

ВЛАДИМИР НАГИРНЯК



ПОДВОДНЫЕ АСЫ

III РЕЙХА

Военная библиотека Warspot

Владимир Нагирняк

Подводные асы Третьего Рейха

«Яуза»

2019

УДК 327
ББК 66.4

Нагирняк В. А.

Подводные асы Третьего Рейха / В. А. Нагирняк — «Яуза»,
2019 — (Военная библиотека Warspot)

ISBN 978-5-00155-069-3

На протяжении почти шести лет подводники Третьего рейха вели в Атлантике борьбу с конвоями союзников, пытаясь осуществить подводную блокаду Великобритании. Подчиненные командующего подводными силами кригсмарине Карла Деница, использовали для нападения на конвои групповую тактику, которая стала известна, как тактика «волчьих стай». За это немецкие подводники получили от противника прозвище «серые волки». За эти шесть лет, по данным британского Адмиралтейства, немецкие подлодки потопили 2775 торговых судов общим тоннажем в 14 573 000 брт. Однако на тысячу командиров подводных лодок, принимавших участие в боевых действиях, лишь 34 человека добились яркого результата, а именно потопили 100 000 брт и более торгового тоннажа. Их принято именовать подводными асами. Эти 34 аса отправили на дно 873 судна общим тоннажем почти 5 млн брт (4 826 238). Российским любителям истории немецкие подводные асы не слишком хорошо известны. Эта книга является попыткой закрыть имеющуюся «бреешь» в знаниях о немецких подводниках и подводной войне, которую они вели. Читатель может познакомиться не только с действиями таких известных командиров подводных лодок, как Отто Кречмер и Вольфганг Лют, но открыть для себя менее известные персоналии Битвы за Атлантику – Отто Итеса, Вернера Хенке, Ганса-Гартвига Тройера и других.

УДК 327
ББК 66.4

ISBN 978-5-00155-069-3

© Нагирняк В. А., 2019

© Яуза, 2019

Содержание

От автора	6
Подводные асы третьего рейха: цена рыцарского креста	8
Отто Кречмер	11
Золотая подкова Отто Кречмера: начало	11
Первый блин комом	11
Люфтваффе против кригсмарине	11
«Первая кровь»	12
«Ловушка» и конвой	13
Охота на «грека»	14
За двумя зайцами	14
Последнее судно	15
«Поход за крестом» лучшего аса	17
Обезьяна, кот и канарейка	17
«О, снова мои друзья из “Кланов”»!	17
Бананы идут ко дну	18
Долгожданный конвой	19
Проблемы волка внутри овечьего стада	20
Рыцарский крест с натяжкой	21
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Владимир Нагирняк

Подводные асы Третьего Рейха

От автора

Во время Второй мировой войны в Мировом океане практически не осталось места, где бы не вели боевые действия немецкие подводные лодки. Основной зоной их активности стал Атлантический океан. На протяжении почти шести лет подводники Третьего рейха вели там борьбу с конвоями союзников, пытаясь осуществить подводную блокаду Великобритании. Подчиненные командующего подводными силами кригсмарине Карла Деница использовали для нападения на конвои групповую тактику, которая стала известна как тактика «волчьих стай». За это немецкие подводники получили от противника прозвище «серые волки».

Подводная война в Атлантике длилась с переменным успехом до мая 1943 года. Но этот месяц стал для неё переломным, так впервые за войну противолодочные силы союзников сменили оборонительную стратегию на наступательную. В мае 1943-го «волчьи стаи» потерпели сокрушительное поражение. Дениц потерял тогда в море четыре десятка лодок и около двух тысяч подводников погибшими и пленными. Он был вынужден временно вывести свои субмарины из Северной Атлантики, где кроме неудач и гибели их тогда ничего не ждало.

Спустя несколько месяцев «серые волки» вернулись на маршруты североатлантических конвоев союзников. Но им так и не удалось перехватить инициативу и продолжить подводную войну в том же формате. Это время безвозвратно ушло. Тем не менее гросс-адмирал Дениц решил продолжать борьбу, швыряя в «топку» Атлантики свои подводные лодки, не считаясь с потерями. Такое положение дел продолжалось до 5 мая 1945 года, когда немецкие подводники получили приказ прекратить боевые действия против союзников по антигитлеровской коалиции. За время войны Германия потеряла в море 648 субмарин, на которых погибло почти 27 000 подводников.

Несмотря на поражение, подчиненные Деница сумели нанести большой урон торговому судоходству своих противников. По данным британского Адмиралтейства за время Второй мировой войны немецкие подлодки потопили 2775 торговых судов общим тоннажем в 14 573 000 брт. В ходе Битвы за Атлантику они неоднократно наносили болезненные удары союзникам, выбирая слабые места в их противолодочной обороне. Наиболее известными операциями немецких подводников стали:

- нападения «волчьих стай» на конвои осенью 1940 года,
- набег группы подводных крейсеров к африканскому порту Фритаун весной 1941-го,
- избиение судов у Восточного побережья США и в Карибском бассейне в первом полугодии 1942 года,
- набег подводных крейсеров к Кейптауну и в Индийский океан осенью 1942 – зимой 1943 годов.

Получается, что в сравнении с довоенными оценками, 34 командира подлодок в ходе подводной войны уничтожили или треть торгового флота Британской Империи, или больше половины торгового флота США, или весь торговый флот Норвегии¹. Поэтому неудивительно, что в странах их бывших противников, союзников СССР по антигитлеровской коалиции, под-

¹ Без учета каботажников и судов менее 1600 брт торговый флот Великобритании составлял около 3000 судов на 17,5 млн брт, торговый флот США имел приблизительно 1400 судов на 8,5 млн брт, а торговый флот Норвегии включал в себя около 800 судов на 4,2 млн брт.

водным асам Деница уделяют повышенное внимание, в виде публикаций исторических трудов и мемуаров.

Но российским любителям истории немецкие подводные асы не слишком хорошо известны. Это вызвано очень небольшим количеством работ советских и российских историков о подводной войне, а также малым количеством переводов трудов западных историков по этой теме. Объяснить это можно тем, что во время Великой Отечественной войны для СССР был главным сухопутный театр военных действий, а не морской. Но союзнические караваны везли из США помощь по Ленд-лизу, и, топя суда в Атлантике, немцы отправляли на дно и грузы для советского фронта. Поэтому Битва за Атлантику оказывала на него достаточно большое влияние.

Эта книга является попыткой закрыть имеющуюся «бреешь» в знаниях о немецких подводниках и подводной войне, которую они вели. Она представляет собой сборник статей о некоторых подводных асах, описывающих их карьеру в кriegсмарине или отдельные походы и боевые эпизоды. Читатель может познакомиться не только с действиями таких известных командиров подводных лодок, как Отто Кречмер и Вольфганг Лют, но и открыть для себя менее известные персоналии Битвы за Атлантику – Отто Итеса, Вернера Хенке, Ганса-Гартвига Тройера и других.

Хотелось бы выразить глубокую признательность Евгению Скибинскому (США), Наталье Гаврюшиной (Россия) и Игорю Борисенко (Россия) за помощь, оказанную в создании этих работ.

