной постройки – 173-футовые «РС-471», «РС-472», «РС-473» и 110-футовый «РС-507». Но даже они вряд ли представляли существенную угрозу для немецких лодок, так как несли слишком малый запас глубинных бомб и очень плохо подходили для охоты на них в Атлантике. Относительно пригодными для противолодочной службы являлись также четыре 165-футовых куттера береговой охраны. Остальные патрульные корабли либо были построены еще в годы Первой мировой войны, либо представляли собой мобилизованные яхты и угрозу для немцев представляли еще меньшую.

С учетом того, что американские моряки обладали весьма малым опытом борьбы с подводными лодками, все это больше напоминало деревянный меч в руках командующего силами охраны Восточной морской границы. Однако присутствие 17 британских и канадских траулеров, экипажи которых были не новичками в противостоянии немецким подводным охотникам, несколько скрашивало ситуацию.

²⁶ Согласно Журналу боевых действий охраны Восточной морской границы запись от 11.04.1942. (Без учета приданных эсминцев.)

Реальную угрозу для немцев представляли 23 эсминца, временно приданные силам охраны Восточной морской границы, и большое количество авиации. Правда, американцы продолжали использовать эсминцы в противолодочных патрулированиях своего побережья, которые из-за своей неэффективности именовались еще в годы Первой мировой войны – «Погоней за осами по всей ферме». Однако эсминцы, в отличие от мобилизованных яхт и катеров береговой охраны, являлись настоящими боевыми кораблями, представляющими реальную опасность для подводных лодок.

Весьма осложняли жизнь немецким подводникам самолеты противолодочной авиации, которые регулярно патрулировали побережье как в дневное время, так и ночью. Отсутствие радиолокаторов на борту самолетов американские летчики старались компенсировать своей чрезвычайно активной деятельностью над прибрежными водами. Подводные лодки, действовавшие в конце марта у мыса Гаттерас, отмечали увеличение самолетов в этом районе. В штаб Деница поступали сообщения с лодок, в которых говорилось о том, что «теперь они (летчики. – В.Н.) довольно ловко управляют с глубинными бомбами», что свидетельствовало о возросшем мастерстве американских пилотов авиации ПЛО.

В таких условиях для удачных и безопасных действий немецким подводникам, несомненно, подходила тактика «ночного охотника», когда лодка в надводном положении начинала поиск целей под покровом ночи и атаковала жертву с близкого расстояния. Но Топп полагал, что и дневное время тоже может быть избрано для нападения на суда. Он решил пренебречь малыми глубинами (не больше 20 метров) в этом районе, которые стали бы для субмарины ловушкой в случае обнаружения её противником. К тому же атаки в светлое время суток пришлось бы производить с дальних дистанций, что не сулило больших шансов на успех. Однако командир немецкой подлодки решает не отвергать действия днем. Записи в Журнале боевых действий «U552» 31 марта – 2 апреля, несмотря на их краткость, дают полную картину ее действий:

«31.03.1942, квадрат SA5748.

01:00. Нахожусь у плавучего маяка Уинтер Квотер.

06:00 Лег на грунт

9:50. Подвсплыл под перископ. Шумопеленгатор засек шум винтов 4 судов. Не видно ни одно из них.

12:40. Перископная глубина. Судно 5000 тонн. Расстояние слишком велико. Идет в северном направлении.

13:42. Перископная глубина. Судно 6000 тонн. Курс 40°. Готовность к атаке на расстоянии 2500 метров.

14:30. Квадрат SA4999. Залп из аппарата № 1. Промых.

14:59. Новые шумы винтов. Подвсплыл под перископ. Два танкера идут южным курсом, один – северным. Решаю атаковать танкер в балласте, самый ближайший ко мне.

15:34. Залп из аппарата № 2. Расстояние 700 метров. Маневр проходил при спокойном состоянии моря, однако перед перископом прошла высокая волна, закрывшая цель. Тем не менее, я выстрелил. Вероятно, поэтому промахнулся.

15:50. Перископная глубина. Замечен самолет. Перешел на более глубокое место. Лодка коснулась дна на 18 метрах. Лег на грунт. Самолет нас не заметил.

17:50. Новые шумы винтов. Всплыл под перископ. Танкер 5000 тонн, идет северным курсом. Готовность к атаке. Расстояние слишком велико – приблизительно 3000 метров.

19:27. Квадрат SA4996. В перископ видел 10 судов, слышал шумы еще девяти судов, но их не видел.

21:20. После сообщения о шуме винтов всплыл. Преследовал в надводном положении, безуспешно.

1.04.1942, квадрат SA5744.

06:15. Замечена тень, погружение! Подвсплыл под перископ. В поле зрения судно 4000 тонн. Лодка развернута кормовым торпедным аппаратом на танкер.

06:45. Залп из аппарата № 5. Промах. Лег на грунт.

11:25. Шумопеленгатор засек шум винтов. Всплыл под перископ. Вижу три парохода.

12:00. Залп из аппарата № 3. Цель – судно 6000 тонн. Промах.

23:00 Квадрат СА5784. 5 судов. Курс 110°. Начинаю преследование.

2.04.1942

02:00. Визуальный контакт с судами потерян.

11:25. Квадрат СА4996. Перископная глубина. Вижу большой танкер. Решаю атаковать из подводного положения.

12:15. Залп из аппарата № 3. Промах.

14:55. Лег на грунт.

15:05. Всплыл под перископ. Вижу два парохода в охранении сторожевого корабля. Расстояние слишком велико.

15:25. Лег на грунт.

15:35. Всплыл под перископ. Танкер. Неудобная позиция для атаки.

16:28. Лег на грунт. (ЖБД «U552», записи от 31.03. – 02.04.1942)

Находясь на позиции между устьем реки Чинкотенгу и плавучим маяком Уинтер Кворттер в течение трех дней, Топп стал свидетелем прохождения около 60 судов и пяти патрульных кораблей. За это время он произвел 5 торпедных атак по целям, расстояние до которых колебалось от 700 до 2500 метров, израсходовав на это 5 торпед, и не добился ни одного попадания. Кеннет Бийр («Суда-ловушки против подводных лодок»), проводя анализ торпедных атак Топпа в этом эпизоде, приходит к следующему выводу о причинах его промахов: «Было очевидно, что он (Топп. – В.Н.) склонен к пуску торпед с большого расстояния и не имел того технического и точного мастерства, каким обладал Хардеген. Возможно, эта привычка выработалась у него от атак конвоев из множества судов, где промах по одной цели мог повлечь за собой поражение совсем другой»²⁷.

Командирам немецких подводных лодок не рекомендовалось, в случае если расстояние до цели составляет более 1000 метров, стрелять по ней одиночными торпедами, так как это не гарантировало точного попадания. Необходимо было выстреливать две, три или даже четыре торпеды и стремиться, чтобы хоть одна из них обязательно поразила цель. Конечно, это правило соблюдали не все командиры-подводники. К примеру, командовавшие подводными крейсерами IX серии Мор («U124»), Мертен («U68») и Хардеген («U123») предпочитали стрелять 1–2 торпедами с дальних дистанций и при этом часто попадали. Но специфика длительных походов подводных крейсеров, где торпеды нужно было расходовать очень рационально, выковывало в их командирах мастерство правильно определять элементы движения цели, что и позволяло им метко стрелять даже с больших расстояний. Топп являясь опытным «конвойником», судя по всему, таким мастерством не обладал и поэтому мало удивительного в том, что, занимаясь у Уинтер Кворттер несвойственным ему делом, он не смог добиться успеха.

В дальнейшем командир «U552» отказался от подобных «экспериментов» и стал проводить образцовые ночные атаки из надводного положения, что позволило ему достичь существенных успехов в этом походе. Но пока его продолжали преследовать неудачи.

Так как действия в течение светового дня не принесли успеха, Топп решил более не тратить торпеды впустую. Однако и ночные атаки были затруднительны из-за активности воздушных и надводных сил ПЛО противника. В результате Топп оказался в весьма щекотливой ситуации – топлива израсходовано уже достаточно, из 14 торпед использовано 6, а уничтожен всего лишь один танкер. Непропорциональные траты горючего и торпед по отношению к имевше-

²⁷ Бийр К.М. Суда-ловушки против подводных лодок. М.: АСТ, 2003. С.162.

муся результату могли стать причиной серьезного разбирательства в штабе после возвращения на базу. Он понимал это, так же как и то, что теперь успех ему был необходим как воздух. Судьба дала Топпу такой шанс, когда вечером 2 апреля он обнаружил невооруженный и никем не охраняемый угольщик «Дэвид Х. Этуотер» (2438 брт). Его капитан Уильям Кит Уэбстер сам подписал приговор своему судну, когда решил, что успеет достичь мыса Дэлавер до наступления темноты, выйдя в море из Чесапикского залива в полдень 2 апреля. Уэбстер пренебрег инструкциями, согласно которым в темное время суток торговые суда должны были становиться на защищенные якорные стоянки в Чесапикском заливе и заливе Дэлавер. Переходы же должны были осуществляться только в дневное время. Эта система движения судов получила название «частичного конвоя». Если бы капитан «Дэвида Х. Этуотера» вышел в море на рассвете или не вышел бы вовсе, понимая, что уже не успевает достигнуть залива Дэлавер засветло, то гибели угольщика удалось бы избежать. Но большинство капитанов американского торгового флота относились с пренебрежением к нововведениям военно-морского командования и откровенно поплеывали на инструкции командующего силами Восточной морской границы контр-адмирала Адольфуса Эндрюса. Такое непослушание приводило к потоплениям немецкими лодками многих судов. Капитан «Дэвида Х. Этуотера» в данном случае не был исключением из правил, проявляя такую легкомысленность к угрозе ночных атак. Это и послужило причиной гибели его судна и команды, включая и его самого.

Из записей капитан-лейтенанта Топпа в ЖБД «U552» ясно, что днем 2 апреля его лодка отлеживалась на грунте, периодически всплывая под перископ, чтобы понаблюдать за поверхностью. Немцы слышали и видели, проходящие мимо суда, но активных действий не предпринимали, так как рядом последние шли в охранении эскорта из кораблей ПЛО. В 18:52 «U552» в очередной раз всплыла с грунта, чтобы осмотреть горизонт. Практически сразу Топп заметил в перископ одиночное судно,двигающееся северным курсом. Командир «U552» принял решение преследовать цель и с наступлением сумерек всплыть и атаковать пароход артиллерией. В 19:45 акустик фиксирует справа по борту лодки шум винтов эсминца, не спеша преследовавшего мимо. Вскоре шумы были слышны уже за кормой субмарины и затем стихли. В 19:57 Топп всплыл, но судно уже пропало из виду. Визуальный контакт с целью был установлен лишь практически через час, в 20:40. Однако через 11 минут лодка быстро ушла под воду, уклоняясь погружением от замеченного сигнальщиками верхней вахты эсминца. Но шумопеленгаторная станция не уловила какого-либо шума винтов, поэтому в 20:58 субмарина вновь появилась на поверхности и практически сразу обнаружила преследуемый ею пароход. На этот раз Топп решил не откладывать атаку, и в 21:10 артиллеристы получили приказ открыть огонь. Это произошло в шести милях от устья реки Чинкотеги и в 1,4 мили от плавучего маяка Уинтер Квотер. Ведя обстрел с расстояния примерно в 600 метров, немцы сделали 93 выстрела по цели и добились приблизительно 50 попаданий. Гибнущий «Дэвид Х. Этуотер» успел послать в эфир сигнал «SOS», свои координаты и название и то, что он обстрелян субмариной. Это сообщение было принято в штабе сил охраны Восточной морской границы²⁸. Адмирал Эндрюс приказал немедленно выслать ему на помощь эсминцы «Ноа» (DD-343) и «Герберт» (DD-160), патрулирующие область между Уинтер Квотер и мысом Чарльз. Однако корабли прибыли на место лишь в 00:00, опоздав на полтора часа. К тому времени судно уже отправилось на дно, а «U552» ушла с места действия.

