

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА

М Е М У А Р Ы

Ганс Якоб Гёбелер

**СТАЛЬНОЙ
КОРАБЛЬ
ЖЕЛЕЗНЫЙ ЭКИПАЖ**



**ВОСПОМИНАНИЯ МАТРОСА
НЕМЕЦКОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ U-505**

1941—1945

Ганс Якоб Гёбелер
Стальной корабль, железный
экипаж. Воспоминания
матроса немецкой подводной
лодки U-505. 1941–1945
Серия «За линией
фронта. Военная история»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=35969419

*Стальной корабль, железный экипаж. Воспоминания матроса
немецкой подводной лодки U-505. 1941—1945:
ISBN 978-5-227-08338-8*

Аннотация

Автор воспоминаний Ганс Якоб Гёбелер во время Второй мировой войны служил мотористом второго класса на германской подводной лодке U-505. С немецкой тщательностью и аккуратностью Гёбелер делал записи об устройстве подводной лодки, о своей службе, о жизни экипажа в ограниченном пространстве субмарины, о выполнении боевых заданий и бытовых проблемах, которые приходилось решать морякам. Живо, ярко и подробно автор описывает походы в Атлантике и в Карибском море, рассказывает о своих боевых товарищах и

дает оценку командирам, с горечью отмечая, что иногда экипажу приходилось бороться с четырьмя врагами: морем, англичанами, повреждениями техники и собственными офицерами. В течение десяти лет Ганс Гёбелер работал над своими мемуарами и завершил их с помощью журналиста, профессора Бейнбриджского университета Джона Ванцо. Книга снабжена картами, показывающими путь, пройденный субмариной U-505.

Содержание

Об авторе и его книге	6
Хорст айнброт, старший лейтенант флота, член экипажа подводной лодки u-351	6
Аксель лёве, бывший капитан 3-го ранга И первый командир u-505	8
Джон П. Ванцо, доктор философии, колледж бейнбридж	10
Предисловие	15
Глава 1	22
Глава 2	51
Конец ознакомительного фрагмента.	55

**Ганс Якоб Гёбелер
Стальной корабль,
железный экипаж.**

**Воспоминания матроса
немецкой подводной
лодки U-505. 1941—1945**

© 2008, 2016 by Hans Jacob Goebeler and John Vanzo

© Перевод и издание на русском языке, «Центрполиграф», 2018

© Художественное оформление серии, «Центрполиграф», 2018

* * *

Об авторе и его книге

Настоящая книга посвящается Акселю Олафу Лёве, первому командиру U-505, и моей жене Эрике: я был, я есть и пока буду жив, да и после своей смерти останусь рядом с тобой

Хорст айнброт, старший лейтенант флота, член экипажа подводной лодки u-351

Из приблизительно 37 000 обученных и подготовленных членов экипажей подводных лодок после окончания Второй мировой войны лишь около 6000 человек, переживших ее, смогли благополучно вернуться к себе домой в Германию. Цифра эта дает представление о самом крупном проценте потерь какого бы то ни было рода войск во всей истории войн. Из 1000 или чуть больше германских подводных лодок, участвовавших в войне, после 1945 года на плаву остались лишь единицы. Невозможно себе представить, но история жертвоприношения германских подводников никогда ранее не была известна и с полной достоверностью описана в Германии. Лишь ныне, когда архивы Великобритании от-

крыли доступ к вахтенным журналам и военным дневникам, объективные факты и события стали доступны для журналистов и историков.

Мой друг и товарищ Ганс Гёбелер талантливо описал в своей книге «Стальной корабль, железный экипаж» повседневную жизнь в военное время экипажа подводной лодки. Чувство товарищества, заботы и волнения экипажа, многие незабываемые моменты на борту его подводной лодки правдиво изображены в этой автобиографии. О боевых действиях подводных лодок было написано множество книг, но почти всегда их авторами были командиры этих лодок, которые основное внимание уделяли окружающей обстановке и своим действиям. Книга Ганса выделяется из всего этого множества воспоминаний тем, что она написана с точки зрения и восприятия событий обыкновенным членом экипажа. Будучи членом команды центрального поста управления лодкой, он смог прочувствовать и пережить подлинную атмосферу на борту своего сражающегося боевого корабля.

К сожалению, Ганс не смог дожить до выхода этого честного (и, надеемся, станущего популярным) изображения кригсмарине германских военно-морских сил во Второй мировой войне. Ганс Гёбелер покинул этот мир 15 февраля 1999 года после долгой продолжительной болезни.

Аксель лёве, бывший капитан 3-го ранга И первый командир U-505

Ганс собирал материалы для своей книги и работал над ней в течение многих лет. Настоящее письмо Гансу написал его бывший командир А. Лёве незадолго до того, как скончался в декабре 1964 года.

С достойными высочайшей похвалы тщательностью и старанием Ганс Гёбелер, бывший член экипажа подводной лодки U-505, собрал и исследовал факты о подводной лодке и ее экипаже, предполагая опубликовать их в форме книги. От всей души желаю, чтобы цель этой книги – собрать воедино все, что свидетельствует о едином волевом акте фронтового товарищества, – была в результате достигнута.

Я принял под свое командование U-505 26 августа 1941 года и в 1942 году совершил на ней три операции, в том числе переход в Лорьян¹. При приеме ее в состав флота лишь два человека из всей команды имели опыт боевых действий, однако экипаж в кратчайший период обрел такой высокий

¹ Лорьян (*фр.* Lorient, *брет.* An Oriant) – портовый город и коммуна на западе Франции, в регионе Бретань, в департаменте Морбиан. Во время Второй мировой войны в Лорьяне находилась база немецких подводных лодок. Город подвергался массированным авианалетам союзников и был практически полностью разрушен, особо сильные бомбардировки проводились в январе – феврале 1943 г. Порт-крепость Лорьян сдался союзникам только после общей капитуляции Германии в мае 1945 г.

уровень профессионализма, что уже в первый год своих действий на море достиг первых успехов. К тому моменту, когда я оставил командование ею, и впоследствии экипаж продемонстрировал столь высокий уровень профессионализма, что лодка не претерпела сколько-нибудь серьезных аварий.

Этими написанными мною словами я хотел бы приветствовать всех моряков, которым довелось сражаться на борту U-505, которые образцово исполняли свой воинский долг и сохранили взаимопомощь и взаимовыручку на протяжении всех этих победных и трудных лет.

Джон П. Ванцо, доктор философии, колледж бейнбридж

С самого первого дня, когда молодой новобранец Ганс Гёбелер вступил на палубу подводной лодки, на которой ему предстояло служить, вся его жизнь и душа вращались вокруг U-505. Во время войны он отправил сотни своих фотографий и записей о своих впечатлениях на борту субмарины своим родителям, чтобы они сохранили их. По окончании войны он тщательно собрал все сделанные им записи и сопровождал своими заметками. Настоящая книга целиком представляет собой результат его усилий по воспоминаниям о его службе на лодке.

Ганс никогда не скрывал своей гордости действиями его U-505 и подводного флота Германии в целом. В условиях жесткого политически корректного климата послевоенной Германии он зачастую страдал, не желая демонстрировать якобы переживаемые им стыд и раскаяние. Он не стал бы делать этого, говорил он, даже если бы его призывали к чему-то подобному. Вплоть до самого конца своей жизни он упорно и решительно защищал отвагу и преданность своих товарищей, германских моряков военно-морских сил, вне зависимости от того, чем бы это ни грозило ему лично и его карьере. «Я – не хамелеон!» – с гордостью произносил он.

Когда в 1954 году U-505 была помещена в качестве экс-

поната в Чикагский музей науки и промышленности, Ганс поклялся себе когда-нибудь поселиться около нее. Верный своему слову, выйдя через 30 лет на пенсию, Ганс с семьей перебрался в предместье Чикаго. Обосновавшись там, Ганс организовал первую встречу членов экипажа U-505 и команд американских кораблей, которые захватили в плен подводную лодку 4 июня 1944 года.