Владимир Нагирняк

Подводные асы третьего рейха: цена рыцарского креста

В истории Битвы за Атлантику постановка знака равенства между терминами «немецкий подводный ас» и «кавалер Рыцарского креста» является вполне уместной. Сегодня мало для кого являются секретом сведения о существовавшей в подводном флоте Третьего рейха системе награждений высшей степенью Железного креста – Рыцарским крестом. Упоминания о ней часто встречаются в различных книгах и статьях о немецких подводниках. Постараемся разобраться с историей возникновения этой системы и эффективностью ее действия в годы войны и выяснить, как и за какие заслуги получали эту награду немецкие подводные асы.

Первым, кто получил эту награду, стал командир лодки U 47 капитан-лейтенант Гюнтер Прин за совершенный им прорыв в главную базу британского флота Скапа-Флоу и потопление британского линкора «Ройял Оук» в ночь с 13 на 14 октября 1939 года.

Среди историков существует мнение, что операция была задумана лично Карлом Деницем. С ее помощью хитроумный адмирал рассчитывал убить сразу двух зайцев – нанести ущерб врагу и поднять свой авторитет в глазах руководства Рейха. По мнению командующего подводными силами Деница, его непосредственный начальник гросс-адмирал Эрих Редер подводные лодки не особо жаловал, и Дениц был не против получить карт-бланш для активного развития подводного флота.

Берлин встретил Прина и его экипаж восторженно, а Рыцарский крест командиру U 47 вручал лично Гитлер. Вот как описывал этот момент сам Прин: *«Я подхожу к фюреру и докладываю ему о выполнении задания. Он благодарит, подает мне руку. Затем вручает Рыцарский крест Железного креста и одновременно награды всему экипажу»*. Вероятно, это был единственный случай, когда подводник получил Рыцарский крест из рук фюрера, так как в дальнейшем награждение производили или Редер, или Дениц, а к вождю Рейха командиры лодок приглашались только за Дубовыми листьями и другими высшими степенями ордена.

Награждение Прина дало «зеленый свет» для получения Рыцарского креста другими командирами за успешные действия против вражеского судоходства и военных кораблей. После Скапа-Флоу потопление командиром подлодки большого военного корабля, типа линкора или авианосца, практически автоматически делало его кавалером Рыцарского креста. Впрочем, стоит напомнить, что первым в немецком флоте в данном деле отличился вовсе не Прин, а командир U 29 капитан-лейтенант Отто Шухарт, который 17 сентября 1939 года тремя торпедами отправил на дно британский авианосец «Корейджес».

Разумеется, это событие не осталось без внимания, и награждать экипаж U 29 в Вильгельмсхафен приехал сам фюрер. Однако из рук Гитлера Шухарт получил не Рыцарский крест, а Железный крест I и II степеней одновременно. Существует мнение, что получить обе степени ордена сразу было очень почетным делом, и таким образом Шухарт стал единственным командиром подводной лодки, удостоенным такой чести. Однако этот случай показывает, что система наград для подводников кригсмарине в самом начале войны была еще не отработана, и командование ВМС Германии попросту не знало, как оценивать такие подвиги. Можно предположить, что если бы не прорыв Прина, то еще несколько командиров получили бы две степени Железного креста сразу. Однако после награждения Гюнтера Прина «семафор был открыт», и командиры стали представляться к Рыцарскому кресту.

Однако основной целью подводного флота того времени были торговые суда противника. Поэтому Карл Дениц решил, что в этом случае Рыцарского креста будет достоин только тот командир, который достигнет отметки в 100 000 тонн потопленного тоннажа. Эта цифра должна была стимулировать командиров подлодок в походах более смело и агрессивно прово-

дить атаки, что должно было сказаться на потерях противника, а значит, и приближать успехи подводных сил кригемарине к заветной цифре в 300 000 тонн в месяц. Именно при таких потерях противник, по расчетам Деница, должен был терять больше, чем успевал построить. Однако у этой системы был и побочный эффект – так называемый оверклейм, или завышение реального результата, достигнутого подлодкой в походе. Оценка командиром лодки тоннажа потопленного судна обычно имела тенденцию к увеличению для более быстрого набора заветного тоннажа, но, так или иначе, правило было создано – Рыцарский крест за 100 000 тонн, а за 200 000 – Дубовые листья к нему.

Первым немецким подводником, которого Дениц оценил по новому правилу как достойного награды, стал командир U 48 капитан-лейтенант Герберт Шульце, который достиг заветной цифры к 1 марта 1940 года. На тот момент реальные успехи Шульце составили 16 потопленных судов общим тоннажем 109 074 тонны².

В последующей Норвежской кампании немецкие лодки успехами не блистали. Причиной их неудач стал «торпедный кризис», когда отказы торпед лишили подводников абсолютного большинства их побед. Это могло негативно повлиять на боевой настрой экипажей, поэтому, прежде чем это могло случиться, подводников необходимо было поощрить и наградить. Как пишет в своем труде американский историк Клэй Блэйр, гросс-адмирал Редер специально сделал ряд посещений баз подлодок, где встречался с личным составом, а затем наградил 21 апреля Деница Рыцарским крестом, подчеркнув, таким образом, заслуги подплава. Дениц, в свою очередь, в мае представил к этой награде двух командиров – корветтен-капитана Вернера Хартмана с U 37, потопившего к тому времени 19 судов на 79 818 тонн, и уже упомянутого выше Отто Шухарта за его успех с «Корейджесом».

Летом 1940 года наступил период, который сами подводники окрестили «счастливыми временами», когда немецкие лодки, пользуясь ослаблением британской противолодочной обороны, топили много судов при полном отсутствии потерь со своей стороны. Другой причиной, повлиявшей на успехи немцев, стало перебазирование лодок во Францию, что существенно сократило им путь до маршрутов конвоев в северной Атлантике. За это время на командиров субмарин пролился дождь из Рыцарских крестов – кавалерами ордена стали 15 человек. Среди награжденных были широко известные сейчас Отто Кречмер, самый успешный подводник Второй мировой, потопивший 40 судов на 208 954 тонн, три вспомогательных крейсера на 46 440 тонн и один эсминец, Йоахим Шепке, Вольфганг Лют и другие. Это был триумф немецкого подводного флота, и Дениц не жалел для своих любимцев наград.

С наступлением 1941 года успехи немецких подлодок пошли на убыль. За этот год кавалерами Рыцарского креста стали ещё два десятка командиров, часть из которых командовала крейсерами IX серии, беспощадно избивавшими весной торговое судоходство у западных берегов Африки. Эта операция дала основной вклад в «копилку» потопленного тоннажа, так как атаки союзных конвоев в северной Атлантике уже не напоминали «ночи длинных ножей» осени 1940 года. Действия на дальних коммуникациях в условиях слабой противолодочной обороны противника давали больше шансов получить награду. Правда, стоит отметить, что на Средиземном море блеснули мастерством Ганс-Дитрих фон Тизенгаузен и Фридрих

Гуггенбергер, потопившие британские линкор «Бархэм» и авианосец «Арк Ройял». Награда за такие яркие успехи не заставила себя ждать – оба получили Рыцарский крест. Следующий, 1942 год стал самым успешным временем с точки зрения набора потопленного тоннажа. Операция «Паукеншлаг»³ в прибрежной зоне США, бойня в Мексиканском заливе, нападение группы лодок «Айсбэр» на Кейптаун и другие успехи сделали кавалерами Рыцарского креста около 40 командиров подводных лодок. Однако действовать в северной Атлан-

² Здесь и далее по данным сайта www.uboat.net.

³ Paukenslag (нем.) – «Удар в литавры».