Те, кто не погиб от орудийного огня, не имея возможности спустить шлюпки на воду, были вынуждены прыгать за борт. Однако большинство из них утонуло. Лишь три члена экипажа угольщика сумели добраться до уцелевшей шлюпки. Их подобрал малый куттер береговой охраны «Легар» (WSC-144), который прибыл первым к месту происшествия, через

²⁸ Это сообщение было также перехвачено «B-Dienst». Однако в Журнале боевых действий командующего подводными силами указано, что судно передало сигнал «SOS» (Kriegstagebücher Des Führers/Befehlshaber der Unterseeboote. 2.04.1942)

45 минут после гибели судна, заметивший вспышки артиллерийской стрельбы и пламя горящего «Дэвида Х. Этуотера». Три спасенных моряка были доставлены им в 01:15 3 апреля на базу береговой охраны, расположенную на острове Чинкотегу, после чего их отправили в Морской госпиталь Норфолка²⁹.

Некоторые историки в данном случае склоны приписывать Эриху Топпу намеренное нежелание предоставить экипажу угольщика шансов на спасение. Однако до сих пор не было проведено ни одного официального расследования, подтверждающего или опровергающего это утверждение. По мнению американского историка Кена Данна, занимавшегося исследованием случая потопления Топпом «Дэвида Х. Этуотера», роковую роль в его гибели сыграли несколько обстоятельств. Одним из них является конструкция судна, которая была схожа с танкером. На «Дэвиде Х. Этуотере» мостик, радиорубка, шлюпки, а также машинное отделение и кубрики сгруппированы в корме, в отличие от обычных сухогрузов, где мостик располагался на миделе, а шлюпки находились на носу и корме. Открывая огонь по судну, лодка старалась прежде всего поразить такие его части, как машинное отделение, мостик и радиорубку, чтобы лишить хода и связи. В случае с угольщиком, когда «U552» открыла огонь, снаряды поражали как раз его корму, и, видимо, большая часть экипажа, находившаяся как раз в этой части судна, погибла сразу. Оставшимся в живых, для того чтобы достигнуть шлюпок (которые уже должны были стать непригодны для использования), нужно было пройти через ураган осколков. Поэтому в данной ситуации ни о каком спуске шлюпок на воду и не могло быть и речи, и уцелевшим пришлось прыгать в воду с подбойного борта, чтобы спастись от оружейного огня. Другим таким же роковым обстоятельством явилось то, что после открытия огня и первых попаданий в «Дэвид Х. Этуотер» на нем так и не прозвучал сигнал «Покинуть судно» (что может означать для субмарины сигналом к прекращению огня и шансом для экипажа судна спустить на воду плавсредства), а радист угольщика начал передачу сигнала «SOS». Все это должно было навести Эриха Топпа на мысль, что экипаж судна не желает его оставлять, борется с пожаром и продолжает сопротивление или, вернее сказать, тянет время, ожидая помощи от патрульных кораблей. Так как на лодке знали, что один из них находится неподалеку, оружейный огонь не прекратился.

Можно предположить, что после того как первые снаряды поразили мостик «Дэвида Х. Этуотера», те офицеры угольщика, которые должны были подать звуковой сигнал об оставлении судна, были уже мертвы, а передача радистом сообщения сыграла свою роковую роль в том, что лодка имела повод для продолжения огня. Вероятнее всего, что Топп, ведя огонь по угольщику, не представлял себе того, что на нем происходит на самом деле, считая, что судно предпочитает сопротивляться до конца, и работа радиста могла только убедить его в этом. Исходя из всего вышеизложенного, можно предположить, что экипаж «Дэвида Х. Этуотера» скорее всего стал жертвой трагической случайности, чем какого либо злого умысла со стороны Эриха Топпа, который намеренно не захотел дать людям с этого судна возможности покинуть его³⁰.

²⁹ «Легаром» были подобраны также четыре тела погибших членов экипажа «Дэвида Х. Этуотера», которые также были доставлены на базу. К вечеру 3 апреля еще 14 тел были подобраны кораблями береговой охраны. Общее количество жертв среди экипажа судна равнялось 25.

³⁰ Что же касается утверждений о том, что с лодки велся пулеметный огонь по судну и шлюпкам, то до сих пор еще при упоминании данного факта не было приведено ни одного доказательства, подтверждавшего это. На «Легаре», обнаружившем изрешеченную шлюпку с угольщика, никаких исследований на предмет природы появления этих отверстий не проводили и даже не спускались к ней, хотя и доложили, что по шлюпке велся пулеметный огонь. Это было лишь предположение, которое дало жизнь вышеупомянутым утверждениям. Кену Данну не удалось обнаружить в американских архивах никаких документов по опросу спасенных с «Дэвида Х. Этуотера». Вероятнее всего, их просто никогда не существовало, так как в самом начале войны в США эта процедура еще не была отработана. В ЖБД «U552» также нет никаких записей об использовании зенитного орудия или стрелкового оружия во время этой атаки.

Отправив угольщик на дно, лодка стала отходить полным ходом к большим глубинам. Ее командир понимал, что разворошил осиное гнездо, и оставаться на мелководье не собирался ни минуты, чтобы не разделить участь только что потопленного им судна. Собственно, у «U552» в этот момент появился шанс стать первой немецкой субмариной, потопленной у берегов США, когда верхняя вахта не заметила приближающийся к лодке самолет. Однако удача снова была на стороне «красных дьяволов»³¹, поскольку пилот, проведя свою машину над рубкой на высоте примерно в 30 метров, умудрился не заметить субмарину.

Находиться в этом районе для «U552» уже не было смысла, и Топп решил сместиться вдоль побережья на юг к мысу Гаттерас. Вечером 3 апреля он отправил радиogramму в штаб Деница, в которой описал обстановку и результаты своей деятельности за последние 10 дней:

«От “U552” Боевое донесение:

У мыса Код в течение трех дней движение судов не наблюдается. Между мысом Мэй и мысом Генри в дневное время вдоль бакенов оживленное судоходство, которое прекращается ночью. Эффективное морское и воздушное патрулирование. В течение 8 дней высокое атмосферное давление. 25 марта в квадрате СВ1363 торпедирован танкер «Окана» (6256 брт.). Сгорел. 3 апреля³² в квадрате СА5714 потопил артиллерийским огнем “Этуотер”(2438 брт)» (ЖБД командующего подводными силами, запись от 3.04.1942).

Лодка находилась на позиции в районе Кити-Хок, где не имела никаких контактов с судами противника. Ранним утром 4 апреля Эрих Топп сменил позицию и, пройдя на юг около 25 миль, достиг мели Уимбл. Здесь в течение светлого времени суток «U552» пассивно наблюдала за вражескими судами:

«Линия горизонта слишком туманна, пароходы, замеченные мною в перископ, от лодки отделяет расстояние не менее 3 миль. Поэтому предзалповое маневрирование в большинстве случаев безрезультатное. В целом с помощью перископа и шумопеленгатора обнаружено 16 судов» (ЖБД «U552», запись от 4.04.1942).

Дождавшись сумерек, в 17:50 лодка всплыла с грунта и продолжила движение на перископной глубине. В 20:30, находясь в 20 милях от мыса Гаттерас, она обнаружила небольшой конвой, состоящий из двух танкеров «Байрон Д. Бенсон» (7953 брт) и «Галф оф Мексико» (7807 брт), которые шли в охранении американского быстроходного тральщика «Гамильтон» (DMS-18, бывший DD-141) и британского траулера «Норвич Сити».

В самом начале похода, когда «U552» совершала после выхода из Сен-Назера пробное погружение, произошла разгерметизация командирского перископа, в результате чего оптика сильно запотевала³³. На момент, когда акустик установил контакт с конвоем, вышел из строя и зенитный перископ, который также сильно запотел. В результате Топп сумел разглядеть в него только призрачные контуры двух танкеров, идущих под эскортом. Затем вышел из строя и гирокомпас. Не видя никаких шансов для подводной атаки, командир «U552» решил всплыть и, несмотря на то, что было еще недостаточно темно, преследовать конвой в надводном положении. Однако через час движения полным ходом перегрелась одна из разобцительных муфт, и лодка была вынуждена продолжить движение на одном дизеле. Но, в конце концов, после всех этих неприятностей удача улыбнулась немцам. Сумев удачно обойти стороной державшийся позади танкеров «Гамильтон», Топп продолжил движение в их сторону. Обнаружив траулер «Норвич Сити», лодка незаметно прошла за его кормой, после чего погрузилась, чтобы прослушать горизонт. Акустик зафиксировал контакт с танкерами и, всплыв, «U552» начала сближение. Вскоре Топп обнаружил «Байрон Д. Бенсон» и атаковал:

³¹ Эмблема «U552» – красный дьявол, бегущий с факелом в руке.

³² В ЖБД «U552» дата атаки судна отмечена 3 апреля, без поправки на местное время. В реальности «Дэвид Х. Этуотер» затонул 2 апреля в 21:40 по восточному военному времени (EWT).

³³ Любопытно, что командир «U552» не посчитал эту неисправность достаточной причиной, чтобы прервать поход, о чем сделал 7 марта соответствующую запись в ЖБД: «Нет основания для возвращения на базу».

«22:30. Тень по носу слева. Танкер. Несмотря на все трудности, я все догоняю танкер. Второго танкера не видно. Длительно отыскивать его не могу, потому что вскоре взойдет луна. Захожу с левого борта и начинаю атаку.

22:47 квадрат СА7652. Западный бриз, на море спокойно, безоблачно. Залп из аппарата № 3 по расчетным данным стрельбы на расстояние 1000 метров. Через 1 минуту и 8 секунд торпеда попала в корму. Сильный взрыв. Столб огня высотой в несколько сотен метров. Танкер превратился в настоящий океан пламени. Это большое судно примерное 10 000 тонн. Теперь по нам бьет эскортный корабль осветительными снарядами. Он идет впереди вместе с первым танкером. Эскортный корабль, который мы обогнали, не виден. Поворачиваю на большой скорости на 90°, чтобы уйти на более глубокое место. Эскортный корабль продолжает стрелять осветительными снарядами» (ЖБД «U552», запись от 5.04.1942).

Находившееся неподалеку от места событий американское судно-ловушка «Эстерион» (АК100) стало свидетелем торпедирования «Байрона Д. Бенсона». Свидетельства членов ее экипажа, не расходятся с записями в ЖБД «U552»:

«В 22:47 огромный огненный шар вспыхнул в ночи. Взрыв произошел по направлению в сторону носа от нашего правого борта всего в нескольких милях от нас – истинный компасный пеленг 190°. За огненным шаром последовал столб пламени, быстро распространявшийся через среднюю и кормовую части танкера»³⁴.

Единственное, в чем ошибся Топп, было место попадания торпеды – она попала в середину судна. Огонь горящего танкера, перевозившего 14 500 тонн нефти, превратил ночь в день, и лодка теперь была видна на поверхности океана как на ладони. Однако Топпу в очередной раз повезло, так как ветер относил густые клубы дыма в сторону британского траулера, что позволило «U552» быстро ретироваться с места событий и избежать преследования.

Из 37 членов экипажа танкера кораблями эскорта были спасены 27. В 09:50 утра 5 апреля они были доставлены «Гамильтоном» в Норфолк. Десять человек, включая и капитана «Байрона Д. Бенсона» Джона Г. МакМиллана, погибли. Танкер, полностью выгорев, затонул лишь три дня спустя в районе Нэгз Хед неподалеку от Национального монумента братьям Райт.