Следует заметить, что Ганс был в основном удовлетворен публикациями в прессе, посвященными истории его подводной лодки. В 1950-х годах Дэниэл Гэллери, командир оперативной группы, взявшей в плен U-505, опубликовал довольно подробное описание этого инцидента под названием «Двадцать тысяч тонн под водой». Гэллери в целом достаточно аккуратно описывает этот инцидент, хотя Ганс оспаривал его вывод о низком состоянии боевого духа экипажа U-505. Ганс также одобрил краткие воспоминания, написанные его другом и бывшим боевым товарищем Гансом Иоахимом Деккером, которые были опубликованы в качестве статьи для «Американского института военно-морских операций» под названием «404 дня! Жизнь в ходе боевого патрулирования германской U-505».

Все это изменилось, однако, с появлением в 1986 году книги Лоуренса Кортези под названием «Победа U-505». По мнению Ганса, книга эта была собранием вопиющих фактических ошибок. Ужаснувшись тому, что он расценил как сплошное извращение истории событий, происшедших на

его лодке, он ускорил работу над автобиографией, представляя исторические события в их истинном виде. Присовокупив к своим интереснейшим мемуарам копию вахтенного журнала U-505 и интервью со многими своими бывшими товарищами из числа экипажа, Ганс завершил свою 300-страничную рукопись о действиях подводной лодки в военное время.

Десять лет Ганс тщательно работал над своими воспоминаниями. В течение этого времени ему пришлось переехать на юг центральной Флориды ради сохранения здоровья своей жены. Именно там мы и встретились с ним в начале 1996 года. Ганс позволил мне взять у него интервью в связи со статьей, появившейся в июльском 1997 года выпуске журнала «Вторая мировая война». Эта публикация была встречена очень хорошо и побудила Ганса принять мою помощь в подготовке его мемуаров для публикации. Я считал честью для себя оказать ему эту помощь.

В процессе работы над его рукописью я оставался в высшей степени верен бескомпромиссному требованию Ганса о том, чтобы эта книга была фактически точной передачей его приключений военного времени. В ходе нашей совместной работы он неизменно отклонял все попытки каким-то образом подвергнуть определенной цензуре или романтизировать его воспоминания. Я предупредил Ганса, что в таком случае он предстает в своих воспоминаниях не столь уж симпатичной личностью. Но он считал, что это не важно, и на-

стаивал на том, что книга должна адекватно передавать испытанное им – как плохое, так и хорошее.

То, что было им создано, – это подлинный кусочек жизни, уникальный взгляд на критический момент истории, который крайне редко можно выразить в полной мере честно. У автора получилось комплексное изображение происходившего, которое может разочаровать тех, кто привык видеть германских солдат нечеловеческими монстрами или же героическими суперменами. В своей основе повествование Ганса представляет собой историю реакции обыкновенных молодых мужчин на чрезвычайные обстоятельства. В своем роде оно отражает реакцию целого поколения молодых людей, посланных воевать, безотносительно к их национальности.

К сожалению, 75 лет жизни, отпущенные Гансу Гёбелеру на этой земле, окончились ранним утром 14 февраля 1999 года. Рак и ужасная смесь из различных прописанных докторами химических веществ превратили его некогда мускулистое тело в трогательную хрупкую оболочку. Жена перенесла его на диван в гостиной, где он сразу же пришел в сознание. Лежа в кольце рук его любимой Эрики, он внезапно широко открыл глаза, устремив взгляд вверх, словно увидев нечто парящее в высоте над собой.

– Нет, еще нет. Пока еще нет, – пробормотал он.

Спустя мгновение он скончался.

Никто из тех, кто знал Гёбелера при жизни, не воспри-

нял его последние слова как выражение страха перед смертью. Ганс много раз смотрел смерти в лицо, причем никогда не уклонялся от ее прямого взгляда. Нет, он не боялся смерти. В этих его словах звучало лишь беспокойство, что работа над книгой не завершена. Все последние годы единственными амбициями в его жизни было «адекватно отразить события», через которые пришлось пройти U-505 и людям, служившим на ней. К моему глубочайшему сожалению, ему не удалось увидеть свою книгу в типографски изданном варианте. «Стальной корабль, железный экипаж» представляет собой наиболее полное и корректное повествование о U-505, первом вражеском корабле, взятом в плен в открытом море военно-морскими силами США с войны 1812–1814 годов².

Я полагаю, Ганс был бы доволен этой книгой.

P. S. для Ганса:

До свидания, мой старый друг. Где бы в космосе ни витала твоя душа, да будет у нее всегда семь футов под килем!

² Имеется в виду англо-американская война 1812–1814 гг., в ходе которой англичанам удалось захватить Вашингтон и сжечь Капитолий, Белый дом и др. Однако развить успех не удалось, сложной была и международная обстановка, поэтому Англия пошла на мирные переговоры (чему способствовала Россия) и заключение Гентского мирного договора 24 декабря 1814 г. (*Здесь и далее примеч. ред., если не указано иного.*)

Предисловие

Я встретил Ганса Гёбелера в 1989 году в самом начале моей работы в Чикагском музее науки и промышленности. В этот момент я был скромным помощником регистратора поступающих экспонатов и хранителя коллекций и работал над окончанием проекта реставрации подводной лодки U-505 в 1988–1989 годах. Окончание этой реставрации – самой энергичной с момента поступления лодки в музей в 1954 году – было решено отметить особым мероприятием, на которое были приглашены ветераны военно-морских сил США и Германии. Поскольку я только-только начал работать в музее, на это мероприятие я приглашен не был. Однако, побуждаемый моим интересом к военной истории в целом и к U-505 в частности, все же я сумел получить приглашение на это мероприятие, дав при этом слово, что не буду ни к кому приставать с расспросами!

Самым большим впечатлением, полученным мною в тот день, стала живость общения, с которым бывшие враги обсуждали перипетии былого. Они были искренне рады встретиться друг с другом. Они вели разговоры о лодке, некоторые рассказывали о том, что они лично делали в то утро 4 июня 1944 года, и все испытывали радость оттого, что снова оказались среди новых и старых друзей. Одним из этих встретившихся былых друзей и врагов был и Ганс Гёбелер.

Именно во время этой встречи я и познакомился с этим удивительным человеком. Хотя Гёбелер относился к «низшим» чинам центрального поста подводной лодки (и, следовательно, не был офицером), он играл ключевую роль в воссоединении экипажа U-505. Этот человек ростом 154 сантиметра (идеальным для подводников Второй мировой войны) обладал громадным обаянием, которое производило на меня неизгладимое впечатление всякий раз, когда мы встречались с ним, вплоть до его смерти в конце 90-х годов. Бывший подводник в возрасте 65 лет регулярно занимался физической культурой, поднимая штангу, чтобы оставаться в форме, и это помогало ему сохранять прекрасную физическую форму времен его молодости. Он излучал уверенность и обладал обаятельной бесовской улыбкой, которая буквально притягивала к нему людей. Его взгляд постоянно лучился весельем и хорошим настроением. Ганс поведал мне о своих студенческих успехах, о том, как поступил на службу в подводный флот, и о том, как первые проложили ему дорогу к последующей службе. На протяжении нашего знакомства мы делились множеством шуток и анекдотичных историй, и он всегда был готов вспомнить и рассказать добрую историю из времен своей службы «на старой лодке».