тике становилось все труднее, и Дениц решил внести изменения в свое правило, действовавшее с начала войны. Со второй половины 1942 года уже было не обязательно иметь на своем личном счету 100 000 тонн. Новая система оценки успехов для награждения Рыцарским крестом теперь учитывала количество походов, их длительность и, разумеется, потопленные суда. Теперь командир лодки мог получить награду из рук Деница, совершив пару результативных походов, в ходе которых мог и не набрать заветные 100 000 тонн, но действовать агрессивно и успешно.

В дальнейшем этот критерий стал основополагающим для получения награды, но чем труднее становились условия, в которых действовали подлодки, тем меньше в штабе Деница обращали внимание на личный счет командира. К концу войны обладателем Рыцарского креста мог стать командир, агрессивно проводивший один поход и потопивший всего лишь несколько судов. Разумеется, такая система стимулировала рост оверклейма, чему также способствовало принятие на вооружение подводным флотом Германии самонаводящихся и маневрирующих торпед. В результате подводники стали больше опираться в своих докладах об успехах не на реальные доказательства поражения цели, а на возможные, вроде «слышали взрыв торпеды – а значит, и попали». Это способствовало появлению таких кавалеров Рыцарского креста, как Альбрехт Бранди и Карл Фляйге, заявленные успехи которых оказались в итоге дутыми.

Таким образом, получение столь престижной для немецкого подводника награды, требовавшее в первые годы войны немало усилий, в итоге деградировало в пропагандистскую акцию с целью поднятия боевого духа. Разумеется, подобной «уценке» высшей награды Третьего рейха способствовало усиление противолодочных сил союзников с их последующими успехами в борьбе с немецкими подлодками, что в результате привело Германию к проигрышу подводной войны в 1943 году.

Стоит отметить, что изначально система награждения командиров подводных лодок действительно способствовала достижению успехов в Атлантике. Чтобы заслужить награду, командирам было необходимо демонстрировать свои лучшие личные качества, искать встречи с противником и активно его атаковать. Сохранились любопытные свидетельства того, как оценивали эту награду сами подводники. Вот что писал в своих мемуарах немецкий подводный ас Петер Кремер:

«...командир с Рыцарским крестом особенно ценился экипажами лодок. Он гарантировал определённую безопасность, так как молодой неопытный командир, желая во что бы то ни стало заработать орден, слишком часто действовал поспешно и опрометчиво, подвергая свою команду ненужному риску. По крайней мере, рядовые матросы смотрели на это именно так. Все они были готовы сражаться, но, разумеется, любой из них хотел остаться в живых».

Подводя итоги, нельзя не отметить тот факт, что командующий подводными силами Германии был не только талантливым организатором, но и неплохим психологом, умело использовавшим Рыцарский крест как стимул для повышения результативности своих подчиненных. За время войны этой награды были удостоены 124 командира субмарин, из которых 34 человека на своем личном счету имели 100 000 тонн потопленного тоннажа или более.

Отто Кречмер

Золотая подкова Отто Кречмера: начало

«Потеря U 99 и пленение её командира, который, согласно заявлениям немцев, потопил значительно больше британского тоннажа, чем любой другой командир немецкой лодки, является серьезным ударом по немецким пропаганде и боевому духу», – именно так охарактеризовал разведотдел британского Адмиралтейства победу над Отто Кречмером 17 марта 1941 года. Кречмер был известен как «Король тоннажа»: Денищем ему было засчитано 338 000 брт, из которых львиная доля пришлась на походы на лодке U 99. За такие успехи подводный ас был объявлен национальным героем.

Послевоенная ревизия успехов немецких подводников снизила результат Кречмера до 255 394 брт потопленных, 53 478 брт поврежденных судов и судна на 2136 брт, захваченного как приз. Однако и такие успехи остались непревзойденными. Дорогу к ним Кречмер начал в июне 1940 года, совершив на U 99 свой первый поход в Атлантику.

Первый блин комом

18 апреля 1940 года в Киле в строй кригсмарине вступила U 99 – новенькая «семерка» типа VIIВ, командиром которой был назначен капитан-лейтенант Отто Кречмер. Десятидневный курс тренировок и испытаний не выявил у лодки изъянов, и она была признана годной для использования в боевых действиях. Приняв на базе торпеды, топливо и провизию, вечером 18 июня 1940 года U 99 вышла из Кили в свой первый боевой поход. Спустя двое суток штаб подводных сил получил сообщение от Кречмера с запросом о заходе в Норвегию, чтобы высадить там старшину-дизелиста, которого скрутил приступ ревматизма. Дениц дал «добро» на заход в Берген, но ни командующий, ни экипаж U 99 не могли предположить, чем все это обернется.

20 июня 1940 года для перехода из Тронхейма в Киль в море в сопровождении эсминцев вышел линкор «Шарнхорст». Так вышло, что U 99, направлявшаяся в Берген, оказалась в районе движения корабельной группы. В 16:23 21 июня она была замечена и атакована корабельным самолетом-разведчиком с «Шарнхорста» «Арадо» Ar 196, который принял её за британскую субмарину. Он метко положил бомбы рядом с погружавшейся U 99, взрывы которых вывели из строя перископ и нанесли ей ряд других повреждений.

После случившегося лодка уже не имела другого выбора, как идти в Берген. Утром 22 июня Кречмер высадил там своего больного подводника, но задерживаться в Норвегии не стал, решив возвращаться в Германию. Как оказалось, это было рискованное решение: в течение следующего дня лодка дважды становилась целью для британских самолетов. Но все обошлось благополучно, и днем 24 июня U 99 сначала достигла острова Гельголанд, а рано утром следующего дня пришла в гавань Вильгельмсхафена.

Люфтваффе против кригсмарине

Ремонт занял двое суток. Рано утром 27 июня Кречмер вышел в бухту Ядебузен для проверки качества ремонта. Была обнаружена неисправность левого дизеля, которая была устранена силами экипажа. Закончив ремонт к вечеру, Кречмер встретился с кораблями эскорта, которые сопроводили его до прохода в минных полях. U 99 вышла в открытое море, взяв курс

на пролив Фэр-Айл для выхода в Атлантику, но Северное море не отпустило лодку без сюрприза.

Рано утром 29 июня к востоку от Абердина U 99 чуть было снова не стала жертвой атаки немецкого самолета. Кречмер, кипя от злости, сделал в журнале боевых действий следующую запись:

«Погрузились от самолёта с немецкими опознавательными знаками, зашедшего со стороны солнца, пеленг 30°. В это время верхняя вахта как раз покидала мостик, поэтому на вызов [самолета. – Прим, автора] уже было невозможно ответить. Три неудачно сброшенных бомбы взорвались, когда лодка была на 14,5 метрах при дифференте 15° на нос, т. е. когда корма всё ещё была над водой. Повреждения (кроме стекла и фарфора): вводы кормовой антенны пропускают воду, верхний изолятор треснул, кормовая антенна неработоспособна. Поврежден баллон со сжатым воздухом «Тритон». Электрический привод кормовых горизонтальных рулей вскоре починен. Атака произошла на действительном маршруте выхода и возвращения немецких подлодок, а также в 43 милях от их ближайшей зоны патрулирования, и поэтому не может быть отнесена к навигационной ошибке самолёта».

Пролежав на дне пять часов, U 99 всплыла на поверхность. Кречмер отправил Деницу сообщение о случившемся, ехидно отметив в журнале, что последний сможет утихомирить пыл люфтваффе, которые после этого перестанут вредить своим же подлодкам. После этого U 99 вышла в Атлантику, пройдя в полночь проливом Фэр-Айл. Этот отрезок пути она проделала на одном дизеле, пока инженер-механик с подчиненными занимался ремонтом второго.