После этой удачной атаки «U552» начала движение на юг к глубокой воде. Днем 5 апреля лодка погрузилась южнее устья реки Орегон, в трех милях от берега. Лежа на дне на глубине 80 метров на протяжении четырех часов субмарина фиксировала шумы проходящих над ней судов. Тем не менее Топп не предпринимал никаких действий, желая действовать наверняка. Торпед оставалось всего 7 штук. Всплыв, он направил свою субмарину к мысу Гаттерас, где в результате его действий вечером 6-го и ранним утром 7 апреля на дно отправились британский танкер «Бритиш Сплendor» и норвежская китобойная плавбаза «Лансинг».

Танкер «Бритиш Сплendor» (7138 брт), груженный 10 000 тонн бензина, направлялся в Галифакс, для того чтобы войти в состав очередного конвоя, уходящего в Англию. Охрану этого ценного груза осуществляли два британских противолодочных траулера – «Сэнт Зено» и «Хертфордшир», да и сам «Бритиш Сплendor» был неплохо вооружен, имея на своем борту одно 12-фунтовое орудие, 40-мм «Бофорс» и два пулемета.

Вечером 6 апреля в 18:00 на «U552» обнаружили танкер и его эскорт. Для того чтобы не демаскировать себя раньше времени, так как было еще достаточно светло, лодка вела преследование в подводном положении, двигаясь параллельным курсом. Когда световой день пошел на убыль и наступили сумерки, субмарина всплыла на поверхность, однако, заметив конвой,двигающийся в ее сторону, снова погрузилась. 20-минутного нахождения под водой было достаточно, чтобы после всплытия потерять конвой из виду. Топп был вынужден заново погрузиться для того, чтобы прослушать горизонт. В 21:20 акустик зафиксировал шум винтов судна, после чего лодка всплыла и начала сближение с целью в надводном положении. Вскоре с конвоем был

³⁴ Бийр К.М. Суда-ловушки против подводных лодок. М.: АСТ, 2003. С.152.

снова установлен визуальный контакт. Топп увидел танкер и державшийся от него по правому борту «Сэнт Зено». Несмотря на присутствие с этой стороны корабля эскорта, «U552», зайдя с правого борта танкера, в 21:57 произвела залп из аппарата № 3. Однако торпеда прошла мимо, так как танкер в момент торпедного залпа изменил курс, совершив поворот.

После 22:00 капитану «Бритиш Сплendor» Джону Холлу доложили, что с левого борта слышен странный звук, похожий на «шум авиационного двигателя». Как раз в этот момент Топп после неудачной первой атаки, обойдя танкер с кормы, готовился нанести удар в его левый борт.

В 22:17 «U552» произвела выстрел из аппарата № 1. Спустя 1 минуту и 54 секунды торпеда попала в левый борт «Бритиш Сплendor», в район машинного отделения. На судне начался сильный пожар, однако команде удалось спустить на воду три шлюпки и спасательный плот, с которых через два часа траулер «Сэнт Зено» подобрал 41 человека. 11 членов команды танкера и один артиллерист из расчета его орудия погибли во время взрыва торпеды.

На этот раз Топп не спешил уйти с места атаки, так как решил, что корабли охранения могут попытаться спасти танкер, отбуксировав его на мелководье. Поэтому он решил проконтролировать результат своей атаки и в случае, если судно не затонет, нанести ему «coup de grace»³⁵. Однако «Бритиш Сплendor» добивать не пришлось. В этом командир подлодки удостоверился в 23:10, приблизившись к горящему танкеру. Судно затонуло в 14 милях к юго-западу от пролива Окракок. Теперь лодке нужно было как можно быстрее уходить из этого района, в который противник начинал стягивать имеющиеся у него силы ПЛО. Отойдя сначала в восточном направлении, а затем взяв курс на юг, «U552» столкнулась с эсминцами противника, от которых поспешила уклониться погружением. Это были «Рупер» (DD-147), «Ноа» (DD-343) и «Герберт» (DD-160), спешащие на помощь траулеру «Сэнт Зено», который все еще производил поиск лодки, произведя к 23:45 уже два бомбометания. Однако подлодка уже была далеко.

Успешно избежав возмездия, Топп принял решение идти к мысу Лукаут. Однако перед этим он решил заняться перегрузкой двух торпед, хранившихся в контейнерах на верхней палубе его подлодки. Найдя недалеко от Гаттераса укромную бухту, экипаж «U552» в 02:00 занялся подготовкой к перемещению торпед внутрь лодки. Но в 03:30 работа была прервана, так как верхняя вахта доложила о приближении сторожевого корабля противника. Лодку с него не заметили. Через полчаса вновь последовал доклад о визуальном контакте с противником – «Большая тень, впереди которой идут три корабля охранения». «Тенью» оказалась норвежская китобойная плавбаза «Лансинг» (7866 брт), которая шла в Нью-Йорк из Кюрасао с 8900 тоннами нефти³⁶.

Свернув все работы по загрузке торпед, Топп принял решение атаковать судно, тоннаж которого оценил в 14 000 тонн. После преследования и занятия удобной позиции для стрельбы в 04:52 лодка произвела залп из носовых торпедных аппаратов № 2 и № 4. По истечении 2 минут и 6 секунд торпеда из аппарата № 2 попала в середину правого борта «Лансинга». Другая торпеда не смогла выйти из торпедного аппарата, застряв там с вращающимся гребным винтом. Во время взрыва на судне погиб кочегар Эмиль Хансен, находившийся в машинном отделении, остальные 49 человек экипажа плавбазы сумели спастись, спустив уцелевшие шлюпки на воду. Однако место в них нашлось не только людям. Недавно ошенившаяся любимица экипажа собака Турса после торпедирования судна успела принести к одной из шлюпок поочередно четверых щенков, но вернуться за пятым она уже не успела. После 5 часов кочевания по волнам, в 09:50 утра 7 апреля, команда «норвежца» была подобрана американским танкером «Пан Род Айлэнд» и канадским сторожевым кораблем, доставивших их в Норфолк.

³⁵ В переводе с франц. – удар милосердия. На жаргоне немецких подводников – удар, добывающий поврежденное судно.

³⁶ Использовались союзниками, как танкер.

«Лансинг» затонул в 14 милях к востоку от мыса Гаттерас через полтора часа после попадания торпеды.

Расправившись со своей очередной жертвой, «U552» ушла в сторону глубоководья, чтобы погрузиться в подходящем месте и переждать световой день в подводном положении. Лодка отлеживалась на дне до наступления сумерек, однако после всплытия на поверхность Топп пока и не помышлял о продолжении охоты. У него осталось всего три торпеды, из которых только одна находилась внутри лодки в торпедном аппарате № 5, расположенном в корме. Сначала он решил закончить прерванную появлением «Лансинга» загрузку торпед из контейнеров на верхней палубе, для чего в 22:00 снова вернулся в бухту. В два часа ночи 8 апреля работа была завершена и обе торпеды были помещены внутрь, одна в носовой торпедный отсек, другая в кормовой³⁷. Все светлое время суток «U552» провела лежа на дне, пока торпедисты занимались проверкой торпед, извлеченных из контейнеров. К огорчению командира, у принятой в кормовой отсек торпеды в процессе хранения нарушилась герметичность, в результате чего попавшая в двигательный отсек вода вывела ее из строя.

В 20:00 лодка всплыла на поверхность и начала движение к мысу Лукаут, периодически погружаясь для прослушивания горизонта. В 22:18 «U552» установила гидроакустический контакт с одиночным судном и начала сближение с ним. Однако, так как ночь выдалась очень темная, визуально обнаружить его пока не удавалось. Лодка сближалась с целью, следуя докладам акустика. Топп опасался, что будет обнаружен из-за светящегося кильватерного следа, оставляемого лодкой. Прибрежные воды сильно флуоресцировали. Прошло достаточно много времени, пока с «U552» заметили судно, которое ее командир оценил примерно в 8000–9000 тонн. Это был американский танкер «Атлас» (7137 брт), следовавший из Хьюстона в Сеуорден, имея на борту 13 200 тонн бензина.

Топп испытывал опасение быть обнаруженным раньше времени. На танкере действительно очень скоро догадались о присутствии рядом лодки. Однако «U552» не увидели, а услышали. Сигнальщики доложили капитану «Атласа» Гамильтону Грею, что справа по борту отчетливо слышен шум работающего дизеля, на что Грей приказал рулевому взять «лево на борт», чтобы повернуться кормой к источнику звука. Однако приказ капитана запоздал. В 03:38 Топп с расстояния в 2000 метров выпустил торпеду из аппарата № 5, которая попала в цель через 2 минуты и 2 секунды. С лодки наблюдали большой взрыв в середине судна, в районе 6-го резервуара. Однако, как это ни парадоксально, бензин от взрыва не загорелся, и остановившийся «Атлас», как казалось, тяжелых повреждений не получил. Тогда на «U552» решили торпед не жалеть. Субмарина развернулась к цели носом и ровно в 04:00 произвела залп из аппарата № 1. Через 48 секунд торпеда попала то же самое место, где прогремел первый взрыв, и судно превратилось в пылающий костер. Загорелось также топливо, уже вылившееся в океан через пробоину, возникшую после попадания первой торпеды. Команда танкера, уже успевшая спустить шлюпки, но не успевшая далеко отойти от горящего судна, оказалась в весьма сложном положении. В результате им удалось покинуть опасную зону, но при этом из 34 членов экипажа «Атласа» погибло 2 человека и еще 5 получили сильные ожоги. В 08:00 утра 9 апреля все 32 человека были подобраны куттером береговой охраны «CG-462» и доставлены им в Морхед Сити (Северная Каролина). «Атлас» затонул в 5 милях северо-восточнее отмели Лукаут и в 12 милях от буя Накл.

После потопления танкера у Топпа осталась только одна торпеда, которая после тщательной проверки была признана все-таки годной для стрельбы. Ее «U552» израсходовала ночью 10 апреля, торпедировав в 18 милях к северо-востоку от мыса Лукаут еще один американский танкер «Тамаулипас» (6943 брт).

³⁷ На лодках VII серии не было отдельного кормового торпедного отсека. КТА размещался в конце шестого отсека, где находились электромоторы.

«Тамаулипас» совершал переход из Тампико (Мексика) в Нью-Йорк, имея на борту 10 200 тонн нефти. Гидроакустический контакт с ним был установлен вечером 9 апреля в 22:40, после чего лодка перешла в надводное положение и начала преследование предполагаемой цели. В 23:40 верхней вахте удалось установить визуальный контакт с танкером, который оценили как «десятитысячник». Однако изначально ситуация складывалась не в пользу Топпа. Перед самой полуночью сигнальщик доложил капитану танкера Фалькенбергу о прошедшей перед носом танкера торпедой³⁸. Обеспокоенный капитан приказал увеличить скорость до 10 узлов и перейти на противолодочный зигзаг. По прошествии небольшого количества времени сразу после полуночи с кормы поступил доклад об отчетливом звуке работающих дизелей. Фалькенберг приказал рулевому переложить руль на право, однако это было ошибкой, так как в момент поворота танкер подставил свой правый борт для торпеды, выпущенной из кормового аппарата «U552». В 00:27 «Тамаулипас» получил торпедное попадание в районе 5-го резервуара. После взрыва на танкере начался сильный пожар, который продолжался до утра. Выгоревшее судно затонуло в 20 милях к северо-востоку от мыса Лукаут.

Через пять минут после попадания торпеды капитан Фалькенберг, поняв, что его танкер обречен, приказал спустить шлюпки на воду. Из 37 членов экипажа «Тамаулипас» спаслось 35 человек, и только два моряка утонули, когда, спрыгнув за борт, не смогли добраться до шлюпок. Несколько часов спустя спасшиеся были подобраны английским траулером «Норвич Сити» и доставлены им в 07:45 утра 10 апреля в Морхед Сити.