После нескольких частных визитов Ганса ко мне и множества телефонных разговоров с ним я осознал, что все, поведанное им, может быть отличным материалом для потомства. Его рассказы посетителям музея во время осмотра

U-505 могли запечатлеться в их памяти, но эти воспоминания неизбежно были бы потеряны или искажены, не будучи записаны. Вдобавок к рассказам о своих собственных действиях во время морских сражений Ганс неизменно повествовал о маневрах и событиях на U-505. Где бы он ни останавливался во время экскурсии по лодке, Ганс обычно общался посетителям какую-нибудь неформальную информацию. Со временем он стал неотъемлемой частью этих ежедневных экскурсий, пребывая в контрольном посту и растолковывая назначение того или иного узла оборудования каждому, который проявлял к этому интерес. Неизбежным образом экскурсанты стали понимать, что этот человек напрямую и неформально связан с этой лодкой. Возможно, они понимали это по его акценту или просто потому, что он мог дать ответ на любой, самый сложный вопрос, но, коль скоро Ганс начинал рассказывать, им оставалось только остановиться и слушать.

Осмотр U-505 с бывшим членом его команды в качестве экскурсовода был одновременно редким и незабываемым впечатлением. Для Ганса же это было очень приятно. Я не уставал наслаждаться, наблюдая абсолютное внимание экскурсантов, когда он рассказывал им о жизни на борту U-505, стоя на своем привычном боевом посту в центральном отсеке. Экскурсанты, как можно предположить, слушая этот рассказ, испытывали почтительный страх. Многие из них пользовались возможностью, чтобы задать какой-нибудь непро-

стой вопрос о том, что значило быть германским подводником во время Второй мировой войны, какой была жизнь на борту подводной лодки, что он испытывал во время плена и что он чувствует теперь, много десятилетий спустя.

Я думаю, что такое отношение посетителей музея и их благодарные высказывания помогли Гансу конкретизировать свои воспоминания и завершить их. Я был рад услышать, что он подумывает о том, чтобы запечатлеть их в письменном виде, и собирает информацию у своих бывших коллег, сверяя с ними, равно как и с другими источниками, те или иные эпизоды и факты. Ганс хотел быть уверенным, что ему удалось наилучшим образом поведать свою собственную историю, но он хотел наряду с этим представить и взгляд на тот или иной эпизод и обыкновенного матроса. К счастью для всех нас, Ганс скорее с юмором, чем с раздражением относился к любой критике его усилий, поскольку понимал, что они помогают ему как можно скорее завершить воспоминания. В отличие от множества других военных воспоминаний Ганс нашел способ представить свой собственный опыт в куда более широком контексте Второй мировой войны. Его воспоминания, куда более ценные для еще нерожденных поколений, описание его походов на U-505, служебных обязанностей на подводной лодке (Ганс проделал все свои боевые патрульные походы на одной и той же лодке), увольнения на берег, захват лодки в плен 4 июня 1944 года включают в себя и весьма интересную его жизнь в качестве военнопленного.

Я, в частности, наслаждался его историями о жизни в море и рассказами о буднях экипажа, оказавшегося военнопленными, – все они позволяли вдохнуть жизнь в представление о 750-тонной U-505.

В 1998 году Музей науки и промышленности начал планировать осуществление важного устного исторического проекта. Целью его было взять как можно больше интервью как у бывших членов экипажа германской подводной лодки, так и у основных командиров боевой группы STG 22.3 – специального подразделения Дэна Гэллери, взявшего в плен U-505. Проект был серьезно подготовлен и стартовал на следующий год, а мы определяли людей, которых, по нашему мнению, считали необходимым проинтервьюировать для будущего. Ганс охотно предложил свое содействие. От нашего имени он установил несколько контактов со своими бывшими боевыми товарищами и, вполне естественно, согласился взять у них интервью.

А затем разразилась трагедия. Примерно в это же время у Ганса был диагностирован рак легких, который затем унес его жизнь. Ганс сохранял оптимизм в борьбе с тяжким недугом и только просил нас зайти к нему после очередного сеанса химиотерапии, утверждая, что таким образом он обязательно справится с раком. Я говорил с ним по телефону незадолго до его смерти, и к этому времени мы все знали, что борьба с болезнью им безнадежно проиграна. Эрика, жена Ганса, сообщила нам, что он выглядит не настолько хоро-

шо, чтобы быть записанным на видеокамеру, да и по его голосу было понятно, что болезнь одолевает его; у него больше не было сил даже для интервью. Мы все испытали тяжкую грусть, когда распространились сведения о состоянии его здоровья. Мы также понимали, что теряем важную для нас возможность запечатлеть его воспоминания в виде фильма; оставалось только благодарить небо за то, что я успел записать на магнитофон множество его устных воспоминаний. Ганс был последним из живущих в США членов экипажа U-505. После его смерти в живых осталось одиннадцать членов экипажа; ныне число их сократилось до десяти.

Смерть Ганса стала большой утратой для его семьи, всех сотрудников музея и братства подводников. Оставалось поблагодарить судьбу за то, что Ганс неустанно работал в последние месяцы своей жизни, стараясь завершить свои воспоминания, которые впервые были опубликованы небольшим тиражом в маленькой частной типографии после его смерти.

Я представляю, какую гордость испытал бы Ганс ныне, если бы смог увидеть свою «старую лодку». Сейчас U-505 помещена в новое подземное выставочное помещение и получила свою первоначальную окраску военного времени (как снаружи, так и изнутри). Я, в частности, испытываю гордость от того, что благодаря нашим долгим разговорам с Гансом и сведениям, которые сообщил бывший член экипажа лодки, каждый посетитель музея может получить аутентичное

представление от истинного облика этой подводной лодки.

Благодаря своим частым посещениям Ганс помог музею и его кураторам понять всю сложность современной подводной лодки и тонкости ее устройства и управления. Его посмертные мемуары «Стальной корабль, железный экипаж» помогают всем нам понять и оценить все трудности службы на борту U-505.

Кейт Джилл, куратор U-505 в Музее науки и промышленности

Глава 1

Моя судьба решена

4 июня 1944 года стало самым худшим днем моей жизни. Мои боевые товарищи из экипажа лодки и я в их числе оказались запертыми в стальной клетке на борту американского авианосца. Жар, поднимающийся от двигателей авианосца, превратил и так уже душную атмосферу этой стальной клетки в нечто подобное жару доменной печи. Но хуже всего, гораздо хуже всего было то, что мы могли видеть нашу гордую подводную лодку, германскую субмарину U-505, буксируемую за кормой авианосца подобно раненому серому волку, которого волокут в клетку. Несмотря на все мои попытки потопить ее, она целехонькой попала в руки американцев, став первым вражеским кораблем, захваченным в открытом море американскими военно-морскими силами со времен войны 1812 года.

Однако пятьдесят пять лет спустя потрясение и стыд того дня в значительной мере стерлись под влиянием ностальгической гордости за нашу везучую старую лодку. Ныне U-505 можно видеть стоящей на постаменте в Чикагском музее науки и промышленности. Надпись на памятной табличке гласит, что субмарина стоит здесь в честь всех американских моряков, погибших во время Второй мировой войны. Но для

нас, членов экипажа U-505, подводная лодка олицетворяет также те трудности и жертвы, которые нам пришлось перенести за два года кровопролитной войны против превосходящих сил противника. Эпопея военных приключений нашей подводной лодки достаточно обширна, чтобы включить в себя обе интерпретации надписи на памятной табличке.

В течение ряда лет я организовывал несколько совместных встреч американских и германских ветеранов войны, принимавших участие в пленении нашей подводной лодки. В ходе их ненависть и взаимонепонимание, некогда разделявшие наших людей, постепенно исчезли. Мы, ветераны, обнимались друг с другом, подобно нашим теперешним странам, ставя во главе угла наше сходство, а не наше различие. Теперь мы понимали, что во время войны были всего лишь молодыми мальчишками, делая то, что считали нашим патриотическим долгом. Ныне же наши споры крутились в основном вокруг того, кто будет оплачивать следующий заказ спиртного для всей компании.

Эта книга была написана мною, чтобы поведать полную и истинную историю нашей жизни на борту U-505, как я это ощутил на себе самом. Я ничего не скрывал и ничего не преувеличивал. Единственная уступка, сделанная мною, заключается в умолчании нескольких имен моих товарищей по экипажу, что было сделано из уважения к просьбам их семей. Я надеюсь, что подробный рассказ о жизни на борту сражающейся подводной лодки в ходе Второй мировой

войны позволит полнее и лучше понять военную историю и поведение человека на войне. Окончательное же суждение о нашей стране и нашем народе следует оставить грядущим поколениям.