На следующий день в поле зрения немцев попал английский сторожевик, который, вероятно, тоже заметил лодку. Но погода была настолько плохая, что о какой-либо атаке не могло быть и речи. Чтобы не дразнить противника, Кречмер погрузился. Последующие двое суток прошли спокойно: U 99 прошла подходы к Северному проливу и начала огибать Ирландию с запада, не встретив никаких целей. Утром 3 июля Кетчмер добрался к району Западных подходов, заняв позицию к юго-западу от Ирландии. Он ожидал встретить в этом месте оживлённое судоходство противника, о котором четыре дня назад доложила U 47 Гюнтера Прина.

«Первая кровь»

В 09:25 5 июля на горизонте был замечен дым парохода. Кречмер начал преследование цели и спустя два часа, заняв удобную позицию для стрельбы, погрузился. В 12:57 U 99 произвела свой первый торпедный выстрел, который оказался неудачным. Взрыватель торпеды, установленный на бесконтактный режим, сработал преждевременно. Тем не менее взрыв произошел недалеко от цели, поэтому пароход получил повреждения. Спустя 20 минут U 99 всплыла для обстрела парохода, который передавал в эфир свои координаты и название.

После того, как судно остановилось и спустило шлюпки, Кречмер погрузился и в 13:52 выпустил торпеду, которая разломала пароход пополам. В 14:20 лодка всплыла и подошла к шлюпкам для опроса спасшихся. От них немцы узнали, что потопили канадское судно «Магог», следовавшее из Канады в Англию с грузом леса⁴. Дав канадцам бутылку бренди и указав курс до суши, Кречмер ушел с места атаки, предварительно дав три выстрела из пушки по носовой части судна, которая еще держалась на плаву.

Вечером того же дня U 99 получила сообщение из штаба, что в квадрате BF 1823 обнаружен конвой. Кречмер немедленно взял курс на сближение с ним. Следующим утром он заметил одиночное судно и начал его преследование. Но когда U 99 обогнала его и собралась погрузиться для атаки, пароход получил две торпеды с интервалом в 15 минут с другой лодки, разломился и затонул. Кречмер был раздосадован и написал в журнале, что это была злая ирония

⁴ «Магог» (2053 брт) входил в состав конвоя НХ-52, но отстал от ордера.

судьбы. Эстонское судно «Ваппер» потопила U 34 Вильгельма Ролльмана, вскоре появившаяся на поверхности. Лодки обменялись опознавательными сигналами, и Кречмер передал через сигнальщика на U 34 поздравления с удачной атакой.

Расставшись с Ролльманом, Кречмер продолжил движение к предполагаемому конвою. По его расчетам последний должен был появиться в поле зрения через два часа, но беспокойство внушало то, что его существование не было подтверждено другими лодками. Конвой так и не появился, но U 99 заметила одиночное судно и бросилась в погоню, которая завершилась успешной атакой в 00:55 7 июля. Лодка выпустила две торпеды с расстояния 480 метров, и немцы наблюдали два попадания⁵. Судно быстро затонуло, выживших не было. Жертвой U 99 стал английский пароход «Си Глори» на 1964 брт.

После полудня был замечен еще один пароход. Погрузившись, лодка подготовилась к стрельбе, но из-за неполадки системы управления торпедной стрельбой произошла задержка пуска и торпеда прошла мимо цели. U 99 всплыла для атаки судна артиллерией, но противник дал Кречмеру сдачи, вынудив его выйти из боя:

«Всплыл для артиллерийского боя. Пароход отвечал из двух орудий. Дистанция 8000 м, сокращалась до 7000 м. Наши снаряды падают хорошо, несмотря на сильное волнение. У неприятеля сначала недолёты, потом накрытия. Его стрельба медленна. Падения в 100–200 метрах от лодки. Затем отвернул и оторвался. Пароход «Манисто» компании Элдере и Файффс».

«Ловушка» и конвой

После боя U 99 два раза уклонялась погружением от английского самолета. К вечеру немцы заметили все тот же самолет и дым на горизонте, который принадлежал неизвестному судну. Понаблюдав за обоими, Кречмер пришел к выводу, что самолет и пароход действуют в паре. Последний он опознал как вспомогательное судно британских ВМС «Астрономер» (8401 брт) и счел, что оно играет роль ловушки для подлодок. Но командир U 99 ошибся: «Астрономер» был потоплен месяцем ранее U 58, а перед его глазами было шведский пароход «Внесен» на 1514 брт, зафрахтованный англичанами для перевозки груза целлюлозы.

В 21:51 U 99 погрузилась для атаки. Кречмер рассчитывал потратить на цель две торпеды, так как судно-ловушка может легко выдержать одно попадание и не затонуть. В 23:12 лодка выпустила первую торпеду с расстояния 600 метров. Раздался сильный взрыв, и пароход быстро затонул. Озадаченный этим Кречмер признал свою ошибку – цель не была судном-ловушкой. Внезапно последовал доклад акустика о шумах винтов эсминца на расстоянии 1000 метров. Противник вел поиск асдиком, но бомбометания не производил⁶. Им оказался эсmineц «Брук», который занимался подбором шведского экипажа.

В 02:56 8 июля U 99 наконец-то заметила долгожданный конвой и начала его преследование. Это был НХ-53, следовавший из Галифакса в Ливерпуль. Кречмер обогнал его и занял позицию впереди, по курсу конвоя, но атаку осложняли зигзаг судов, эсминцы эскорта и появившийся самолет. В 06:06 лодка погрузилась и начала предзалповое маневрирование на высокой скорости, что привело к истощению её батарей.

Однако Кречмеру удалось занять позицию перед левой колонной конвоя между судами и эсминцем эскорта.

В 07:52 он приготовился стрелять кормовым аппаратом с углом поворота торпеды на 90°, но из-за технической неисправности пуск произведен не был. Причиной тому стала *«допотопная система выставления угла поворота «Хагенук»*. С ней угол поворота торпеды при

⁵ Одна из торпед была пущена по ошибке.

⁶ Асдик (ASDIC) – английский гидролокатор.

стрельбе мог быть выставлен только до 68°». В 07:53 был произведен выстрел из носового аппарата с расстояния 300 метров в пароход, который Кречмер оценил в 10 000 брт. Торпеда попала в цель, и на дно пошло английское судно «Хамбер Арм» тоннажем в 5758 брт.

После этого над U 99 разверзся ад, так как эсминцы начали поиски наглеца, потопившего судно. Лодка погрузилась на 90 метров и пробыла на этой глубине 14 часов, пока на неё сыпались глубинные бомбы. Разряженная батарея не позволила U 99 активно совершать маневры уклонения и оторваться от преследователей. Поэтому Кречмеру несказанно повезло, что его лодка уцелела, так как 37 бомб разорвались недалеко от неё. В 22:28 он отметил в журнале: *«107-я, и последняя, глубинная бомба»*. Около полуночи U 99 всплыла и покинула опасный район.

Охота на «грека»

После указанных событий Кречмер отвел свою лодку западнее, чтобы продолжить поиск целей для оставшихся торпед. Рано утром 10 июля сначала на горизонте был замечен эсминец, а затем были услышаны шумы винтов нескольких эсминцев и взрывы глубинных бомб. Эта адская какофония продолжалась до полудня, а к вечеру вдалеке были замечены водные столбы взрывов. Так как никаких пароходов замечено не было, Кречмер предположил, что это взрывы глубинных бомб, а не торпед – значит, шла охота на другую лодку.