После потопления «Тамаулипаса» на «U552» не осталось ни одной торпеды. Правда, еще был не полностью потрачен боезапас для палубного орудия, но Топп отказался от продолжения похода, не рискуя атаковать вражеские суда одной артиллерией. Тому имелись вполне серьезные причины. 5 апреля «охотившийся» в этом районе командир «U123» капитан-лейтенант Хардеген известил Деница о своем бое с судном-ловушкой.

10 апреля командир «U552» отослал в штаб сообщение, в котором сообщал о своих успехах и начале возвращения на базу:

«От “U552” Боевое донесение:

Активное движение судов между мысом Генри и мысом Лукаут. От мыса Гаттерас грузопоток разветвляется на юго-восток и юго-юго-восток. Хорошие позиции для атаки: мель Уимбел и залив Ралей. Важные каботажники имеют эскорт (без Асдика)

Дальнейшие успехи:

5 апреля, квадрат СА 7652 груженный танкер 10 000 тонн

7 апреля, квадрат СА 7959 «Бритиш Сплendor» 7138 тонн

9 апреля, квадрат DC 1163 груженный танкер 8000 тонн

10 апреля, квадрат DC 1245 груженный танкер 10 000 тонн

7 апреля, квадрат СА 7991 торпедировал транспорт в 14 000 брутто-тонн, вскоре услышал внутренний взрыв на транспорте. Как транспорт затонул, не видел. Все суда шли под охраной.

Всего: потоплено 43 832 брутто-тонн, торпедировано 14 000 брутто-тонн» (ЖБД командующего подводными силами, запись от 10.04.1942).

Командир «красных дьяволов» несколько недооценил свои достижения. На самом деле достигнутый Топпом результат равнялся потопленным 7 судам общим тоннажем 45 731 брт. Впрочем, его успехи и так являлись весьма впечатляющим. Набрав за этот поход почти 46 000 брт, он стал лидером среди командиров лодок VII серии по результативности за время действий у Восточного побережья США. Командир «U71» корветтенкапитан Вальтер Флах-

³⁸ Это вряд ли соответствует действительности. На «U552» имелась всего одна торпеда, которую Топп так удачно использовал, потопив этот танкер. Данных о присутствии в это время на месте атаки на «Тамаулипас» другой подводной лодки не имеется.

сенберг смог удержать свой своеобразный рекорд в 5 судов общим тоннажем 38 894 брт всего десять дней, прежде чем «U552» оттеснила его на второе место. К тому же у Гаттераса Флахсенберг потопил всего один танкер «Дикси Эрроу», остальные суда «U71» отправила на дно по пути к месту патрулирования и возвращаясь на базу.

Суда, потопленные «U-552» в период с 25 марта по 10 апреля 1942 года

Судно	Тоннаж, брт	Страна	Дата	Время (E.W.T)	Способ атаки	Координаты места атаки судна	Экипаж (погибшие / выжившие)
«Окана»	6 256	Голландия	25.03.42	02:13	Торпеда	42°36' с.ш. 65°30' з.д.	53/4
«Дэвид Х. Этуотер»	2 438	США	2.04.42	21:40	Артиллерия	37°57' с.ш. 75°10' з.д.	24/3
«Байрон Д. Бенсон»	7 953	США	4.04.42	22:47	Торпеда	36°08' с.ш. 75°32' з.д.	10/27
«Бритиш Спландор»	7 138	Англия	6.04.42	22:17	Торпеда	35°07' с.ш. 75°19' з.д.	12/41
«Лансинг»	7 866	Норвегия	7.04.42	04:52	Торпеда	35°08' с.ш. 75°22' з.д.	1/49
«Атлас»	7 137	США	9.04.42	03:38	Торпеда	34°27' с.ш. 76°16' з.д.	2/32
«Тамау- липас»	6 943	США	10.04.42	00:27	Торпеда	34°25' с.ш. 76°00' з.д.	2/35

В ответ на свое донесение Эрих Топп получил три радиogramмы. Первая содержала поздравления от фюрера и являлась извещением о награждении командира «U552» Дубовыми Листьями к Рыцарскому кресту. Она сделала его 10-м по счету командиром немецкой субмарины, удостоенным этой награды. Два других сообщения пришли с поздравлениями от гросс-адмирала Редера и командующего подводными силами Карла Деница. Обратный путь «U552» через Атлантику занял почти две недели и прошел для нее без каких-либо происшествий. 27 апреля в 07:30, находясь на подходе к Сен-Назеру, подлодка встретила с немецким сторожевым кораблем, который сопровождал ее до базы. В 10:30 «U552» пришла в Сен-Назер, где ее ждала торжественная встреча.

Секрет успеха Эриха Топпа

В целом деятельность лодок VII серии у побережья США оказалась весьма успешной. Но результат, достигнутый «U552», не смогла повторить ни одна «семерка». Для того чтобы понять, почему успех Топпа так сильно отличается от достижений других командиров «семерок», также действовавших вместе с ним, нужно обратить внимание на некоторые моменты их активности в американских водах.

Как уже упоминалось, запас топлива лодок VII серии был гораздо меньше, чем у подводных крейсеров IX серии. По этой причине «семеркам» приходилось очень жестко экономить горючее, так как его излишний расход мог существенно сократить срок пребывания в районе патрулирования. Однако это удавалось сделать не всем и не всегда. В результате лодка, пробыв несколько дней на позиции, часто была вынуждена прерывать поход и начинать возвращение на базу с неполностью растраченным боезапасом, исчерпав свой лимит топлива. Помимо этого «семерка» из-за упомянутых проблем с горючим была также вынуждена резко ограничивать расстояние района своего действия и довольствоваться только теми целями, которые в нем

встречались. Поэтому до вступления в строй подводных танкеров количество потопленных судов в прибрежных водах США у лодок VII серии было невелико, а их основной результат, достигнутый в походе, складывался из трех составляющих:

- а) суда, потопленные по пути к берегам Америки,
- б) суда, потопленные у берегов Америки,
- в) суда, потопленные во время обратного пути во Францию.

«Девятки», не имевшие в этом плане таких проблем, были более результативны, набирая свой основной тоннаж именно у американского побережья. Хотя в течение первых двух месяцев подводные крейсера тоже были ограничены в своих действиях границами нарезанных им позиций, что впрочем, не помешало им добиться весьма солидных успехов благодаря своей большей автономности. Однако в дальнейшем Карл Дениц решил отойти от подобной тактики, предоставив «девяткам» больше свободы. 23 марта 1942 года штаб подводных сил передал на «U123» (Хардеген), «U105» (Шух) и «U160» (Лассен), находившимся в тот момент у берегов США, что теперь они могут вести свободную охоту на протяжении всего побережья от Северной Вирджинии до Флориды. Более обширный район действия дал возможность потопить Хардегену и Лассену почти по 40 000 брт каждому.

Найти подтверждения тому, что этот приказ касался и лодок VII серии, не удалось, однако именно Топп решил отойти от позиционных действий, предпочтя «стоянию на месте» у Уинтер Квотер свободную охоту на более широком участке побережья. Это не выглядело в глазах командующего подводными силами таким уж большим грехом с учетом тех успехов, которых достиг Эрих Топп, совершая переход от Уинтер-Квотер к мысу Лукаут в поисках новых целей. Дениц с похвалой отметил действия своего подчиненного: «Отлично выполненное задание. Командир лодки с удалью и умом действовал на мелководье и с успехом использовал предоставившиеся ему возможности».

Формула успеха «U552» достаточно проста. Она сумела сохранить достаточно топлива для подобных действий (на момент 3 апреля Топп имел 75 метрических тонн соляра), в чем имеется несомненная заслуга его инженер-механика и «кочегаров». Имея в запасе лишних 15–20 тонн топлива, Эрих Топп не преминул воспользоваться возможностью расширить зону поиска целей, что не могло не сказаться на его результативности и позволило ему добиться гораздо больших успехов, чем если бы «U552» продолжала свои бесплодные атаки в районе устья Чинкотенгу. Любопытен тот факт, что лодка не использовала имеющуюся возможность дозаправиться топливом в море, в отличие от других «семерок», действовавших с ней в один период времени у побережья Америки, которые воспользовались услугами подводного танкера «U459». Разумный расход горючего обеспечил Топпу возможность пересечь Атлантику в обоих направлениях и оставаться в районе патрулирования практически две недели³⁹.

Благодаря этому обстоятельству «красные дьяволы» стали лидерами по потопленному тоннажу среди подлодок «четвертой волны». Оценивая достижения «U552» за время ее первого и единственного похода к берегам США, можно сделать определенный вывод – ее действия были не только самыми успешными среди «семерок», оперировавших там, но и одними из самых результативных за все время действий немецких подводных лодок в этом районе Атлантики. Результат Эриха Топпа уступает только успехам Рейнхарда Хардегена во время «Паукеншлага», когда последний потопил 8 судов общим тоннажем 49 421 брт. В итоге «U552» удалось занять второе место по результативности за один поход среди всех немецких лодок, действовавших в районе между полуостровами Новая Шотландия (Канада) и Флорида (США) в течение первого полугодия 1942 года.

Пять лучших походов к Восточному побережью США немецких ПЛ с января по июнь 1942 года

³⁹ В этом походе «U552» прошла 7618 миль надводным и 263 мили подводным ходом.

Тип	ПЛ	Командир	Время похода	Кол-во судов	Тоннаж, брт.
IXB	«U123»	Хардеген	23.12.1941—09.02.1942	8	49 421
VIC	«U552»	Топп	07.03.1942—27.04.1942	7	45 731
IXB	«U106»	Раш	03.01.1942—22.02.1942	5	42 139
IXB	«U124»	Мор	21.02.1942—10.04.1942	7	42 048
IXB	«U123»	Хардеген	02.03.1942—02.05.1942	8	39 917

«Буйство» немецких подводных лодок у восточного побережья США, начавшееся операцией «Паукеншлаг» 12 января 1942 года, закончилось практически день в день через три месяца. За это время немецкие подводники, пользуясь слабостью противника, сумели нанести ощутимый вред его судоходству, не потеряв при этом ни одной лодки в районе боевых действий. Однако, как и полагал Дениц, подобные успехи будут возможны, пока американцы не наберут достаточно сил и опыта, чтобы успешно противостоять натиску немецких субмарин.

Этот день наступил, когда 14 апреля 1942 года американский эсминец «Ропер» (DD-147) потопил «семерку» «U85» оберлейтенанта цур зе Эберхарда Грегера, застигнув ее на мелководье в районе косы Кити Хоук (Северная Каролина). В дальнейшем немцы уже не встречали там таких благоприятных условий, в которых им приходилось действовать ранее. Жар подводной войны был перенесен ими на юг, в Мексиканский залив и Карибское море, где они еще несколько месяцев наносили судоходству союзников чувствительные удары, пользуясь слабостью их противолодочной обороны в этих районах.

«U85» нашла свою гибель всего в нескольких милях от места, где Топп девятью днями раньше отправил на дно танкер «Байрон Д. Бенсон». Случилось собственно то, чего и опасался командующий подводными силами Германии. Лодка, застигнутая эсминцем на мелководье, была потоплена, не сумев достичь спасительных глубин. Исходя из этого события можно с полной уверенностью сказать, что восьмой поход «U552» стал «лебединой песней» немецких подлодок у мыса Гаттерас, где они достигали весомых результатов, не неся при этом никаких потерь.

Владимир Нагирняк. История одной фотографии

*И вам завещаю одно —
Написать на моей плите гробовой:
«Моряк из морей вернулся домой...»
Р.Л. Стивенсон. Реквием*

Призвание воинских мемориалов заключается в сохранении памяти о прошедших войнах. Их воздвигают в честь знаменитых сражений, дабы увековечить для потомков славу победителей, они должны напоминать будущим поколениям о мужестве известных и безымянных участников тех событий. Но есть среди них и такие памятники, которые призывают не забывать об ужасах войны и жертвах, которые она пожинает, когда начинают греметь орудия.