Будучи молодым человеком, исключительно по собственной воле я принял решение стать военным подводником, а не летчиком или танкистом. Для меня никогда не было сомнения в том, что, когда наступит срок, я буду защищать свою Родину в составе того или иного рода войск. В конце концов, я родился в семье, которая гордилась своими воинскими традициями.

Я, Ганс Якоб Гёбелер, родился 9 ноября 1923 года в небольшом гессенском сельскохозяйственном селении Боттендорф неподалеку от Марбурга (Марбург-ан-дер-Лан). Еще малышом я провел много часов на коленях у своего деда Матиаса, который сражался на самой блестящей для Германии войне – на франко-прусской войне, 1870–1871 годов, кульминационным пунктом которой стал захват столицы французского государства, бывшего старинным врагом Германии. Это вселило в мой юный мозг видения героических сражений и славы побед.

О темной, нечеловеческой стороне войны мне поведал мой отец, Генрих, переживший ужасы Первой мировой войны. Отец записался в германскую армию добровольцем в возрасте 18 лет. Он сражался на Восточном фронте, где участвовал в нескольких крупных сражениях против России.

Двадцатого ноября 1914 года он попал в плен и следующие несколько лет провел в ужасающих условиях в трудовом лагере Катское (?) в Сибири. Из 20 000 немецких солдат, захваченных вместе с ним в плен русскими и помещенных в этот лагерь, 18 000 человек умерли в первый же год из-за непосильного труда и недоедания. Лишь благодаря появлению известной шведской медсестры Международный Красный Крест узнал о существовании этого лагеря и настоял на улучшении условий содержания в нем.

После окончания войны выжившие обитатели лагеря оказались в огне русской революции. В течение более чем трех лет мой отец и его товарищи медленно пробивались на запад, порой в один и тот же день попадая под огонь белых и красных армий. Во время всего своего торного пути мой отец наблюдал неопишуемые жестокости, творимые коммунистами над русским народом. В его душе крепло убеждение никогда не позволить призраку коммунизма появиться в нашей стране.

В ноябре 1922 года, через семь лет, проведенных им в плену и в дороге, мой отец наконец добрался до своего дома. К своему ужасу, он обнаружил, что зараза коммунизма достигла и распространяется по Германии. Во многих городах были созданы революционные советы, а в политической системе страны сверху донизу царил совершенный хаос. «Красные» имели особенно сильные позиции в профсоюзных объединениях. Мой отец вернулся было на свое прежнее место

работы в качестве начальника железнодорожной станции, но со временем в результате своего военного прошлого и отказа вступить в коммунистическую партию он был уволен. Попав в черный список «красных» профсоюзов, мой отец провел пять мучительных лет, пытаясь найти постоянную работу, чтобы содержать семью.

Ситуация еще больше ухудшилась, когда в национальной экономике наступил коллапс. Читатель должен помнить, что в мире началась Великая депрессия, которая с наибольшей жестокостью ударила по Германии. Деньги потеряли всякую ценность, в стране господствовал голод. У меня осталось много навязчивых воспоминаний о нищете и голоде, с которыми наша семья пережила этот период. То тут, то там возникали стихийные бунты и восстания. Германское общество, некогда самое благополучное и культурное во всей Европе, распадалось на глазах.

Именно в это время в стране появился политик, который обещал решить проблемы нашей страны; дать еду и работу обездоленным, вернуть потерянные нами территории, сделать улицы снова безопасными и восстановить честь и достоинство нашего народа. Мы проголосовали бы за этого человека, будь его фамилия хоть Шмидт или Майер; но случилось так, что его фамилия оказалась Гитлер.

Сколько и чего бы ни говорилось о национал-социалистах, никто не может отрицать, что они выполнили свои ранние обещания германскому народу. Несмотря на недоверие,

а порой и отвращение многих людей к нацистам, все сомнения были быстро рассеяны потоком реформ и улучшений, которые они сделали для страны. Ныне многие люди утверждают, что мы, немцы, заключили договор с дьяволом, подобный тому, который заключил Фауст; но в то время он казался единственным способом вырваться из национального кошмара. Никто не жалел о неудаче короткого и совершенно неудачного эксперимента с демократией – Веймарской республики.

Для моей семьи избрание Гитлера рейхсканцлером сразу же обернулось совершенно конкретным благом. Коммунисты были вышвырнуты из железнодорожных профсоюзов, и мой отец снова получил должность сотрудника новой государственной железнодорожной системы. Что до меня, то я вступил в гитлерюгенд. В этой системе я трудился с искренним энтузиазмом и вскоре стал самым молодым лидером *Deutsches Jungvolk*³ в стране. Я до сих пор храню на память мой членский билет гитлерюгенда и фото моих более старших и высоких товарищей по этой организации. Воспитание в гитлерюгенде с упором на патриотизм, верность и жертвенность прекрасно сочеталось с теми ценностями, которые заложил во мне мой отец. Мы не могли даже подозревать, что все эти качества, заставившие наш народ последо-

³ Юнгвольк (*нем.* Deutsches Jungvolk) – младшая возрастная группа организации гитлерюгенд, в которой состояли мальчики от 10 до 14 лет. Члены организации именовались пимпфами.

вать за Гитлером, станут причиной катастрофы.

В то же время я не запускал и занятия в школе. Наряду с подготовкой к экзаменам я проглатывал книгу за книгой, посвященные истории Первой мировой войны. Действия наших субмарин – подводных лодок – в особенности восхищали меня. С моей точки зрения, победа над Британской империей могла быть достигнута только на море. Поскольку Германия была не в состоянии напрямую бросить вызов Королевскому военно-морскому флоту Британии, наши субмарины оставались единственным ключом к победе. Когда ближе к концу 1930-х годов международная ситуация стала ухудшаться, я все чаще стал подумывать о вступлении в армию.

Война представлялась неминуемой летом 1939 года, поэтому тогда же я сделал попытку поступить в ВМС. К моему ужасу (и неопишуемому облегчению моей матери), призывная комиссия отвергла меня на том основании, что мне было только 15 лет, а также по причине ошибочного диагноза моего неверного цветового зрения. Быстрый осмотр у нашего семейного доктора рассеял этот ошибочный диагноз, но мой возраст по-прежнему не устраивал призывную комиссию.

«Закончи сначала школу, – посоветовала мне комиссия, – и выучись чему-нибудь, что сделает тебя нужным для кригсмарине. Тогда, возможно, у тебя появится шанс».

Через несколько недель разразилась война в Европе. Вместо того чтобы продолжить обучение в школе или поступить в гимназию, я решил последовать совету людей из призыв-

ной комиссии и получить техническую специальность, которая сделает меня нужным для военно-морских сил. С удвоенным рвением я набросился на учебу. Я неудержимо рвался на войну, пока она еще не закончилась. Благодаря своей настойчивости и военной необходимости я смог закончить курсы механиков-мотористов за два года – вдвое быстрее обычного срока. Я также смог получить водительские права, что для молодого человека тех дней было изрядной редкостью. Единственным нетехническим предметом, к которому я позволил себе проявить интерес, было изучение английского языка. Изучение языка нашего противника считалось несколько непатриотичным, поэтому я уделял внимание учебнику английского языка в свое свободное время.

В августе 1941 года, когда мне исполнилось 18 лет, я снова написал заявление, в котором просил призвать меня в кригсмарине, и принес его в призывную комиссию. На этот раз я был немедленно зачислен в ряды вооруженных сил. Естественно, уход из родного дома стал весьма эмоциональным событием. Особенно расстроены этим были моя мать Элизабет и две моих сестры Анна Мария и Кэти. Моя мать подарила мне небольшую черную Библию для чтения и велела мне молиться каждый день. Отец изо всех сил старался держаться спокойным, но смесь гордости и беспокойства в его взгляде никого не могла обмануть.