За последовавшие сутки более никаких событий не произошло. Ближе к полуночи 11 июля экипаж U 99 был снова взбодрен сигналом тревоги – на горизонте показались огни одиночного судна. Кречмер начал его преследование, одновременно пытаясь определить национальность парохода. В 01:40, заняв позицию перед судном, он понял, что перед ним «грек», следовавший к Ирландии. Так как судно находилось в зоне немецкой блокады Великобритании, Кречмер атаковал его без предупреждения. В 02:06 U 99 выпустила торпеду, попавшую под мостик. Пароход остановился, и его экипаж начал спуск шлюпок на воду.

Кречмер терпеливо ждал 40 минут, пока команда покинет судно, после чего нанес так называемый «удар милосердия», добив «грека» второй торпедой⁷. Затем U 99 подошла к шлюпкам и, опросив спасшихся, немцы узнали, что торпедировали греческий пароход «Иа» с портом приписки в Лондоне, следовавший с грузом пшеницы в ирландский порт Корк. Потери команды составили три человека, погибших при попадании первой торпеды, остальные сумели достичь островов Силли спустя пять суток.

За двумя зайцами

Закончив с греками, Кречмер продолжил патрулирование этого района, и между 12:54 и 14:15 им были замечены два парохода на противоположных друг к другу курсах. Решив, что ему выпала большая удача, он решил погнаться за двумя зайцами, то есть атаковать поочередно оба судна. Первой целью должен был стать западный пароход, но вскоре Кречмер понял, что допустил ошибку – оба судна двигались в одном направлении. Тогда концепция была изменена: лодка должна была преследовать восточный пароход, а затем пытаться догнать западный. На полной скорости U 99 пошла на восток.

Погоня длилась по бурному морю более пяти часов: в 21:37 лодка обогнала пароход и нырнула для атаки.

Кречмер потратил еще час на сближение и предзалповое маневрирование. Наконец в 22:31 он произвел выстрел одиночной торпедой с расстояния 500 метров, но промахнулся.

⁷ «Удар милосердия» (coup de grace – фр.) – на жаргоне нем. подводников последний торпедный выстрел, добивавший поврежденное судно.

Как писал сам Кречмер в своем журнале, после выстрела удалось рассмотреть на судне флаг и знаки нейтрального государства – эстонского парохода «Мерисаар». Это побудило командира U 99 вдруг вспомнить о призовом праве.

В 22:36 лодка всплыла и дала предупредительный выстрел перед носом судна, приказывая тому остановиться. «Мерисаар» застопорил ход, но эстонцы не спешили спускать шлюпки, поэтому немецким артиллеристам пришлось их поторопить еще одним предупредительным выстрелом. Это возымело действие, и экипаж покинул судно в двух шлюпках. U 99 приняла с одной из них на борт для допроса капитана, который, как оказалось, оставил все судовые бумаги на «Мерисааре», но стал убеждать Кречмера, что следовал из Нового Орлеана в Корк с грузом леса⁸.

Вероятно, капитан врал неубедительно, поэтому Кречмер ему не поверил и объявил, что судно будет потоплено. В 23:50 U 99 с 600 метров выпустила торпеду, которая оказалась игрушкой волн. Будучи выброшенной ими несколько раз на поверхность, она изменила направление и прошла мимо цели. Это привело Кречмера к необычному решению: *«К сожалению, знание о том, что при этой погоде невозможна стрельба торпедами, приобретает цену двух торпед. Так как палубное орудие также не может быть использовано, пароходу дано указание следовать курсом на Бордо. Использовать радио только в случае крайней необходимости; угрозили, что иначе будет потоплен без предупреждения».*

Командир U 99, видя, что не может потопить судно, вернул на него команду и угрозой принудил выполнить свой приказ, посчитав пароход захваченным призом. Но почему в Бордо, а не в близлежащие французские порты, уже контролировавшиеся немцами? Вероятно, Кречмер понимал, что «Мерисаар» может быть перехвачен противником по пути в них, поэтому даже не высадил на «эстонца» призовую команду. Это подтверждает, что Кречмер затеял авантюру и не захотел рисковать своими людьми. Вряд ли на U 99 кто-нибудь верил, что «Мерисаар» дойдет до Франции.

Тем не менее капитан эстонского судна подчинился требованию немцев и пошел в Бискайский залив. 15 июля 1940 года «Мерисаар» был потоплен немецким самолетом у Лориана, а его экипаж был подобран французским рыболовным траулером и доставлен во Францию. Версия о том, что судно погибло южнее Куинстауна, не подтверждается немецкими документами⁹.

Подводя итоги событий 12 июля, Кречмер писал:

«Идем на юг, стараясь догнать второе судно. К сожалению, из-за потери времени с первым судном есть мало шансов для этого, потому что наступает ночь. Большие оно не было замечено. Это был совершенно сумасшедший день, который больше не повторится».

Последнее судно

13 и 14 июля стали для экипажа U 99 днями отдыха, так как плохая погода свела на нет использование торпед и артиллерии. К утру 15 июля море успокоилось, но начался дождь, осложнявший наблюдение. В 07:15 был замечен большой пароход, идущий к Северному проливу на высокой скорости зигзагом. Кречмер опознал его как «Клан МакАртур» на 10 400 брт, принадлежавший лондонской компании «Клан Лайн Стимере».

U 99 начала преследование судна. Погоня была осложнена дождем и быстроходностью цели, но, потратив на неё почти 17 часов, к полуночи лодка обогнала её и приготовилась к атаке. В 00:57 16 июля Кречмер отдал приказ выстрелить из аппарата № 4, но автоматика снова подвела: выстрел пришлось делать вручную с запозданием. В результате, торпеда прошла

⁸ На самом деле судно шло в Шотландию.

⁹ Ныне ирланд. город Ков.

мимо, и пароход скрылся из виду. Причиной промаха был признан выявленный брак в работе данного аппарата по вине фирмы-производителя.

Погоня привела U 99 в район подходов к Северному проливу, где Кречмер встретил свою последнюю жертву в этом походе – британское судно «Вудбари», следовавшее из Аргентины в Великобританию с грузом продовольствия. Атака состоялась в 02:03 – лодка выпустила торпеду с 900 метров в освещенный луной пароход и наблюдала попадание в середину судна. «Вудбари» постепенно погружался под воду кормой, его команда перешла в шлюпки. От неё немцы узнали название и груз судна.

Закончив с англичанами, Кречмер решил идти в Лориан: торпеды в отсеках закончились, а перегрузке двух «угрей» из контейнеров на верхней палубе мешало бурное море. В штаб была отправлена радиограмма с докладом об успехах, включая отправку «Мерисаара» в Бордо. В ответ пришел приказ Деница: следовать в район к западу от Бреста для поиска летчиков с немецкого самолета, потерпевшего крушение.

Рано утром 19 июля U 99 прибыла на место, куда также была послана малая лодка U 56, которая стала участником нового инцидента между немецкими ВМС и ВВС. В 09:04 U 99 уклонилась погружением от самолета, которым оказался «Хенкель»-111. Спустя несколько минут была замечена U 56, которая выпускала опознавательные ракеты, но самолет на них не ответил. После этого U56 погрузилась. Всплыв, Кречмер наблюдал за самолетом и сделал следующие выводы:

«Поведение этого самолёта, чью маркировку пока не видно, но, являющегося, несомненно, немецким и участвующего в поиске лётчиков, пошедших ранее на вынужденную посадку, довольно глупо. Своими постоянными приближениями и игнорированием опознавательных сигналов он затрудняет лодкам поисковую операцию. Самолёт продолжает кружить на виду. Когда он в очередной раз приблизился, я остался на поверхности, несмотря на безответные опознавательные сигналы. На этот раз можно рассмотреть на самолёте немецкую символику».