Самое большее количество подобных напоминаний, воплощенных в камне и бронзе, посвящено жертвам Второй мировой войны, самой страшной и кровавой за всю историю человечества. Среди них есть памятник американским морякам торгового флота (American Merchant Mariner's Memorial), который находится в Бэттери-парк города Нью-Йорк. Он символизирует собою память обо всех торговых моряках Америки, погибших за время боевых действий на море в 1941–1945 годах.

Историей своего создания этот мемориал обязан нескольким членам экипажа американского танкера, потопленного немецкой субмариной в Атлантике весной 1942 года. Иногда так случается, что при создании памятника его творец может опираться на реальные случаи, черпая в них свое вдохновение. И тогда реально существовавшие люди становятся прототипами для скульптур или скульптурных групп на постаментах. Примером такого вдохновения может служить история создания известного мемориала «Воин-освободитель» в Трептов-парке (Берлин). Его автор скульптор Е. Вучетич избрал прототипом для своего творения советского сержанта Николая Масалова, спасшего немецкую девочку во время боев за Берлин.

У памятника в Бэттери-парк в этом есть некоторое сходство с творением Вучетича, так как скульптор Марисоль Эскорбар, его автор, как и советский художник, основывалась в своем творчестве на реально произошедшей истории, которая, правда, имела более печальный финал, чем случай в Берлине 1945 года. Основой вдохновения для Эскорбар во время работы над скульптурами для мемориала в Бэттери-парк стала старая фотография времен военных лет. На ней объектив фотографа запечатлел моряков с торпедированного немецкой подлодкой судна. Но что это был за снимок и что за люди были на нем?

Для того чтобы узнать это, перенесемся в далекий 1942 год, в котором и началась эта необычная и трагическая история.

Атлантика, март 1942 года

После окончания в феврале 1942 года операции «Паукеншлаг»⁴⁰ немецкие подводные лодки еще в течение трех месяцев оставались хозяевами вод между Флоридой и Нью-Йорком. За время этого краткого периода подводной войны их жертвами стало множество судов, которые немецкие подводники топили легко и безнаказанно. Командующий подводными силами Германии Карл Дениц, понимая что эффект внезапности не может длиться вечно, старался посылать как можно больше лодок к восточному побережью Америки, чтобы максимально

⁴⁰ В переводе с немецкого название операции означает «Удар в литавры». Именно так командующий подводными силами Германии Карл Дениц назвал внезапную атаку немецкими подлодками торгового судоходства у Восточного побережья США. В операции принимали участие пять подводных крейсеров IX серии, потопивших в течение января – февраля 1942 года 23 судна общим тоннажем 150 510 тонн.

использовать замешательство американцев для достижения наибольшего успеха. В их число входил и подводный крейсер «U123» капитан-лейтенанта Рейнхарда Хардегена, уже успевшего побывать у берегов США в январе – феврале 1942 года.

Хардеген начал свой поход 2 марта, в 19:30 выведя свою субмарину из бункера «Керо-ман-3», расположенного в Лориане. В 22:10 «U123» была встречена кораблем сопровождения, эскортировавшим ее после выхода из базы. Расставшись со своим охранением в 23:50 того же дня, подводный крейсер продолжил свой путь далее один. Заметив на подходах к Лориану множество рыбацких шхун, Хардеген решил уклониться погружением от встречи с ними и продолжил свой путь в подводном положении. Лодка появилась на поверхности только лишь вечером 3 марта, когда командир в 19:57 отдал команду на всплытие. К этому моменту от Франции её отделяло уже более 150 миль и «U123» взяла курс на район своего патрулирования – мыс Гаттерас.

По прошествии 11 суток лодка находилась юго-восточнее Ньюфаундленда. Но никто на ее борту не мог знать о том, что в этот же день американский танкер «Маскоги» уже покинул Тринидад и начал переход к Галифаксу, имея на борту более 10 000 тонн сырой нефти. Судьба готовила этому судну печальную участь – «Маскоги» должен был стать первой жертвой Хардегена в этом походе. Однако на данный момент их разделяли более 1000 миль водного пространства, которые еще предстояло пройти подводному крейсеру.

Их встреча состоялась днем 22 марта, когда в 14:47 на «U123» слева по борту заметили столб дым на горизонте. Лодка взяла курс на источник дыма и вскоре в биноклях верхней вахты появились мачты и труба неизвестного судна. «Наш воскресный обед!» – сказал своему командиру первый вахтенный офицер Хорст фон Шретер, когда тот поднялся на мостик.

Определив скорость цели в 7 узлов, Хардеген начал сближение. Усилившиеся ветер и волнение на море (4–5 баллов) побуждали его к быстрому проведению атаки, так как начавшая портиться погода могла стать помехой для торпедной стрельбы. В 17:06 лодка погрузилась для атаки. Однако выпущенная из кормового аппарата № 5 парогазовая торпеда в цель не попала.

Вторую атаку командир «U123» предпринял в 17:56. Не смотря на то, что субмарину стало трудно удерживать на перископной глубине, Хардеген, определив на этот раз скорость цели в 8,5 узла, выпустил вторую торпеду с дистанции 500 метров. Торпеда, имевшая заводской номер 13516, попала в цель через 18 секунд, но вместо взрыва на лодке услышали лишь звук металлического удара, что изначально привело её командира к выводу о неисправности взрывателя у выпущенного «угря»⁴¹. Однако когда он вновь поднял перископ, то увидел черный столб дыма над кормой судна: торпеда попала в машинное отделение, и танкер начал садился в море кормой.

В 18:02 лодка появилась на поверхности. Выскочив на мостик, Хардеген увидел, что корма судна полностью ушла под воду. Танкер затонул через 16 минут. Быстрый уход судна под воду не дал возможности немцам точно определить его тоннаж. Однако после опроса оставшихся в живых членов экипажа было установлено, что «U123» потопила американский танкер «Маскоги» (7034 брт) который совершал переход из Венесуэлы в Галифакс с заходом на Тринидад. Слова моряков подтвердила надпись названия судна на их спасательных жилетах. Радист лодки Франц Рафальски уточнил данные по «Маскоги» и доложил командиру, что он был построен в 1913 году на одной из верфей Данцига⁴².

Из 34 членов судна лишь 10 человек сумели покинуть его на двух спасательных плотках. На одном из них находилось три человека, на другом семь. Опросив спасшихся, Хардеген оставил им воды, провизии, сигарет и, указав направление к побережью, покинул место атаки, про-

⁴¹ «Угорь» (нем. – Aal) – жаргонное название торпеды в немецком флоте.

⁴² Судно было построено в Данциге на верфи «Шихау», как «Тритон» в 1913 году. В 1914 танкер был переименован «Маскоги» и передан американской компании «Стандарт Ойл».

должив свой путь на запад. Присутствовавший в качестве гостя на «U123» фотокорреспондент Рудольф Мейзингер уже успел снять гибель танкера, после чего сделал еще несколько снимков, запечатлев на фотоплёнке семь человек его экипажа, находившихся на спасательном плотике⁴³.

Увы, но никому из спасшихся с «Маскоги» выжить не удалось. Их участь оказалась печальна...

Моряки с торпедированных судов оказывались в чрезвычайно сложном положении, когда оставались один на один с океаном, где шлюпка или спасательный плот были их единственной надеждой на выживание. Правда, если ситуация позволяла, немецкие подводники нередко предлагали им медицинскую помощь, указывали расстояние до берега и курс к нему, снабжали пищей и водой. Но даже получив эту помощь, многие из спасшихся моряков так и не смогли достигнуть земли.

Уже после окончания войны Джордж Беттс, сын Уильяма Беттса, капитана «Маскоги», занимаясь поисками подробностей гибели своего отца, разыскал жившего в Бремене бывшего командира «U123». Из переписки с ним Джордж Беттс узнал, что его отца не было среди тех десяти спасшихся. О них Рейнхард Хардеген написал следующее: «В случае с “Маскоги” я не был в состоянии взять команду на борт, потому что мы уходили в западном направлении и не имели никакого помещения для этих людей. Я пишу это для того, чтобы показать Вам, что подводники не были никакими дьяволами, а являлись нормальными людьми с человеческими чувствами и мы сделали все, что мы могли. Мы надеялись на то, что они смогут достичь бережья или будут подобраны другим судном. Но погода была плохая и мы не были рады, что позволили остаться им один на один с ветром и морем»⁴⁴.

Бывший командир боевой субмарины был прав: выжившие с «Маскоги» имели небольшие шансы вновь ступить на землю. Спасательные плоты и шлюпки имели очень скудный запас провизии и воды, которого хватало всего лишь на несколько дней, и если люди не были подобраны проходящим мимо судном или не достигали берега в течение этого времени, то они погибали ужасной смертью. Американские торговые моряки даже вывели страшную формулу для спасшихся с погибшего корабля, которую называли «Правило Трёх» (Rule of Three) – «Вы можете прожить три недели без пищи, три дня без воды и три минуты без воздуха».

В течение войны снабжение шлюпок средствами спасения улучшилось. В комплект жизнеобеспечения были добавлены рыболовные снасти, средства для защиты от солнца, ветра и даже иногда в него входил аварийный радиомаяк. Но и этого было все равно недостаточно, чтобы позволить поддерживать жизнь людей достаточное время, да и не все шлюпки были обеспечены даже этим.

Одним из самых важных обстоятельств являлось количество спасательных шлюпок, уцелевших после гибели судна. Очень часто большинство из них приходили в негодность после попадания торпеды, но гораздо больше неприятностей приносил артиллерийский огонь с подлодки. Шлюпки, размещённые на верхних палубах, повреждались или вовсе уничтожались осколками снарядов. Но даже уцелевшими плавсредствами экипаж судна не всегда мог воспользоваться из-за обычно образовавшегося крена на один из бортов, который получал корабль после торпедирования. Однако если все-таки команде и удавалось спустить шлюпки на воду, то последние давали многочисленные течи из-за имевшихся повреждений, что крайне осложняло их использование. Помимо этого они принимали людей гораздо больше, чем могли вместить. Это приводило к тому, что имевшихся запасов воды и провизии хватало на очень короткий промежуток времени и выжившие после торпедирования судна были обречены.

⁴³ Читателей, знакомых с произведением Л.-Г. Буххейма «Лодка», не удивит присутствие фотокорреспондента на борту немецкой субмарины. Для освещения подвигов подводников в немецкой прессе военные корреспонденты нередко выходили с ними в море, чтобы запечатлеть события похода на кино или фотоплёнке.

⁴⁴ Из письма Р. Хардегена Дж. Беттсу 3 октября 1986 г. / www.phillyseaport.org/George_Betts_Collection-PhillySeaport.pdf

Но как и любое правило, «Правило Трех» иногда имело исключения. 5 апреля 1943 года немецкая подводная лодка «U336» капитан-лейтенанта Хангера, возвращаясь в Лориан, встретила дрейфующую шлюпку, с которой сняла 6 американских моряков. Доставленные в Лориан Хангером, люди оказались членами команды американского судна «Джонатан Стерджес», потопленного «U707» 24 февраля 1943 года. Американцы, прошедшие в море 41 день, находились в состоянии крайнего истощения, однако сумели выжить.

Экипажу «Маскоги» не удалось стать подобным исключением из правил. Судьба не послала им проходящее мимо судно, не смогли они и добраться до земли. Казалось бы, на этом в истории старого американского танкера можно было поставить точку. Однако она получила совершенно неожиданное продолжение с помощью тех самых фотографий, которые сделал немецкий фотограф в день гибели «Маскоги».

Страница из немецкого журнала

2 мая 1942 года капитан-лейтенант Хардеген завершил свой поход, приведя свою лодку обратно в Лориан. Возвращение «U123» и ее успехи у мыса Гаттерас широко освещались ведомством доктора Геббельса, и германская пресса взахлеб писала о действиях героя «Паукешлага» у берегов США⁴⁵.