Моя начальная военно-морская подготовка проходила в больших казармах военного лагеря Луитпольд на террито-

рии оккупированной Бельгии. К моему безграничному разочарованию, нам выдали обыкновенное пехотное обмундирование, стальные каски и винтовки «Маузер», которыми была вооружена пехота. Вероятно, потому, что наша начальная военная подготовка была точно такой же, как и начальный курс подготовки в вермахте.

Инструкторы гоняли нас в этом лагере буквально как собак! Единственным видом искусства, которым я овладел в совершенстве, было ползти как змея на животе сквозь густую грязь. Я уступал в росте большинству моих сослуживцев, но, несмотря на это обстоятельство, я прошел все те же испытания, что и они. Спустя три с половиной месяца достаточно жесткой подготовки мы были физически и морально в состоянии немедленно выполнить любой приказ.

Незаметно для нас самих за нами внимательно наблюдали и оценивали нас вербовщики из подводного флота. Размышляя о причинах, побудивших их выбрать меня, я могу предположить, что их впечатлил мой энтузиазм, не говоря уже о том, что в тесном внутреннем пространстве подводной лодки мой невысокий рост был неоспоримым достоинством. Во всяком случае, после завершения подготовки моя фамилия появилась в списке тех выпускников, кому предоставлялся шанс попробовать поступить в школу подводников. Естественно, я прыгал от радости, получив возможность попасть в этот элитный род войск. Такой чести удостоились лишь около 10 % выпускников.

Моим следующим пунктом назначения стала главная военно-морская база в Вильгельмсхафене на Северном море. Я был горд, как павлин, поднимаясь по лесенке в железнодорожный вагон поезда, идущего в Германию. Особенно я был доволен тем, что был облачен в наглаженную форму моряка, вместо грубой шерстяной шинели пехотинца. Выданные мне командировочное удостоверение и проездные документы содержали совсем другое место назначения для того, чтобы скрыть тот факт, что я направляюсь в пункт подготовки подводников. Прибыв в Вильгельмсхафен, мы подверглись тщательному медицинскому осмотру и письменным экзаменам, которые я прошел без всяких осложнений.

Спустя месяц я был направлен для начальной подводной физической тренировки в город Нойштадт на Балтийском море. Мы провели три мучительные недели в герметичных камерах, где создавалось различное давление, и в глубоких вертикальных цистернах для ныряния. Основной задачей этого периода подготовки было дать нам привыкнуть к изменению давления в субмарине и научить нас покидать затонувшую подводную лодку, используя индивидуальные дыхательные аппараты. После окончания этого этапа подготовки наша группа численностью 80–90 человек была направлена в 1-е училище подводников в Пиллау⁴ (Восточная Пруссия) для прохождения более обширной подготовки.

Если кто-то из нас было решил, что самая трудная часть

⁴ Пиллау – ныне г. Балтийск Калининградской области РФ.

подводной подготовки уже позади, то он явно ошибался. Было похоже на то, что инструкторы школы в Пиллау определенно пытались сделать все возможное, чтобы максимально «промыть» нас. И это работало. Прежде всего, физические условия стали еще более жесткими. Каждый день, несмотря на снег по колено, нас заставляли совершать марш на несколько километров; при этом из одежды на нас были только короткие спортивные шорты. Утренняя гимнастика выполнялась при таких же условиях. Через пару минут наши руки и ноги теряли всякую чувствительность от холода, но никто при этом не жаловался. Мы также совершали длинные форсированные марши, призванные повысить нашу выносливость. Но самым ненавистным для нас упражнением был бег вверх и вниз по песчаным дюнам вдоль побережья с надетыми противогазами. Малейшая выказанная слабость или жалоба только отягощали бы это упражнение.

Некоторые из физических упражнений явным образом содержали и психологические моменты подготовки. Так, например, мы получали приказание перепрыгивать через стену, не зная, что нас ждет на другой стороне, или спрыгивать с платформы, не зная, как высоко она находится и что нас ждет внизу. Тем из курсантов, которые не могли пересилить себя, давалась вторая попытка; но те, кто и во второй раз не мог выполнить упражнение, немедленно отчислялись из школы подводников. Порой нам вручали боксерские перчатки и сводили в поединках с превосходящими нас противни-

ками. Мои противники в таких поединках всегда были выше меня, порой на целую голову, но я старался устоять против них и держался, пока мог. При всем этом я старался выполнить то или другое упражнение, потому что мы все знали, что малейшая наша реакция обязательно фиксируется.

Когда наши инструктора не занимались с нами физической подготовкой, они готовили нас к той новой технике, с которой нам предстояло работать. Я был несколько разочарован, когда мне было предписано осваивать электрические моторы вместо дизельных двигателей, которые уже были моей специальностью. Вскоре я понял, что служба на подводной лодке требует от нас самых разнообразных знаний и каждый из нас должен был быть готов выполнять обязанности другого члена экипажа, который может быть ранен во время боевого похода. Во время занятий в классе инструктора требовали от нас той же мгновенной реакции, что и во время физической подготовки. Услышав обращенный к кому-либо из нас вопрос, мы мгновенно вскакивали со своего места, вытягивались по стойке «смирно» и давали максимально полный ответ на вопрос без малейшей задержки.

К окончанию курсов только примерно девять или десять курсантов из каждой сотни кандидатов оканчивали школу. Тех, кто отсеялся во время обучения, направляли на другие корабли военно-морских сил. Когда мне сообщили, что я успешно окончил школу, я был на вершине блаженства. Этот день стал величайшим в моей жизни.

Самые выдающиеся выпускники были назначены непосредственно членами экипажей подводных лодок, выполняющих боевые задания. Выпускники, показавшие менее значимые достижения, направлялись сначала на верфи, где они могли наблюдать последние этапы сооружения подводных лодок; таким образом они пополняли свои знания и глубже знакомились со структурой и функциями своих будущих подводных лодок. Здесь я снова получил подтверждение тому, что мои успехи в учебе были весьма основательны. Нашивка на левом рукаве моего мундира гласила, что я имею квалификацию моториста второго класса. После краткой побывки дома я получил приказ следовать для участия в боевых действиях в составе экипажа одной из подводных лодок 2-й флотилии, базирующейся в городе Лорьяне в оккупированной части Франции.

Я летал на крыльях наслаждения, пока старенький поезд медленно тащился по дороге в Лорьян. Довольно долго я всматривался в свое отражение в стекле окна, столь знакомое мне лицо в непривычной форме создавало какой-то полупрозрачный, призрачный образ, двигавшийся вдоль французской равнины. Мне пришло в голову, что крылья судьбы подхватили меня и влекут в самый центр могучего урагана событий, которым охвачен весь мир. Наши подводные лодки каждый месяц отправляют на дно океана десятки вражеских судов, и я тоже стану причастен к их славе! Я был уверен, что все это будет точно так, как в тех героических расска-

зах, которые я прочел в своих исторических книгах. Восторг и гордость переполняли мою душу по мере того, как поезд приближался к месту моего назначения.

Я изо всех сил пытался высмотреть остатки тех сражений, во время которых мы одержали столь удивительную победу над англо-французскими армиями в прошлом году, но мне удалось лишь мельком заметить один или два подбитых во время боев вражеских танка. В основном же было очень мало внешних намеков на военную кампанию прошлого года. Пожалуй, единственным признаком того, что Франция сражалась вообще, а не только проиграла большую войну, были указатели на железнодорожных станциях, обозначавшие на немецком языке расположение различных германских частей.