Поиски завершились ничем. U 56 и U 99 отправились в Лориан, куда прибыли утром 21 июля 1940 года. После прихода на новую базу Кречмер первым делом позаботился об экипаже: на вещевом складе была получена французская форма, а команда разместилась на отдых в двух местных отелях. После этого лодка стала готовиться к новому походу, а Кречмер занялся подготовкой доклада командующему, который должен был состояться 23 июля.

Перед встречей с Деницем он пересчитал потопленный тоннаж. В своей радиограмме от 18 июля Кречмер известил штаб, что им потоплено 31 300 брт, при этом он снизил тоннаж судна из атакованного конвоя до 7600 брт. Однако во время пересчета он вернулся к прежнему варианту в 10 000 брт, прибавив к этому «Мерисаар», получил 35 461 брт. Реальный же успех U 99 составил семь судов на 22 719 брт, включая приз. Подобный оверклейм получился из-за неверной оценки тоннажа «Си Глории», «Внесен» (принято за «Астрономер») и «Хамбер Арм» (принято за лайнер компании «Юнион Кэсл»). Тоннаж остальных четырех судов Кречмер определил верно.

Подводя итоги первых походов U 99, хотелось бы отметить следующее. Свой первый поход на «семерке» в Атлантике Кречмер провел в агрессивной и наступательной манере, не забывая и об осторожности. Он успешно справился с возникшими трудностями и стремился к успеху, совершая меткие торпедные выстрелы: из десяти выпущенных торпед цели поразили семь. Совершенствуя свой принцип «одна торпеда – одно судно», в следующем походе Кречмер добился большего результата, за что был награжден Рыцарским крестом.

Эмблемой U 99 была подкова, приносящая ей удачу.

«Поход за крестом» лучшего аса

Утром 21 июля 1940 года капитан-лейтенант Отто Кречмер привёл свою лодку во Францию после окончания первого успешного похода: U 99 вошла в гавань Лориана с семью вымпелами на перископе, по одному на каждое потопленное судно. Однако оперативная обстановка требовала от немецких подлодок активных действий, поэтому лодка Кречмера снова вышла в море, проведя на базе всего несколько дней. Этот поход стал одним из кратчайших в истории U 99, но сделал ее командира кавалером Рыцарского креста.

Обезьяна, кот и канарейка

К вечеру 25 июля 1940 года U 99 была снова готова к походу. В 20:00 Кречмер покинул Лориан вместе с U 56 обер-лейтенанта цур зее Отто Хармса под эскортом тральщиков, которые сопровождали лодки до 21:12. Затем субмарины погрузились и продолжили свой путь независимо друг от друга. Кречмер взял курс на северо-запад, чтобы, обогнув Ирландию, выйти к подходам Северного пролива, где ему надлежало действовать против судоходства противника.

В течение 26 июля U 99 несколько раз уклонялась погружением от самолётов, всякий раз успевая остаться незамеченной. 27 июля Кречмер изменил курс, взяв направление на шотландский архипелаг Сент-Килда, где рассчитывал найти обильную добычу: в предыдущем походе в этом районе им несколько раз были замечены большие одиночные суда. Расчёт оказался верным, и уже на следующий день счёт этого похода был открыт.

Ночь на 28 июля выдалась лунная, поэтому верхняя вахта U 99 без труда заметила на горизонте большое судно, шедшее зигзагом на скорости в 15 узлов. Кречмер бросился в погоню и, обогнав цель, занял удобную позицию для стрельбы в надводном положении к западу от полуострова Дингл (Ирландия). В 05:57 лодка с расстояния 1800 метров выпустила первую торпеду, которая поразила цель в районе кормы. Судно остановилось и начало радиопередачу, из которой Кречмер узнал, что торпедировал британский теплоход «Окленд Стар», который оценил в 11 400 брт при реальном тоннаже в 13 212 брт.

После атаки U 99 погрузилась. Кречмер терпеливо ждал, когда экипаж начнет спускать шлюпки, но англичане не собирались сдаваться без борьбы, и мотористы пытались запустить двигатели. Вскоре капитан «Окленд Стар» понял, что снова дать ход не получится, и приказал экипажу покинуть судно. Дождавшись, когда шлюпки отойдут от борта, Кречмер в 06:53 выпустил вторую торпеду, попавшую под мостик. Эффект от второго взрыва был минимальный: теплоход сел глубже в воду, но тонуть не собирался.

В 07:11 U 99 выпустила третью торпеду, и после её взрыва теплоход наконец начал медленно погружаться в воду кормой. В 07:18 Кречмер всплыл, чтобы понаблюдать, как его жертва уходит на дно, в 07:33 «Окленд Стар» скрылся под водой. Его экипаж сумел добраться до берега без потерь – все 74 человека, включая капитана Дэвида МакФарлэйна, высадились на побережье Ирландии. Любопытно, что в шлюпках вместе с моряками находились обезьяна Джакко, корабельный кот Коббер и клетка с канарейкой Питером, которые помогли людям сохранить бодрость духа.

«О, снова мои друзья из “Кланов”»!

Расправившись с «Окленд Стар», спустя два часа Кречмер чуть было сам не стал жертвой неизвестной подлодки. В 09:04 с U 99 был замечен перископ. Кречмер приказал погружаться на полном ходу, и спустя 10 минут немцы услышали вдалеке два взрыва, которые были приняты за самоуничтожение торпед, выработавших запас хода. Вскоре акустик доложил о шумах

субмарины, но Кречмер решил не устраивать подводную дуэль и начал осторожный отход из опасного района.

В 10:24 U 99 всплыла и на большой скорости пошла на запад, чтобы оторваться от неизвестного противника. Спустя 20 минут ей снова пришлось погружаться, в этот раз уклоняясь от замеченного самолёта. Шумы подлодки более не фиксировались, и, перезарядив торпедные аппараты, Кречмер всплыл, описал дугу, чтобы сбить с толку своего преследователя, и продолжил путь к Северному проливу. Однако день, столь богатый для немцев на события, ещё не закончился.

В 21:09 был замечен пароход, шедший зигзагом на 16 узлах. При приближении удалось разглядеть, что судно низко сидит в воде и, стало быть, хорошо загружено. Кречмер опознал в нем пароход лондонской компании «Клан Лайн Стимере», одно из судов которой он упустил в предыдущем походе. Лодка бросилась в погоню, чтобы обогнать пароход и с наступлением темноты напасть на него из надводного положения. Волнение на море не позволяло U 99 развить полную скорость, но пароход, идя зигзагом, периодически снижал ход, что давало шанс его обогнать.

Первая атака состоялась 29 июля в 02:03, когда первый вахтофицер Клаус Баргстен выпустил торпеду с дистанции в 600–700 метров и промахнулся. Атаку было решено повторить немедленно, так как судно стало меньше маневрировать и подолгу шло по прямой перед очередной сменой курса. Вторая торпеда, выпущенная Баргстеном с 750 метров, попала в середину корпуса судна, но эффект от взрыва был небольшим: хотя пароход и остановился, он, как и предыдущая жертва, лишь осел в воду глубже и тонуть не собирался. Тем не менее его команда быстро спустила шлюпки на воду.