Несколькими месяцами позже волею судьбы один из номеров немецкого журнала «Берлинер Иллюстрирте Цайтунг» (Berliner Illustrierte Zeitung) попал в руки американского торгового моряка Джорджа Даффи (George Duffy), содержавшегося в качестве пленного на немецком судне снабжения «Укермарк». Даффи был членом экипажа теплохода «Американский Лидер», потопленного немецким вспомогательным крейсером «Михель» 10 сентября 1942 года. На «Михеле» он пробыл не больше месяца. 7 октября вспомогательный крейсер во время randevу передал «Укермарку» 72 пленных, в их число вошел и Джордж Даффи. Попав на новую «плавающую тюрьму», пленники были несколько озадачены некоторыми моментами пребывания в ней. Капитан «Укермарка» Вальтер фон Заторски постарался создать для них как можно лучшие условия в корабельном заключении, и сделано это было им по следующей причине – фон Заторски в годы Первой мировой войны, сам испытав «сладость» британского плена⁴⁶, решил облегчить участь пленных моряков. Он приказал передать им от имени своего экипажа шахматы, шашки, карты, а также книги и имеющуюся на борту прессу. Именно благодаря этому приказу в руки к Даффи и попал номер «Берлинер Иллюстрирте Цайтунг» (№ 27 за 1942 год).

Журнал содержал множество фотографий. Среди них была подборка снимков, сделанных фоторепортером Рудольфом Мейзингером, которая показывала потопление Хардегеном американского танкера. Помимо фото самого командира «U123», его лодки и горящего танкера, там имелись еще два снимка спасательных плотов, на одном из которых крупным планом были сняты семь мужчин.

Даффи принял для себя неожиданное решение. Всматриваясь в лица моряков на плоту, он видел их взгляды, которые выражали опасение, отчаяние и, возможно, небольшой вызов

⁴⁵ В течение второго американского похода «U123» ее жертвами стали 8 судов на 36 708 брт, включая «Маскоги». Помимо этого за это время Хардегену удалось отправить на дно американское судно-ловушку «Этик» и нанести повреждения трем танкерам.

⁴⁶ Фон Заторски, являясь кандидатом в офицеры немецкого торгового флота, был захвачен в плен новозеландскими войсками на островах Самоа и помещен в лагерь для военнопленных на острове Мтоуихе (Новая Зеландия). В декабре 1917 года бывший командир знаменитого парусника-рейдера «Зееадлера» Феликс фон Люкнер, содержавшийся там же, с группой заключенных совершил побег с острова, захватив шаланду «Моа». Фон Люкнер имел при себе секстант, сделанный фон Заторски в лагере из деталей примуса, корабельного руля и безопасной бритвы. После поимки беглецов секстант перешел в руки новозеландцев, которые сохранили его для истории. Сейчас данный прибор хранится в Музее Новой Зеландии («Те Папа Тонгарева»), как экспонат за номером NS000048.

врагу. Ему вдруг очень захотелось найти этих людей. Он подумал о том, что, возможно, они получают удовольствие, увидев свои лица в той ситуации, вспоминая случившееся. Руководствуясь такими мыслями, Даффи вырвал страницу с фотографиями из журнала и спрятал ее в своих нехитрых пожитках. Удивительно, но ему удалось сохранить эту страницу за все время своего 1119 суточного пребывания в плену⁴⁷.

После окончания войны Джордж Даффи, вернувшись в США, начал свои поиски. Однако он и не предполагал, что они затянутся на целых четыре десятилетия.

Джордж изначально непоколебимо верил в то, что спасенные на плоту были американцами. Исходя из этих соображений, первым шагом в установлении их личностей стало обращение в Службу поддержки мореплавателей (United Seamen's Service), которая предоставляла персонал для танкеров нефтяных компаний Нью-Йорка. Там к запросу проявили большой интерес, но конкретного ответа не дали. Ни к чему не привели также показы страницы из немецкого журнала сослуживцам Даффи или просто заинтересовавшимся людям.

Изучая снимок, искатель старался подметить мельчайшие подробности, которые могли бы помочь ему открыть тайну личности семерых моряков. Даффи сразу подметил, что они были одеты, как американцы, что спасательные жилеты, надетые на двух моряках, соответствовали тем жилетам, которые использовались в начале 40-х годов на американских судах. Все это было путеводной нитью к разгадке тайны, но все же этого было еще недостаточно для опознания этих людей.

Однако нашему герою удалось разглядеть на фотографии присутствие надписи названия судна на одном из спасательных жилетов. Но проблема заключалась в том, что даже при помощи лупы он не мог прочесть эту надпись. Можно было только предположить пару возможных вариантов названия судна на английском языке. Также обращал на себя внимание тот факт, что моряки на фото были легко одеты. Это давало возможность сделать предположение о времени атаки судна. Даффи полагал, что события могли произойти в конце марта или начале апреля или даже ранее, так как нужно было учитывать временной промежуток, включавший в себя: возвращение лодки на базу, подготовку к выходу журнала, прохождение цензуры. Ведь номер был опубликован в июле 1942 года.

Установить название судна теперь стало первостепенной задачей. Если бы это удалось, то был бы сделан первый шаг к разгадке имен моряков на плоту. Поэтому исследователь старательно посещал одну за другой библиотеки, изучая различные реестры, но нигде он не мог получить полный список торговых судов под флагом США, погибших во время войны. Просматривая реестр Ллойда и покупая книгу за книгу, Даффи надеялся узнать название танкера, потопленного в начале 1942 года в теплых или тропических водах, сопоставляя с имевшимися у него двумя версиями названия других судов.

Дело сдвинулось с места только в 1981 году (!), когда Джордж Даффи получил письмо от капитана торгового флота Артура Мура, проживавшего в Холливеле, штат Мэн. Капитан Мур, имевший много вопросов, писал ему: «Я собираю данные обо всех потопленных или поврежденных в годы Второй мировой войны американских торговых судах. Также составляю списки моряков торгового флота, погибших или попавших в плен»⁴⁸.

В завязавшейся переписке Даффи рассказал о странице из немецкого журнала и даже послал ее Муру. И сразу же после этого по прошествии нескольких дней он уже имел первый ответ на один из своих вопросов. Знакомые Мура, работавшие в ФБР, смогли увеличить изображение до такого размера, что надпись на жилете одного из спасенных на плоту стала читаемой – «Маскоги».

⁴⁷ 6 ноября 1942 «Укермарк», придя в Батавию, передал японцам 58 моряков с «Американского Лидера». Лишь 28 из них удалось пережить японский плен и вернуться домой.

⁴⁸ *Duffy G. Ambushed under the southern cross. Philadelphia, PA: Xlibris Corporation, 2008. P. 474.*

С помощью немецких документов, имевшихся в распоряжении Мура, двум исследователям удалось идентифицировать Рейнхарда Хардегена как командира «U123» и установить подробности атаки танкера. Но «раскусив» название судна, Мур и Даффи также узнали и другую новость, которая не доставила им радости – из спасшихся моряков с «Маскоги» не выжил никто.

Вскоре после этого в США вышла книга Артура Мура «Потопление, которого можно было избежать» (*A Careless Word... A Needless Sinking*). В ней была размещена фотография с моряками с «Маскоги» с надписью «Можете ли вы опознать кого-нибудь из этих людей?». Но, как и раньше, начиная с 1945 года, никто не мог ответить на этот вопрос. Впрочем, вероятно, было бы несправедливо, если бы точку в этой истории поставил кто-то другой вместо Джорджа Даффи, посвятившего десятки лет своей жизни поиску имен людей с «Маскоги». И эта точка действительно была поставлена им через несколько месяцев после выхода книги.

Артур Мур опубликовал в своей работе список моряков, погибших в период войны с 1941 по 1945 год включительно. Эти данные помогли Даффи идентифицировать первого моряка с немецкой фотографии. Он обнаружил, что одна из фамилий в списках Мура имеется также и на мемориальной доске Массачусетской Академии водного транспорта (*Massachusetts Maritime Academy*) – Морган Дж. Финикэйн (*Morgan J. Finucane*). Исследователь был поражен! Оказалось, что Финикэйн являлся его однокашником по Академии, учившимся там несколькими годами ранее, и, согласно данным Артура Мура, был старшим помощником на «Маскоги». С помощью Джона Кьюзика и Марио Гьюидитта, которые учились в Академии в 1928 году, Даффи удалось познакомиться с фото, сделанным в это же время, на котором был запечатлен Морган Дж. Финикэйн. При сравнении этого снимка с фотографией из немецкого журнала стало очевидно, что человек в центре группы моряков на плоту, на котором надет жилет с неразборчивой надписью названия танкера и есть Морган Дж. Финикэйн!

Также удалось опознать моряка, который на немецком фото находится третьим слева. Предположительно, им мог быть третий помощник с «Маскоги», Натаниэль Д. Фостер (*Nathaniel D. Foster*). Моряком, который стоял что-то кричит, прижав руки ко рту, был похож на матроса Энтони Дж. Соуза (*Anthony G. Sousa*). Но, к сожалению, оставшихся четырех человек идентифицировать так и не удалось.

В 1976 году была создана общественная организация для сбора средств на создание памятника всем торговым морякам Америки, погибшим в море с 1775 года до наших дней. Во главе её стоял капитан Томас Кинг, руководитель Управления морским транспортом США (*United States Maritime Administration*). С этого момента создание Мемориала в Бэттери-парк и история «Маскоги» стали переплетаться все теснее, так как последняя после всего произошедшего превратилась в нечто большее, чем просто сохранение страницы из немецкого журнала и поиском людей и судна.

Благодаря действиям Кинга был создан Комитет для отбора вариантов эскиза памятника под руководством Чарльза Гибсона, независимого эксперта, специализировавшегося на морской истории. Гибсон, имевший диплом капитана торгового флота, склонялся к тому, чтобы воплотить в бронзе сцену из немецкого снимка, так как считал, что она полностью отображала ситуацию, в которой оказывались любые спасшиеся моряки после гибели своего судна. «Он (Гибсон. – В.Н.) чувствовал, что это самое реалистичное изображение, когда-либо запечатленное на фото пленке, которое наиболее полно характеризовало жертв моря. Оно соответствовало любому периоду морской истории», – писал Джордж Даффи в своей книге⁴⁹.

История с «Маскоги» наконец пришла к своему завершению 8 октября 1991 года. В этот день в Нью-Йорке, в Бэттери-парке был открыт памятник американским морякам торгового

⁴⁹ Ibid. P. 475.

флота⁵⁰. Он стал днем памяти для 1554 американских судов⁵¹ и 9497 моряков погибших в период с 1941 по 1945 год, в дни, когда бушевало пламя морской войны. Для капитана Джорджа Даффи же этот день стал днем триумфа и окончанием его пути длиной в 49 лет, прошедших в поисках имен погибших моряков с «Маскоги». За это время у него было немало разочарований и неудач, но они не сломили Даффи, который упорно продолжал следовать своей цели для того, чтобы люди с фотографии, которых он даже не знал лично, обрели свои имена. Таким образом, свой долг перед своими погибшими товарищами капитан Джордж Даффи заплатил сполна.

⁵⁰ Скульптор творчески подошла к созданию памятника, сделав его не похожим на фотографию и не включив в него всех запечатленных на ней моряков с «Маскоги». Также по ее замыслу одна из фигур находится в воде с вытянутой рукой, которая остается на поверхности, когда начинается прилив.

⁵¹ Из них 733 судна тоннажем от 1000 брт.

3. Пересекая экватор

Владимир Нагирняк. «Оптимист». История подводной лодки «УА»

Немецкие субмарины для Турции

«Германии запрещается строительство и приобретение каких-либо субмарин, даже для использования в коммерческих целях,» – так гласила 191-я статья Версальского мирного договора.