Спустя 18 изматывающих часов путешествия я наконец прибыл в Лорьян в Бретани. Этот живописный порт на атлантическом побережье был местом, где была построена первая германская база подводных лодок, что давало возможность воспользоваться нашим завоеванием Франции. По сравнению с нашими старыми базами на Балтийском и Северном морях, Лорьян позволял нашим подводным лодкам выходить непосредственно в Атлантический океан, не подвергаясь риску атаки во время длинного и опасного прохождения вокруг Британских островов. В гавани Лорьяна был построен громадный бетонный бункер для защиты наших подводных лодок от атак с воздуха. Подобные базы подводных ло-

док были построены также в Бресте, Ла-Рошели, Сен-Назере и Бордо.

Первые несколько дней я провел в Лорьяне, решая сотни раздражающих административных вопросов, требуемых военной бюрократией, чтобы отправить человека на войну. Когда эти мелочи, показавшиеся мне вечностью, наконец иссякли, меня в конце концов определили на подводную лодку U-105. Это была старая потрепанная лошадка подводной войны под командованием капитан-лейтенанта Георга Шева. Едва я успел устроиться на ней, как получил новое предписание – теперь местом моей службы была определена новая лодка U-505.

Во второй половине дня я отправился к тому защищенному железобетонном отсеку бункера, где была причалена U-505. По ее состоянию я мог сказать, что она только что была построена на верфи, об этом свидетельствовала заводская светло-серая краска с темно-серыми разводами, типичными для первых лет войны. На конической рубке лодки был изображен красивый символ – разъяренный лев, держащий в одной лапе боевой топор. Проходящий мимо докер сообщил мне, что эта эмблема символизирует командира лодки, имя которого на немецком языке означает «Лев». Подводная лодка пленяла своей красотой. Если бы U-505 была женщиной, в нее можно было бы влюбиться с первого взгляда.

В отличие от средних подводных лодок типа VII, которые составляли основу германского подводного флота вре-

мен войны, U-505 была одной из больших подводных лодок типа IX, сконструированных для самостоятельных действий на значительном удалении от баз на просторах Атлантического океана. Большое водоизмещение позволяло им нести больше горючего и торпед, увеличивало радиус действия и вооружение, по сравнению с их более мелкими кузинами. К сожалению, лодки типа IX обладали значительно большей длиной и более значительным весом, что делало их менее маневренными и более медленными при погружении, чем подводные лодки среднего размера, повышая их уязвимость при внезапных атаках с воздуха. Их строительство обходилось в три раза дороже, чем строительство лодок типа VII. Сочетание всех этих факторов определило то, что количество лодок типа IX никогда не превышало 25 % германского подводного флота в военное время.

Киль U-505 был заложен 12 июня 1940 года на верфи, специализирующейся на строительстве подводных лодок, Deutsche-Werft в Гамбурге. Она стала одной из первых лодок подтипа Модель С, 1232-тонная версия которой воплотила в себя последние достижения судостроения, базирующиеся на опыте военных действий. Подводная лодка имела 252 фута в длину и 15,25 фута в диаметре центральной секции⁵. Расстояние между ее килем и завершением перископа составляло 44,5 фута (13,55 м), то есть ее перископная глубина была

⁵ То есть примерно 77 м в длину и около 4,7 м в диаметре в метрической системе.

около 14 метров в европейской системе счисления. Отражая ненапряженные темпы германского промышленного производства в первые годы войны, строительство лодки было завершено почти за год.

Планировка U-505 было типичной для субмарин той эпохи. Начиная от носа, первым крупным помещением был носовой торпедный отсек. Установленные здесь четыре торпедных аппарата представляли собой основное противокорабельное вооружение нашей лодки. Помимо четырех торпед, уже покоящихся в трубах этих аппаратов, в этом же отсеке хранились на стеллажах еще четыре торпеды для перезарядки. Когда не было военных действий, этот отсек использовался также как носовой кубрик экипажа. Но места для всего экипажа в нем не хватало, поэтому каждое спальное место использовалось двумя членами экипажа: пока один спал, другой нес вахту. Спальные места свертывались и складировались в стороне, когда было необходимо вести огонь или перезаряжать торпедные аппараты.

Миновав носовой торпедный отсек, через водонепроницаемый люк в массивной переборке вы попадали в отсек унтер-офицеров. Этот отсек был столь же тесен, как и наш, но, по крайней мере, им не приходилось делить свою постель с кем-то еще.

Сразу же за койками унтер-офицеров располагался крошечный камбуз, где готовилась пища. Еда разогревалась на трех конфорках электроплиты и в двух небольших духовках,

которые также работали на электричестве. Здесь же находился небольшой холодильник и ящик для хранения продуктов. Поскольку камбуз был страшно тесным, запас свежих продуктов для похода распределялся на любом свободном пространстве лодки. Лишь когда боевое патрулирование затягивалось и мы подъедали запас продуктов, на лодке появлялось минимальное свободное пространство, в котором можно было разойтись. Независимо от того, какое количество свежих продуктов мы старались загрузить в лодку (обычно около четырех тонн), ко времени возвращения мы все страдали симптомами нездоровой диеты.

Следующими отсеками следовали офицерская кают-компания и рабочее место радиооператора/подводного акустика. Чтобы добавить хоть чуточку роскоши в помещение офицеров, переборки в их кают-компании были обшиты шпоном дуба. Если в данный момент не требовалось место для сна, нижние койки можно было сложить и образовать нечто вроде комнаты для собраний или проведения отдыха. Этот отсек также располагал такой роскошью, как бассейн для плавания. К сожалению, поскольку корабельная дистилляционная установка производила ежедневно только 64 галлона свежей воды⁶, которой едва хватало для приготовления пищи, питья и пополнения электролита в аккумуляторных батареях, этот офицерский бассейн оставался только символической роскошью.

⁶ Около 240 литров (если имеется в виду американский галлон).

Рабочее место радиооператора/подводного акустика также было популярным как место отдыха, особенно когда техники настраивались на популярную радиопередачу или проигрывали граммофонные пластинки. Напротив радиооператора располагалась каюта командира подводной лодки. Как и кают-компания, переборки его крошечной каюты были обшиты дубом, она также располагала бассейном. Если он не использовался, то закрывался опускной крышкой и превращался в небольшой письменный стол.

Следующий отсек, расположенный по центру подводной лодки, прямо под ее конической рубкой, был центральным постом управления всем кораблем. Он представлял собой оперативное сердце подводной лодки. Сотни рычагов, клапанов, датчиков, рукоятей и вентиляй покрывали буквально каждый квадратный дюйм этого отсека. Мое первое рабочее место как помощника в центральном посту управления находилось у передней переборки этого отсека. Там я должен был управлять гидравлическим подъемным устройством перископа. В ходе атаки командир работал перископом из конической рубки над отсеком. Через некоторое время меня перевели на пост в углу центрального поста по левому борту. На этом посту я нес гораздо большую ответственность: управлял примерно тремя дюжинами ручных вентиляй, которые позволяли заполнять и осушать различные балластные и уравнивательные цистерны.

За центральным постом управления, за другой водоне-

проницаемой переборкой, располагался дизельный отсек. Два громадных двигателя, которые мы прозвали «Джамбо»⁷, были девятицилиндровыми дизелями MAN⁸, способными развивать 2200 лошадиных сил каждый. Со стандартной загрузкой дизельного топлива в количестве 208 тонн эти дизели обеспечивали нам запас хода приблизительно в 13 000 морских миль (примерно 24 000 км). Максимальная скорость, которую позволяли развить эти дизели, составляла чуть более 18 узлов (более 33 км/ч). Разумеется поскольку «Джамбо» являлись двигателями внутреннего сгорания, они могли работать только тогда, когда лодка двигалась в надводном положении. Лишь позднее в ходе войны спускаемые на воду подводные лодки стали оснащать устройством шноркель, которое позволяло нашим субмаринам ходить под дизелями на перископной глубине.

Мы всегда сочувствовали перемазанному смазкой и сажей экипажу дизельного отсека, который мы дружески прозвали «черным экипажем». Этот отсек всегда был полон ужасным шумом и удушливыми выхлопами, когда работали «Джамбо». Еще хуже приходилось всем, когда какой-нибудь молодой член экипажа в центральном посту перекрывал клапан

⁷ «Джамбо» (англ.) – слон.