Кречмер подошел к шлюпкам, чтобы выяснить название жертвы. Оказалось, что он верно определил принадлежность судна – это был британский пароход «Клан Мензи» на 7336 брт, следовавший из Австралии в Ливерпуль с грузом продовольствия и других товаров. Во время опроса выживших моряков произошел любопытный эпизод, который в апреле 1941 года был следующим образом отображён в рапорте Адмиралтейства о допросе пленённого экипажа U 99:

«Когда U 99 приблизилась к одной из шлюпок, Кречмер заговорил со вторым помощником с парохода и потребовал, чтобы на шлюпках не подавали никаких световых сигналов, в противном случае подлодка разнесёт их в щепки. Когда ему сообщили название судна, Кречмер сказал: «О, снова мои друзья из «Кланов»! После опроса спасшихся насчёт их груза и пункта назначения, а также выяснив, знают ли они, в какой стороне суша, Кречмер дал задний ход, быстро развернул U 99 и направил её к «Клану Мензи» для установки подрывного заряда на трапе с левого борта судна. Спустя пять минут пароход взорвался и затонул за 20–25 минут».

На самом деле подлодка не успела подойти к судну, и взрыв парохода стал приятным сюрпризом для немцев. Оставив шлюпки с англичанами на волю волн, U 99 продолжила свой путь к Северному проливу. Кречмер хотел перегрузить две торпеды из палубных контейнеров внутрь лодки, пока море спокойное, но этому помешала темнота. В дальнейшем это сослужило ему плохую службу.

Бананы идут ко дну

К вечеру 29 июля Кречмер достиг своей зоны патрулирования, и лодка начала медленно курсировать на судоходных маршрутах между северо-западной оконечностью Ирландии и Северным проливом, ведя поиск целей. В 15:48 30 июля U 99 уклонилась погружением от английского сторожевика типа «Кингфишер», но англичане не заметили U 99 и спокойно продолжили свой путь курсом на ирландскую бухту Лох-Суилли.

31 июля в 01:05 был замечен пароход, приближавшийся к U 99 на скорости не менее 14 узлов. Кречмер объявил тревогу и начал сближение, намереваясь атаковать из надводного положения. В 01:30 Клаус Баргстен выпустил торпеду с дистанции в 900 метров, которая поразила корму британского парохода «Ямайка Прогресс», следовавшего с Ямайки в Англию с грузом бананов. Так как журнал боевых действий U 99 не изобилует подробностями произошедшего, обратимся к упомянутому рапорту британского Адмиралтейства:

«Взрывом судно фактически оторвало корму, главная палуба, хотя и уцелела по левому борту, но дала трещину по правому; гребной вал сломался, обе мачты надломились, обе антенны (главная и вспомогательная) упали. Пароход сразу начал погружаться, и экипаж пересел в шлюпки».

После этого U 99 приблизилась к одной из шлюпок, в которую пытались втащить из воды ещё одного моряка, однако волной от прошедшей подлодки его утянуло на глубину, и он утонул. Кречмер приказал той шлюпке, где находился старпом атакованного парохода, подойти к U 99 для получения информации о судне. Получив ответы, он решил добить его:

«Лодка отошла и погрузилась. Через несколько минут она выпустила вторую торпеду, которая поразила пароход под мидель, после чего «Ямайка Прогресс» очень быстро затонул. U 99 всплыла и снова подошла к шлюпке старпома; Кречмер, выяснив, что у выживших есть компас и они знают своё местоположение, пожелал им счастливого пути».

Долгожданный конвой

Записав на свой счет 5475 брт потопленного банановоза, Кречмер продолжил охоту в том же районе. В семь утра была замечена летающая лодка, от которой U 99 уклонилась погружением. Спустя пять часов акустик доложил о шумах многочисленных винтов. Кречмер поднял перископ, и его взору открылось великолепное зрелище – прямо на него шел конвой, 15 судов в пяти колоннах всего с одним эсминцем охранения. Это был ОВ-191, вышедший из Ливерпуля 30 июля. На самом деле его сопровождали два корабля эскорта: корвет «Первинкл» и эсминец «Уокер». Конвой шел зигзагом на скорости в 8,5 узла, видимость была хорошей, море – спокойным.

Несмотря на неблагоприятные условия для атаки под перископом, который на гладкой поверхности было легко заметить, Кречмер решил рискнуть – позиция была слишком хорошей. Мешал только «Уокер» лейтенант-коммандера Артура Тейта, который находился слишком близко к крайней правой колонне ордера. Вскоре конвой снова изменил курс и пошёл прямо на U 99 – лодке даже пришлось на время погрузиться глубже, чтобы не быть протараненной судами ближайшей колонны. Это заставило Кречмера отказаться от атаки уже выбранного большого танкера и сосредоточить внимание на последнем судне средней колонны, находившемся от лодки в 800 метрах.

В 13:24 U 99 выпустила торпеду, и через 53,5 секунды на лодке услышали мощный взрыв. Кречмер оценил свою цель как «большой, но старый пароход минимум на 8000 брт». Это было британское судно «Джерси Сити» на 6322 брт, которое получило торпеду в правый борт в районе машинного отделения. Взрыв практически разломил пароход пополам, но он, прежде чем затонуть, продержался на плаву ещё полтора часа. Взрыв унёс жизнь двух моряков, а остальные 43, включая капитана, сумели спустить шлюпки и были подобраны судном «Глостер Сити».

Сразу после атаки «Первинкл» и «Уокер» начали поиск, а затем, установив контакт, сбросили бомбы. Результатом атаки стали воздушные пузыри и нефтяное пятно на поверхности моря, которые, однако, не сочли за свидетельства гибели субмарины. На U 99 насчитали 20 взрывов, все вдалеке от лодки. Корабли ПЛО производили поиск до 16:00, после чего ушли. Лодка всплыла через 15 минут, но конвоя не обнаружила – на поверхности были видны лишь

две пустые шлюпки, да обломки «Джерси Сити». Кречмер устремился на запад вслед за конвоем.

U 99 вновь обнаружила ОВ-191 в 17:02, но его преследование теперь осложнялось самолетами, которые прилетели на помощь кораблям эскорта. В результате за время погони Кречмер четыре раза укрывался под водой от них и их глубинных бомб. Поняв, что до наступления темноты находиться на поверхности опасно, в 22:08 Кречмер погрузился, чтобы окончательно оторваться от назойливых английских пилотов, продолжая следить за движением конвоя с помощью шумопеленгаторной станции. Всплыв в 23:15, он не обнаружил ни самолетов, ни конвоя, но лодка продолжала удерживать акустический контакт с последним, поэтому Кречмер решил, что настигнет конвой к утру, если не перехватит его раньше, еще ночью.

Всю ночь U 99 шла на запад, периодически погружаясь, чтобы прослушать горизонт. Рано утром 1 августа конвой был отчетливо виден. Так как самолетов больше не было, Кречмер решил начать маневр обгона, который растянулся на весь световой день, потому что волнение на море мешало лодке развить нужную скорость. Лишь к 20:00 U 99 заняла позицию перед конвоем, который шел зигзагом.