Однако, приобретая богатый опыт в строительстве и использовании подводных лодок за время Первой мировой войны, немцы терять его не желали. Оставалось решить, как сохранить накопленные ими опыт и знания, если любое возобновление строительства подводных кораблей германскими верфями стояло вне закона. Ответ был найден в соседней Голландии. В июле 1922 года в Гааге была зарегистрирована фирма «Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw» (сокращенно «IvS») с уставным капиталом в 12 тысяч гульденов, которой в равных долях владели три германские верфи, две из которых принадлежали Круппу. Целью создания фирмы являлось проектирование подводных лодок и их строительство на экспорт для проверки новой техники в области подводного кораблестроения и формирование практической базы для ОТЗ на будущие германские субмарины. Лодки, спроектированные «IvS», стали предшественниками германских подлодок Второй мировой войны, а их заказчиками стали различные страны, включая и Турцию. Эта фирма оставила свой след почти в каждом проекте турецких подводных лодок в предвоенный период.

Начало было положено парой субмарин типа «Инёню», построенных на верфи «Вилтон-Фейноорд» в Роттердаме по проекту Pu46, в основу которого лег проект лодок типа UB-III, испытанных прошедшей войной. Обе субмарины вошли в состав турецкого флота в июне 1928 г. Спустя 6 лет Турция за 9 миллионов песет приобрела у испанской фирмы «Эчеварриета и Ларринага» подводную лодку «Е1». Эта субмарина была построена на верфи данной фирмы в Кадисе по проекту «IvS» Pu111, являвшемуся воплощением в жизнь экспериментального проекта UG, разработанного германскими конструкторами еще в 1918 году. Новый хозяин дал ей новое название – «Гюр».

Не удивительно, что в 1936 году, когда для Германии уже не существовало Версальских запретов, турецкое правительство решило заказать новые лодки именно там. Заказ на строительство четырех субмарин получила верфь «Германия». По условиям заключенного договора первые две из них должны были строиться в Германии, а оставшиеся – непосредственно в Турции, причем турецкие рабочие должны были составлять 75 % рабочей силы при постройке субмарин и 30 % при монтаже на них оборудования. Названия лодкам дал лично сам Мустафа Кемаль Ататюрк: «Салдырай», «Батырай», «Атылай», «Йылдырай». В литературе они обозначаются как тип «Ай»⁵².

Технические детали проекта 280, по которому строились «турчанки», весьма скупы. В различных зарубежных справочниках, часто указывается, что лодки типа «Ай» ведут свое начало от немецких субмарин типа IX или даже типа VII. Однако вызывает большие сомнения

⁵² Названия этой серии были образованы глаголами «атаковать», «топить» и т. п. и существительным «ау» (луна, месяц). Batýgay, в частности, означает что-то вроде «топящая луна», а «Saldýgay» – «атакующая луна».

тот факт, что германский флот мог предложить Турции проект новейшего подводного крейсера, еще не воплощенного в металле, который скорее всего еще держался в секрете. Более правдивой версией «рождения» типа «Ай» является дальнейшая разработка конструкторами верфи «Германия» проекта Pu111, созданного в «IvS» в 1927 году. То есть прототипом для создания этих турецких лодок послужила вышеупомянутая «Е1», от которой они отличались более большим размером, энергетической установкой повышенной мощности и еще некоторыми незначительными деталями.

Внешнее сходство с «Е1» «турчанкам» придавала рубка, а именно располагавшееся в передней части мостика 105-мм орудие, прикрытое щитом, защищавшим артиллеристов от волн. Правда, в отличие от прототипа у лодок типа «Ай» ходовой мостик был закрытым, и благодаря этому верхняя вахта имела укрытие от воды и ветра. Позади же имелась стандартная открытая площадка, шутливо называемая в немецком флоте «зимним садом» («Винтергартен»), на которой размещался один 20-мм зенитный автомат. В рубке располагались два перископа: зенитный и командирский.

Турецкие субмарины, как и «Гюр», были двухкорпусными лодками и разделялись на 7 отсеков⁵³. Можно предположить, что они не имели существенных отличий от расположения помещений у немецких субмарин типа I и советских типа «С», которые, так же как и лодки типа «Ай», были спроектированы на основе «Е1», являясь соответственно по отношению друг к другу «сестрами». Носовой и кормовой отсеки у «турчанок» являлись торпедными, а также служили жилищем для экипажа. Во 2-м отсеке находились каюта командира, спальные места офицеров, радиорубка и рубка акустика. В 3-м отсеке был центральный пост, над ним располагалась боевая рубка. 4-й отсек являлся жилым помещением для старшин. В нем же был и камбуз. В пятом и шестом отсеках находилась двигательная установка лодки.

Вооружение субмарин типа «Ай» состояло из шести 533-мм торпедных аппаратов, четыре из которых располагались в носу и два в корме. Боезапас исчислялся 12 торпедами. Палубных контейнеров для хранения запасных торпед лодки не имели. Силовая установка была двухвальной и включала в себя два двухтактных дизеля датской фирмы «Бурмейстер ог Вайн» мощностью по 2400 л.с. и электромоторы швейцарской фирмы «Браун-Бовери» общей мощностью 1000 л.с. Согласно справочным данным, лодки развивали максимальную скорость 20 узлов в надводном положении, а под водой давали максимум 9 узлов. Экипаж состоял из 44 человек.

Строитель	Заложена	Спущена на воду	Вступила в строй
«Салдырай» «Ф. Крупп Германияверфь АГ», Киль	10.2.1937	23.7.1938	05.6.1939
«Батырай» «Ф. Крупп Германияверфь АГ», Киль	10.2.1937	28.9.1938	21.9.1939
«Атылай» «Валдэ and Гёлджук Шипьярдс», Стамбул	14.8.1937	19.5.1939	23.4.1940
«Йылдырай» «Валдэ и Гёлджук Шипьярдс», Стамбул	09.9.1937	28.8.1939	15.1.1946

10 февраля 1937 года на верфи «Германия» состоялась закладка головной субмарины этого типа – «Салдырай». Через два года работы над ней были закончены, и 2 апреля 1939 года она под немецким флагом с турецким экипажем на борту покинула Киль и отправилась в Турцию. 5 июня 1939 года. «Салдырай» вступила в строй турецкого флота, став единственной подводной лодкой немецкой постройки в его составе.

⁵³ Согласно немецкой терминологии, «Е1» и все последующие лодки, появившиеся в результате развития этого проекта, считались двухкорпусными. Но советские лодки типа «С», прототипом которых была «Е1», в отечественной литературе принято именовать полуторакорпусными.

«Атылай» и «Йылдырай» были заложены на верфи «Валде и Гёлджюк» в Стамбуле на полгода позже своей «сестры». Строительство, осуществляемое турками под руководством немецких специалистов, затянулось, и спуск обеих субмарин на воду произошел только в 1939 году. Начало войны вынудило покинуть Турцию немецких инженеров и рабочих, что самым негативным образом сказалось на темпах достройки. В апреле 1940 г. турецкий флот получил «Атылай», работы над которой удалось довести до конца, так как немецкая сторона успела поставить Турции для этого все необходимые механизмы, приборы и материалы. Впрочем, ее служба в его составе была недолгой. 14 июля 1942 года «Атылай» погибла вместе со всем экипажем (38 человек) от подрыва на mine у Чанакаллы в проливе Дарданеллы. С достройкой «Йылдырай» все обстояло гораздо хуже: своими силами туркам с большим трудом удалось ввести ее в строй только в 1946 году.

Четвертой лодке не суждено было служить под турецким флагом...

Тактико-технические данные подводных лодок типа «Ай»

Водоизмещение: надводное – 942,11 т; подводное – 1228 т.

Длина: 80 м.

Диаметр прочного корпуса: 6,64 м.

Осадка: 4,12 м.

Силовая установка: двухвальная; 2 дизеля «Бурмейстер ог Вайн», 4800 л.с.; 2 электромотора «Браун-Бовери Электрик», 1000 л.с.

Скорость: в надводном положении – 20 уз.;

в подводном положении – 9 уз.

Запас топлива: 113 т соляра.

Глубина погружения: предельная – 80 м.

Вооружение: 6 533-мм ТА (4 носовых, 2 кормовых; боезапас 12 торпед), 1 105-мм/45 орудие KL/45, 1 20-мм автомат C/30.

Экипаж: 44 человека.

«Батырай»

Закладка «Батырай» состоялась в один день с «Салдырай» на верфи «Германия» в Киле. Однако ее строительство шло несколько медленнее, и она была спущена на воду в сентябре 1938 года, на два месяца позже головной субмарины.

Как и в случае с подлодками типа «Ай», сведения о строительстве и технических деталях лодки не изобилуют подробностями. В немецких архивах не сохранилось документов, касающихся постройки «Батырай», в связи с тем, что постройка турецких субмарин являлась частным контрактом, заключенным между турецким правительством и верфью «Германия», и кригсмарине не был непосредственно вовлечен в него. В немногочисленных же сохранившихся документах верфи указывается, что пожелания турецкого заказчика не всегда соответствовали немецким стандартам, что вынудило исполнителя внести свои изменения в конструкцию лодки. Первоначально данный проект включал в себя минное вооружение, которое было, однако, позже удалено после того, как германский флот принял субмарину в свой состав с началом войны.

Лодка имела двухкорпусную конструкцию. Прочный корпус, как и на субмаринах типа «Ай» и в отличие от немецких подлодок, не был сварным, а собирался клепкой. Число отсеков равнялось семи. При этом большие размеры «Батырай» не могли не сказаться на величине самих отсеков, что являлось плюсом для будущего экипажа. Отдельную каюту на ней имел не только командир, но и инженер-механик⁵⁴. Рубка «Батырай» изначально ничем не отличалась

⁵⁴ В отчетах немецких командиров лодки Г. Кохауза и Г. Экермана, командовавших ею во время боевых походов, внут-

от других турецких субмарин этого проекта, но осенью 1939 года немцы изменили ее на свой лад. Укрывавшую мостик крышу обрезаю наполовину, в результате чего на нем появилось стандартное для немецких подлодок открытое место для нахождения верхней вахты, которое было ограждено волноотбойником. Стоит так же отметить, что волноотбойник получило и ограждение палубного орудия. В итоге этих изменений турецко-немецкий вариант рубки приобрел несколько странный вид.

Из четырех субмарин, спроектированных конструкторами верфи «Германия» для Турции, «Батырай» был единственным подводным минным заградителем. Согласно проекту, лодка могла нести 40 мин в минных шахтах, расположенных в бортовых цистернах. Так как описаний расположения на ней шахт и мин или каких-либо более подробных данных по их устройству не имеется, остается только делать предположения. Наиболее вероятным предполагается размещение на каждом борту 10 вертикальных минных шахт, в которых могло располагаться две якорные мины (т. н. мокрый способ хранения).

Силовая установка «Батырай» была двухвальная. Лодка оснащалась двумя двухтактными дизелями типа 35-VU-42 датской фирмы «Бурмейстер ог Вайн» общей мощностью 4600 л.с. Как показала практика, данные механизмы не отличались надежностью, превратившись в настоящую головную боль для инженера-механика лодки и его подчиненных во время боевых походов⁵⁵. Подводный ход должны были обеспечить электромоторы GG UB 721/8 фирмы «Браун-Бовери», мощностью по 650 л.с. каждый. Проектный запас соляра составлял 113 метрических тонн, но после вступления лодки в состав германского флота количество топлива было увеличено до 285 т. Вероятнее всего, минные шахты были удалены и бортовые цистерны были переделаны в топливобалластные, что и позволило увеличить запас соляра вдвое. Электроэнергией субмарину обеспечивала аккумуляторная батарея, состоявшая из 124 элементов типа AFA 28 MAD 865, которые размещались двумя группами в ямах во втором и четвертом отсеках – по 62 элемента в каждой.