⁸ MAN – немецкая машиностроительная компания, специализирующаяся на производстве грузовых автомобилей, автобусов и двигателей. Образована в 1758 г., ранее носила название Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (Машиностроительная фабрика Аугсбург-Нюрнберг, АО). Штаб-квартира расположена в Мюнхене.

чуть раньше, когда дизели еще работали. В этом случае они высасывали воздух из двух отсеков, создавая разряжение, больно влияющее на уши экипажа.

Для движения под водой мы располагали двумя электромоторами фирмы «Сименс», питавшимися от аккумуляторов, которые обеспечивали нам скорость подводного хода в 7 узлов (около 13 км/ч) и радиус действия примерно 63 мили (около 117 км). Два длинных стеллажа 110-вольтовых аккумуляторов постоянного тока, расположенных под пайолами⁹ внутренней палубы, необходимо было перезаряжать примерно через 10 часов хода на электромоторах. Требовалось примерно 7 часов хода на дизелях, чтобы полностью зарядить аккумуляторы. Двигаться 7 часов по поверхности моря, не погружаясь, практически не составляло проблем в начале войны. Но позднее, когда конвой наших противников стала прикрывать авиация с эскортных авианосцев, их самолеты частенько заставляли нас прекращать зарядку аккумуляторов и не позволяли эффективно действовать в подводном положении, превращая нас для противника буквально в сидящую на месте утку, только находящуюся под водой, с разряженными аккумуляторами. Отсек электромоторов был расположен ближе к корме сразу же за отсеком дизелей. В этом же отсеке располагались пульт управления электромо-

⁹ Пайол или пайола – съемный полностью или частично деревянный настил или коврик на дно шлюпки, на деку грузового трюма, румпельных и прочих судовых и корабельных помещений, на палубу судна (у старых судов до 1970-х гг.), на палубу провизионных кладовых.

торами, управление рулями и воздушный компрессор.

Внутренняя планировка подводной лодки завершалась кормовым торпедным отсеком. В нем располагались только два торпедных аппарата, а также восемь спальных мест для шестнадцати членов экипажа. В самом дальнем конце кормового отсека было установлено вспомогательное рулевое колесо на случай выхода из строя обычного рулевого управления.

Все эти отсеки были заключены в одну большую сигарообразную конструкцию, называемую прочным корпусом. Прочный корпус был сделан из толстых листов спецстали, чтобы противостоять мощному давлению воды, действующему на корпус при погружении подлодки. В технических документах на лодку была указана максимальная глубина погружения – 100 метров, но в случае чрезвычайных обстоятельств мы могли погружаться на вдвое большую глубину – или еще глубже. Снаружи к прочному корпусу были прикреплены другие различные цистерны. Часть их была балластными цистернами, в которые закачивалась морская вода или вытеснялась воздухом, с целью погрузиться или всплыть на поверхность соответственно. Цистерны поменьше, дифференциальные, использовались с целью большего контроля нашего погружения. Другие цистерны содержали наш запас дизельного топлива. Весь подводный корабль был заключен во внешний, так называемый легкий корпус, изготовленный из более тонкой листовой стали.

Плоская верхняя поверхность легкого корпуса называлась нашей верхней палубой. Деревянный настил, покрывавший верхнюю палубу, создавая трение с нашей обувью, давал нам возможность передвигаться по ней. На первый взгляд верхняя палуба нашей подводной лодки была совершенно пустынна. Однако под деревянным настилом располагались прочные вместительные цилиндры, в которых хранились десять запасных торпед. Изначально U-505 была вооружена большим 105-мм палубным орудием, установленным на верхней палубе прямо перед конической рубкой. Но позднее, когда в ходе войны артиллерийские атаки на суда противника стали совершенно непрактичными, палубное орудие было демонтировано и заменено зенитной установкой.

На верхней же палубе, точно над центральным постом управления, располагалась надстройка подводной лодки. Надстройка эта представляла собой боевую рубку, которая действовала в качестве командирского поста управления в ходе сражения на перископной глубине. Наверху конической рубки располагался открытый сверху мостик. Платформы для нашего различного зенитного вооружения располагались за мостиком ближе к корме. Понятно, что мостик и зенитные установки могли быть задействованы, только когда подводная лодка находилась в надводном положении. Поверх всего этого возвышалась перископная труба.

На момент окончания своей постройки U-505 была са-

мым совершенным орудием войны. Однако необходимо было помнить, что с точки зрения техники она была только «ныряющей» лодкой. Это означает, что она, подобно всем так называемым подводным лодкам того периода, была по преимуществу надводным кораблем, обладающим временной способностью погружаться под воду на незначительное время. Подлинные подводные лодки, при создании которых в них была заложена возможность проводить под водой большую часть времени, были созданы ближе к концу войны, когда появились и пошли в серию наши великолепные подводные лодки XXI серии¹⁰.

На следующее утро я представился моему новому начальнику, командиру U-505 капитан-лейтенанту Акселю Олафу Лёве. Он оказался человеком среднего роста, с головой украшенной густой шевелюрой непокорных темных волос. Первое мое впечатление о нем оказалось не особенно благоприятным. Он показался мне весьма небрежным как в одежде, так и в поведении. Разговор со мной он начал в неформальной, почти дружеской манере, которая резко контрастировала с авторитарным тоном инструкторов училища подводного плавания. И он совсем не совпадал с образом командира

¹⁰ Германские субмарины XXI серии были самыми совершенными подлодками Второй мировой войны. Имели необычайно мощную аккумуляторную батарею и высокую скорость подводного хода. Водоизмещение надводное 1621 т, подводное 1819 т, длина 76,7 м, ширина 6,6 м, максимальная скорость под водой 17,2 узла (31,9 км/ч), максимальная глубина погружения 200 м, вооружение 6 торпедных аппаратов и 2 спаренные 20-мм пушки.

подводной лодки, которых я представлял, читая свои приключенческие книжки!

Но скоро я обнаружил, что спокойная, несколько небрежная манера поведения базировалась на прочном основании высокого профессионализма и способностей. А мои будущие боевые товарищи растолковали мне, что очень хорошим офицерам нет никакой необходимости швыряться направо и налево приказаниями, им достаточно вести подчиненных своим собственным примером. Лёве был именно таким офицером.

Командир усадил меня в свою тесную каюту и принялся расспрашивать меня о моей семье, о пройденной подготовке и о моем отношении к службе на подводных лодках. Все время нашего краткого разговора я чувствовал на себе быстрые, пронизывающие взгляды его глаз, которыми он оценивал мои ответы. Через несколько минут разговора он перешел к существу вопроса. Его глубокий, мягкий голос внезапно сменился сугубо деловым тоном.

– Гёбелер, из ваших документов ясно, что вы подготовлены для работы с электродвигателями, а к тому же имеете сертификат мастера по обслуживанию дизельных двигателей. Военный флот требует двух специалистов в лице одного члена экипажа. Ну а я предпочитаю иметь трех специалистов в одном лице. Если вы примете мое предложение, то я назначу вас на рабочее место в центральном посту управления. Работа многогранная, и даже незначительная ошибка

может привести к затоплению лодки, но полагаю, вы с ней справитесь. Если же она придется вам не по душе, вы всегда сможете занять свое место в дизельном отсеке. Что вы скажете на это?

Я не колебался ни секунды, принимая предложение своего командира. На лице Лёве расплылась улыбка, означающая, как мне кажется, что его оценка меня оказалась правильной. Скрепляя нашу договоренность, мы крепко пожали друг другу руки. Затем я встал по стойке «смирно», отдал честь и пошел переносить мои пожитки на борт моей новой лодки.