Из-за беспокойного моря Кречмер отложил атаку до наступления ночи, ожидая уменьшения силы ветра. Кроме того, он надеялся, что к тому времени эскорт покинет конвой, так как последний уже пересек 15-й меридиан западной долготы и далее должен был следовать самостоятельно до точки роспуска. Но в 22:18 вахтенный офицер объявил тревогу: в 1000 метров от U 99 был замечен перископ! На этот раз Кречмер не стал погружаться, а просто приказал дать полный ход и покинуть опасное место. Преследование конвоя продолжилось.

Проблемы волка внутри овечьего стада

Расчет Кречмера оказался верен: в 00:56 2 августа оба эсминца обменялись световыми сигналами и вскоре скрылись в темноте, уходя на восток. Теперь перед немцами возникла трудность, которую Кречмер охарактеризовал так: *«У нас проблема волка внутри овечьего стада – есть только четыре торпеды для стрельбы»*. Вероятно, командир U 99 в тот момент кусал локти от досады, что не успел перегрузить торпеды из палубных контейнеров внутрь лодки.

Атака началась в 02:51, когда лодка в надводном положении выпустила торпеду с 500 метров в судно, принятое за голландский танкер типа «Барондrecht» на 9389 брт. «Угорь» поразил цель между машинным отделением и кормой¹⁰. Танкер начал погружаться кормой, команда перешла в шлюпки. После этого коммодор конвоя вице-адмирал Паркер на «Сити оф Ньюкастл» дал сигнал: *«Конвою рассеяться!»* Ордер был распущен: перед немцами возникла мешанина из судов. О том, что произошло дальше, лучше всего свидетельствует журнал U 99:

«03:40–04:27 квадрат AL 6616 Следующий выстрел по другому танкеру с 450 метров. Попадание под мидель. Судно развернулось и остановилось с сильным креном, но, невзирая на это, продолжает передавать в эфир название и координаты: «Люцерна», 6556 брт. Экипаж сошёл в шлюпки. Теперь уже множество пароходов забивают эфир сообщениями. Несколько судов идут в хвост конвоя или вообще подальше отсюда. Я уже внутри конвойного ордера, иду тихим ходом, наблюдая, как они обходят тонущие суда. Чтобы добраться до следующего танкера, необходимо сначала потопить тяжелогруженный транспорт. Но одновременно с моим выстрелом тот дал короткий свисток и отвернул. Торпеда прошла мимо, но попала в танкер, который был за этим транспортом. Попадание после грузового трюма. Судно передает в эфир и останавливается: «Алексия», 8016 брт. 04:27–05:01 До сих пор все торпеды после выстрела оставляли исключительно яркий флуоресцирующий след. Конвой к этому времени полностью распался. Корабли идут группами и поодиночке, разными курсами и вблизи

¹⁰ «Угорь» (Aal – нем.) – прозвище торпеды на жаргоне нем. подводников.

друг от друга. Два судна на правой раковине вышли из строя и так и остались на месте: судя по всему, одно протаранило другое. Наша следующая цель – танкер в самой большой группе судов.

Залп с 400 метров. Море флуоресцирует, поэтому видно, что торпеда вышла из аппарата, но вскоре затонула. Пароход открыл огонь из кормового орудия. Первый выстрел – перелёт в корму. Затем пауза – судя по всему, ослеплен наводчик. Затем недолёт, так как за это время я начал отходить полным ходом. Возвращаюсь на прежний курс к подбитым судам, чтобы, если нужно, добить их артиллерией.

06:24–06:52 «Алексия» все еще на плаву. 30 выстрелов с 2500 метров по пароходу [«Алексии». – Прим. автора], который снова включил передатчик и вызывает эсминец. Примерно 15–20 попаданий, в основном у ватерлинии в районе машинного отделения, но некоторые и в мостик и верхнюю палубу. Пароход отвечает на огонь, дает сначала перелёты, потом недолёты, и наконец падения в 50 метрах от подлодки. Отходим на полном ходу. Корма танкера заметно погружается, судя по дыму из его трубы, котлы ещё работают. Затем верхняя палуба у кормы входит в воду. Вне всяких сомнений судно тонет. Идём к «Люцерне», которая уже затонула, к югу на горизонте в дымке заметны сигналы прожекторами. Вскоре замечаем надстройку эсминца, идущего к «Алексии». Я даю полный ход дизелями, отворачиваю к северу, а когда танкер и эсминец пропадают из вида, отворачиваю к востоку».

Уже на отходе Кречмер наблюдал, как к месту потопления «Люцерны» подошло судно, которое, вероятно, приняло его команду, а затем ушло к «Алексии». Проходя через место, где было совершено первое нападение, немцы наблюдали огромное нефтяное пятно и обломки, что убедило Кречмера в потоплении голландского танкера. Так как у U 99 не осталось больше торпед, кроме двух, хранящихся под верхней палубой, Кречмер решил начать возвращение на базу.

В 13:40 U 99 уклонилась погружением от летающей лодки, но всплывать после этого Кречмер не спешил: экипаж нуждался в отдыхе после бурной ночи, поэтому лодка провела на глубине четыре часа. В 20:35 был замечен пароход, шедший зигзагом. Кречмер отказался от артиллерийской атаки, так как в этом районе были замечены самолет и эсминец. Лодка продолжила свой путь во Францию: 5 августа в 07:48 она была встречена тральщиками у острова Груа, и в 09:24 пришла с ними в Лориан.

Рыцарский крест с натяжкой

Командующий подводными силами узнал об успехах U 99, получив её радиограмму еще 2 августа 1940 года. Кречмер докладывал, что за время похода им было потоплено семь судов на 56 168 брт: три одиночных парохода на 24 211 брт, а также одно торговое судно и три танкера на 31 957 брт из состава конвоя. Необходимо отметить, что, в отличие от подсчетов тоннажа в предыдущем походе, на этот раз Кречмер был практически точен – реальный тоннаж торпедированных им судов равнялся 57 890 брт. Однако Дениц, занимаясь подсчетом успехов U 99, был в курсе судьбы нескольких пароходов, «потопленных» U 99 во время атаки ОВ-191. Согласно данным радиоперехватов три из четырех торпедированных Кречмером были лишь повреждены и возвращаются в Англию.

Это было сущей правдой, которая снизила потопленный тоннаж U 99 в этом походе до 32 345 брт. Танкеры «Алексия», «Люцерна» и «Стринда» не затонули¹¹. Их команды вернулись обратно на борт, и суда своим ходом добрались до порта. Можно предположить, что замеченное с U 99 судно, подбиравшее экипаж «Люцерны», было на самом деле самой «Люцерной», команда которой возвращалась обратно из шлюпок на судно. Любопытно, что капитаны этих

¹¹ Последний был принят Кречмером за голландский танкер.

судов впоследствии заявили об *«относительно небольшой разрушающей силе немецких торпед»*. Впрочем, было бы сложно ожидать другого эффекта от поражения крупных танкеров в балласте одной торпедой. Таким образом, принцип Кречмера «одна торпеда – одно судно» в этом случае дал сбой и оказался неэффективным.

Тем не менее командующий решил игнорировать данные радиоразведки: Дениц посчитал, что англичане перепутали эти суда с другими и все-таки зачел их потопление U 99. Таким образом, на счет Кречмера за время командования U 23 и U 99 было засчитано 117 367 брт потопленного тоннажа, плюс эсминец «Даринг». Дениц счел это поводом для награждения Рыцарским крестом, и 4 августа 1940 года Кречмер стал шестым его кавалером в подводном флоте. Награждение состоялось между 5 и 8 августа, когда в Лориан прибыл главнокомандующий кригсмарине Эрих Редер.

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.