К сожалению, отсутствует точное описание, что собой представляла система погружения и всплытия «Батырай». Согласно воспоминаниям бывшего члена команды «UA» обермашиниста Германа Вина, расположение цистерн главного балласта соответствовало стандартам немецких двухкорпусных лодок. ЦГБ располагались в междубортном пространстве по всей длине субмарины и объединялись в три группы по схеме «нос – центр – корма». Там же находились цистерна быстрого погружения и уравнивательная. Согласно словам того же Вина, «UA» не уступала в скорости погружения немецким лодкам, однако можно предположить, что скорость срочного погружения «турчанки» могла колебаться от 30 до 50 секунд.

Вооружение «Батырай», за исключением мин, было полностью идентичным другим лодкам типа «Ай». Субмарина имела четыре 533-мм торпедных аппарата в носу и два в корме. Запас торпед равнялся 12. Восемь из них располагались в носовом торпедном отсеке, четыре в кормовом. Но когда субмарина стала немецкой, ее торпедный боезапас увеличился за счет размещения контейнеров для хранения запасных торпед на верхней палубе, которые установили по обоим бортам от рубки. Для этого немцам пришлось переделать верхнюю палубу лодки от начала рубки, существенно увеличив ее ширину. Однако точное количество торпед, размещаемых в них, установить не удалось. Предположительно, благодаря этим контейнерам боезапас торпед «Батырай» мог вырасти на 2 или даже на 4 «угря». Но они являлись хранилищем дополнительного боезапаса исключительно для кормовых торпедных аппаратов. Артиллерийское вооружение лодки состояло из 105-мм/45 орудия образца 1916 года, которое, как и на

ренние помещения оценивались как тесные и неудобные в расположении по сравнению с подводными крейсерами типа IX.

⁵⁵ Однако, по мнению Г. Экермана, датские двухтактные дизели имели одно существенное преимущество над четырехтактными «МАН». Температура двигателей «UA» в экваториальных водах не превышала 30–32 градуса в надводном положении лодки и примерно 40 градусов в подводном положении, что было на 15 градусов меньше, чем у подводных крейсеров типа IX. Это отмечалось Экерманом как очень ценное свойство в условиях тропиков и экватора.

субмаринах типа «Ай», располагалось в передней части мостика. Количество зениток в процессе немецкой перестройки рубки было увеличено до двух 20-мм автоматов. Для того чтобы установить второй зенитный автомат, немцам пришлось удлинить площадку «винтергартена». Артиллерийский боезапас состоял из 185 105-мм снарядов и 2500 патронов к зениткам.

Тактико-технические данные подводной лодки «UA»

Водоизмещение: надводное – 1128 т; подводное – 1284 т.

Длина: 86,65 м.

Диаметр прочного корпуса: 6,80 / 4,35 м.

Осадка: 4,12 м.

Силовая установка: двухвальная; 2 дизеля «Бурмейстер ог Вайн», 4600 л.с.; 2 электромотора «Браун-Бовери» GG UB 721/8, 1300 л.с.

Скорость: в надводном положении – 18 уз.;

в подводном положении – 8,4 уз.

Запас топлива: 113 т (после модернизации – 285 т) соляра.

Дальность плавания: в надводном положении – 13 100 (10) миль;

в подводном положении – 75 (4) миль.

Вооружение: 6 533-мм ТА (4 носовых, 2 кормовых; боезапас 12 торпед), 1 105-мм/45 орудие KL/45, 2 20-мм автомата C/30, 40 мин (по проекту).

Экипаж: 4 офицера, 41 матрос

Оценка проекта

Оценить проект подводных лодок типа «Ай» весьма не просто. Одним из камней преткновения в этом деле является отсутствие какой-либо информации, под какие задачи проектировались и строились эти субмарины. Согласно их конструктивным особенностям можно сделать вывод, что турки желали получить лодки с большой надводной скоростью, способные также действовать в районах, где преобладала сильная ПЛЮ противника. Именно этим можно объяснить как расположение орудия на передней части мостика, позволявшее совершать артиллерийские атаки из позиционного положения, так и установку более мощных датских дизелей вместо немецких. Последнее может являться следствием того, что верфь «Германия» не смогла предложить заказчику более мощные двигатели.

Впрочем, как наглядно показала эксплуатация экс-«Батырай» немцами в боевых условиях, дизеля «V&W» оказались самым слабым местом «турчанки». Прямую аналогию в данном случае можно провести с установкой на немецкие лодки типа IXD-1 мощных дизелей «Мерседес-Бенц», применявшихся до этого на «шнельботах». В результате двигатели, неплохо зарекомендовавшие себя на торпедных катерах, не смогли хорошо и надежно работать на подводных лодках. Поэтому становится очевидным, что турки поступили опрометчиво, выбрав датские дизеля, производитель которых имел опыт в строительстве дизельных надводных судов, но не субмарин. Но так как лодки типа «Ай» должны были быть скоростными кораблями, взор заказчика не остановился на более надежных и экономичных, но менее мощных немецких двигателях. Такой выбор в пользу скорости, повлекший за собой установку агрегатов, которые должны были ее обеспечить, не дал на практике желаемого результата. Во время ходовых испытаний на Балтике «UA» не смогла достичь заявленной в проекте скорости.

Стоит также обратить внимание на тот факт, что Турция до начала строительства субмарин типа «Ай» уже обладала лодкой «Гюр», которая давала в надводном положении 20 узлов. Однако туркам, видимо, хотелось иметь в составе своего флота больше подобных кораблей, но уже усовершенствованного типа. И тогда было принято решение заказать подводные лодки, которые бы превосходили «Гюр» по длине корпуса и мощности дизелей. За счет этих изменений турецкие заказчики рассчитывали увеличить скорость новых подлодок. Ну а то, что одна

из лодок типа «Ай» должна была стать минным заградителем, позволило бы иметь Турции в составе своего флота одну из самых скоростных субмарин такого класса. Однако практика в очередной раз подтвердила прописную истину: «лучшее – враг хорошего», и желаемый результат достигнут не был.

История службы

К сентябрю 1939 года работы на «Батырай» были завершены, и лодка была готова для передачи заказчику. Однако вспыхнувшая война помешала этому. Подводный флот Германии в тот момент имел слишком мало подводных лодок для ведения боевых действий, и включение в его состав только что построенной субмарины посчиталось командованием кригсмарине весьма желательным. Созданная почти по немецким стандартам, она не должна была вызвать трудностей с ее освоением и эксплуатацией.

3 сентября 1939 года на лодку прибыл немецкий экипаж вместе с командиром – капитан-лейтенантом Гансом Кохаузом⁵⁶, и «Батырай» была переименована в «Оптимист». В тесном сотрудничестве с сотрудниками верфи экипаж немедленно приступил к освоению новой техники. Все таблички, обозначающие механизмы и приборы на турецком языке, были заменены на немецкие. В десять часов утра 21 сентября на субмарине был поднят военно-морской флаг Германии, и она вступила в строй флота, войдя в состав 7-й флотилии «Вегенер» как лодка, проходящая испытания. Так как она не имела номера⁵⁷, ее обозначением стало «UA», что было сокращением от «UAusland» (Иностранная лодка), но память об ее предыдущем названии команда решила сохранить, и в кормовой части рубки появилась надпись «Optimist» с улыбающимся лицом вместо первой буквы.

Несмотря на то что с конца сентября лодка уже числилась в составе кригсмарине, допустить к началу испытаний ее смогли далеко не сразу. Специалистам верфи вместе с экипажем потребовалось больше месяца, чтобы «выветрить» все турецкое и постараться привести ее окончательно к немецким стандартам. В конце ноября 1939 года «UA» покинула верфь и стала на якорную стоянку у пирса Тирпица. В первых числах декабря в Кильской бухте начались тренировки экипажа по управлению лодкой во время погружения и всплытия, а также по подводному маневрированию. «UA» успешно завершила их к Новому году, а в январе перешла в Данциг, где прошла ходовые испытания. Субмарина показала на мерной миле скорость в 18 узлов, недобрав 2 узла до необходимой скорости по проекту, что подтвердило ошибку турецкого заказчика в выборе двигателей. Там же прошли тренировки по глубоководному погружению. После этого лодка перешла в Любекскую бухту для проверки гидроакустического оборудования.

В начале февраля 1940 года «UA» вернулась в Киль на верфь для устранения дефектов, выявленных в процессе испытаний. В первых числах марта она снова вышла в море для проведения учебных торпедных стрельб, которые проходили во Фленсбург-фьорде. Однако из-за начала Норвежской кампании лодка не успела пройти курс боевой подготовки до конца. Она не приняла участия в операции «Хартмут», избежав тем самым горьких плодов «торпедного кризиса». Но свой вклад в захват Норвегии «турчанка» все-таки внести успела.

10 апреля 1940 года Руководство Войной на Море (далее по тексту РВМ. – В.Н.) рассматривало вопрос о возможности снабжения осажденных в Тронхейме и Нарвике немецких войск при помощи подводных лодок. В результате командующий подводными силами контр-адмирал К. Дениц получил указание использовать в качестве транспортных лодок несколько

⁵⁶ Вероятно, фамилия первого командира «UA» имеет венгерские или польские корни. В данном случае ее перевод на русский язык осуществлен автором, но он может быть ошибочным, и эта фамилия могла произноситься иначе.

⁵⁷ По существовавшим в Германии правилам, номер присваивался подводной лодке в момент выдачи заказа.

субмарин, которые должны были доставить в Норвегию боеприпасы и авиационный бензин. В их число вошла и «UA».

Для выполнения этой задачи лодка претерпела на верфи ряд небольших конструктивных изменений, в ходе которых ее цистерны были приспособлены для перевозки бензина. С собой она брала только запас соляра в топливные цистерны, расположенные внутри прочного корпуса, 4 торпеды в носовых аппаратах и небольшой запас продовольствия. Переход в Тронхейм должен был стать мучением для курильщиков, так как курение во время него было строго запрещено.

В час ночи 27 апреля «UA» покинула Киль, имея на борту груз, включавший в себя: 160,3 т авиационного бензина, 5,2 т смазочного масла для самолетов, 15 т моторного масла для подводных лодок, одну 88-мм зенитку в разобранном виде (4,5 т) и 1116 снарядов к ней плюс 16 штук 250-килограммовых бомб для люфтваффе. Лодка, загруженная боеприпасами и бензином, в буквальном смысле напоминала бочку с порохом, и ее экипажу, видимо, оставалось только молиться, чтобы все прошло успешно. Но судьба уже готовила субмарине серьезное испытание в ее первом боевом походе.

Путь в Норвегию занял пять дней и оказался весьма нелегким. Самолеты противника периодически загоняли лодку под воду, да и обнаружение дрейфующих мин явно не добавляло оптимизма экипажу экс-«Оптимиста». 29 апреля выяснилось, что запаса воздуха высокого давления может оказаться недостаточно при таком большом количестве погружений и всплытий. Впрочем, фортуна благоволила немецкой подлодке, что наглядно показало утро следующего дня. В 11:03 «UA» была вынуждена уклониться погружением от вражеского эсминца, замеченного верхней вахтой прямо по курсу лодки. Кохауз ожидал атаки противника, но она, к его удивлению, не последовала.⁵⁸ Тогда, сделав определенные выводы по поводу несения вахты на британском корабле, немецкий командир с юмором отметил в Журнале боевых действий (далее по тексту ЖБД, – В.Н.): «Прямо по курсу замечен эсминец. Он спит! Так как море спокойное и стоит чудесная погода придется оставаться под водой до наступления темноты. Если бы начался ветер, то сумерек можно было не ждать. Хотел бы я быть британским эсминцем, ведущим охоту за нами, легкий хлеб!» (ЖБД «UA», запись от 30.4.1940).

⁵⁸ Здесь и далее в тексте время указывается в центрально-европейском времени (*нем.* – MEZ), в котором велся ЖБД на немецких подводных лодках. – *Примеч. автора.*

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.