Следующие несколько дней я провел, вживаясь в повседневный быт члена экипажа боевой подводной лодки. Я ожидал определенной зависти со стороны других членов экипажа из-за моего назначения в центральный отсек управления, но оказалось, что я ошибался. Командир уже создал себе репутацию, что назначаемый им человек в полной мере соответствует своему боевому посту, что бы там ни говорилось в его документах. На лодке служили даже двое парней, у которых в свое время имелись проблемы с полицией. Ни один другой командир не взял бы их на свою лодку, но Лёве готов был их держать в своей команде, пока они хорошо справляются со своей работой. Он даже как-то сказал, что если они проявляют такую же находчивость, сохраняя нашу лодку на плаву, с какой находчивостью уклонялись ранее от тюрьмы, то тем лучше!

Причины, по которым имелись вакантные места в экипаже U-505, которые надо было заполнить в первую очередь, объяснялись тем, что несколько человек из первоначального экипажа не подходили для перевода из Германии в Лорьян. Наш командир использовал свои навыки в оценке людей для того, чтобы сознательно сформировать экипаж, который мог бы работать как одна команда.

Самый важный урок, преподанный нам капитан-лейтенантом Лёве, гласил: звания и награды не значат ничего на борту U-505; имеет значение только то, как человек выполняет свои обязанности в качестве члена команды.

Со временем мы выяснили, что каждый из нас имеет свои специфические сильные и слабые стороны; и организовывались соответственно этому. Так, например, один из моих лучших друзей был великолепным моряком при нормальных условиях. Я хочу сказать, что он был абсолютно идеален, а кроме этого, был душой нашей компании.

Но как только около подводной лодки начинали рваться глубинные бомбы, он становился бесполезен. Мы все это знали, поэтому, когда дела шли плохо, кто-нибудь автоматически брал на себя его обязанности. Я думаю, что это глубокое знание личности друг друга и помогло нам преодолеть проблемы, с которыми мы столкнулись позже, уже под руководством других командиров.

Я проводил дневные часы, изучая тонкости своих обязанностей в центральном посту управления. Моя основная ра-

бота заключалась в обслуживании гидравлической системы поднятия и опускания перископа и управления ею во время боя. Другая моя основная обязанность заключалась в передаче команд из конической боевой рубки над нами членам экипажа в центральном посту управления. Снова и снова я напоминал себе, что один неправильно понятый или переданный приказ может стать для нас роковым. Вскоре я уже демонстрировал мастерство в исполнении этих обязанностей.

Во время свободных от вахты часов я читал технические руководства и постепенно знакомился со всем экипажем. Я узнал о первом испытательном походе U-505 и о ее переходе из военно-морской базы в городе-порте Киль на Балтике в Лорьян. Вместо того чтобы проследовать туда гораздо более коротким, но гораздо более опасным путем через пролив Ла-Манш, U-505 обогнула с севера Британские острова, а затем направилась на юго-восток к Лорьяну. Пару раз во время перехода на U-505 замечали английские эсминцы, но оба раза сильное волнение на море препятствовало атаке. Мои товарищи по экипажу предупреждали меня о морской болезни, «последнем испытании» для каждого моряка.

В начале февраля последние приготовления были завершены для выхода в наше первое боевое плавание в заданный район. Прежде всего буквально целая гора различных запасов была погружена на борт лодки. Внутренность нашей субмарины теперь, когда погрузка была закончена, гораздо больше напоминала интерьер гастронома, чем грозного бо-

евого корабля.

Несколько последних ночей перед выходом в боевое плавание я почти не мог спать. В то время как последние члены нашего экипажа вкушали ночную жизнь Лорьяна, я лежал на своей койке, читая и перечитывая должностные инструкции. Я также находил утешение в Библии, которую моя мать дала мне на прощание. Я читал молитвы, надеясь на то, что мое поведение в бою будет достойным моей семьи, моей страны и угодным Господу.

Глава 2

Мой первый боевой поход

Мое первое военно-морское приключение на борту U-505 началось 11 февраля 1942 года с довольно церемонно обставленного выхода из Лорьяна. Члены экипажа, не занятые вахтой, выстроились узким парадным строем на верхней палубе. Остальные члены экипажа исполняли свои обязанности на своих постах внутри лодки. Я отчаянно старался не допустить какой-либо оплошности в самом начале этого первого настоящего боевого похода нашей подводной лодки. Командир и вахтенные офицеры тесной группой стояли на мостике, который по этому поводу был украшен гирляндами цветов. Волна возбуждения прошла по всем нам, когда капитан-лейтенант Лёве громко скомандовал отдать швартовы.

Отдача швартовых тросов стала сигналом для исполнения местным оркестром серии прощальных маршей. Три громких возгласа «Ура!» прокричали все собравшиеся проводить нас в поход в доках, а эхо повторило их крики, отразившись от стен скупо освещенных бункеров. В это время, ровно в 18:00, наша лодка начала медленное движение по темной маслянистой воде вокруг причала для субмарин в гавань Лорьяна.

Отойдя от причала, мы встали в кильватер подводной лодки U-68, которая должна была проводить нас до пункта расставания. На внешнем рейде гавани мы встретились с нашим эскортом, малым минным тральщиком. Музыка и приветственные крики постепенно затихали вдали, когда наша небольшая флотилия прокладывала свой путь до Пор-Луи, последнего клочка дружественной земли, который мы сможем видеть еще некоторое время.

Капитан-лейтенант Лёве повернулся к вахтенному офицеру и сказал:

– Ноллау, выбросьте цветы за борт.

Согласно старинной военно-морской традиции является плохим предзнаменованием нести на борту корабля цветы, не имея в виду земли. Обер-лейтенант Ноллау кивнул, подтверждая распоряжение, и цветы полетели за борт. Никто не хотел оскорбить морского бога Нептуна во время нашего первого похода против неприятеля!

Когда глубина океана достигла 200 метров, мы совершили наше последнее тестовое погружение, предварительную процедуру, выполняемую всеми подводными лодками, выходящими на боевое патрулирование. После успешного прохождения этого испытания мы всплыли на поверхность и просигналили нашему эскорту: «Все в полном порядке».

В ответ они просигналили нам: «Счастливого возвращения и удачной охоты!», после чего развернулись и отправились обратно в порт. Теперь мы были предоставлены самим

себе.

Наши дизели взревели на полных оборотах, и нос U-505 начал рассекать себе путь через волны Бискайского залива. Послеобеденное время нашего выхода в море было расчитано так, чтобы пересечь пространство залива под покровом тьмы. Англичане не переставали вести непрерывное наблюдение за поверхностью залива и воздушную разведку, направленные на обнаружение выхода наших субмарин в море и их возвращение в порт. Вскоре мы даже прозвали это место «кладбищем подводных лодок» из-за всех несчастных субмарин, потопленных здесь. Ближе к концу войны большинство подводных лодок не имело шансов вступить в единоборство с неприятелем, не преодолев предварительно кордон смерти, поставленный союзниками по антигитлеровской коалиции вокруг портов базирования наших субмарин. Несмотря на наши опасения относительно того, что ждало нас в битве за Атлантику, мы были полны решимости не быть захваченными здесь и не быть потопленными, пока мы не прольем кровь противника.

Довольно скоро после того, как наш эскорт предоставил нас нашей судьбе, мы услышали клик интеркома – громкоговорящей системы внутренней связи. Каждый из нас насторожил уши, повернувшись к ближайшему громкоговорителю, чтобы не пропустить ни одного слова командира, доносившемуся до нас сквозь грохот дизелей.

«Говорит капитан-лейтенант. Нами получен приказ вести

охоту вдоль побережья Западной Африки. Районом наших операций будет точка сбора союзнических конвоев на траверзе порта Фритаун. Нам будут противостоять самые быстрые суда, охота за которыми определенно будет не легким делом. А тем временем держите глаза открытыми и будьте бдительны! Это все, что я хотел вам сказать».

Мало кто из нас, членов экипажа, представлял себе, где находится Фритаун. От офицеров мы узнали, что это столица и порт страны Сьерра-Леоне¹¹

¹¹ В то время (и до 1961 г.) британская колония.

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.