

Э. Гейзевей

СЕРЫЕ ВОЛКИ, СЕРОЕ МОРЕ

Боевой путь
немецкой подводной лодки

«U-124»

1941—1943



Э. Гейзевей
Серые волки, серое
море. Боевой путь
немецкой подводной
лодки «U-124». 1941-1943

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609025

*Серые волки, серое море. Боевой путь немецкой подводной лодки
"U-124". 1941-1943: Центрполиграф; Москва; 2005
ISBN 5-9524-1850-3*

Аннотация

В книге рассказывается о боевом пути немецкой субмарины «U-124», одной из самых результативных подлодок воюющих сторон в период Второй мировой войны. Дальние походы подводников, тяжелые вахты в штормовом море, противостояние атакам военных кораблей и самолетов противника, охота за конвоями союзников – обо всем этом подробно и зрелищно пишет автор, на основе документов и воспоминаний очевидцев воспроизводя историю легендарной подлодки и рисуя точный и яркий портрет ее командира, Йохена Мора.

Содержание

Глава 1	4
Глава 2	12
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Э. Гейзевей

Серые волки, серое море. Боевой путь немецкой подводной лодки «U-124». 1941–1943

Глава 1

В тот день, 2 апреля 1943 года, капитан 1-го ранга ВМС ее величества Родней Томсон наконец-то отчетливо понял, что война приняла совершенно понятный ход. Германский блиц-криг, направленный на восток, в Россию, закончился разгромом под Сталинградом, а в Северной Африке американские и английские вооруженные силы взяли в клещи Лиса Пустыни генерала Роммеля. Германская армия, еще вчера казавшаяся непобедимой, получала все более чувствительные удары в войне на суше. Но вот на море, как ему было хорошо известно, немецкие субмарины продолжали рыскать в поисках добычи, продолжали наносить ощутимые удары по союзническому флоту.

Томсон напряженно вглядывался в окружающую корабль

ее величества «Блэк сван» непроницаемую темноту ночи. Невозможно было разглядеть ни одного из грузовых судов, медленно ползущих за его кораблем. Ощущение полной беспомощности висело над судами конвоя, осознание таящейся где-то вблизи опасности было настолько сильным, что казалось материально ощутимым.

Два грузовых судна – «Гоггра» и «Ката» – уже погибли прошедшей ночью, и торпедировавшая их субмарина, скорее всего, не ушла далеко.

Томсон точно знал, что она где-то рядом, дожидается удобного момента для нанесения очередного удара.

«Блэк сван» совершил циркуляцию по широкой дуге впереди конвоя, когда грузовой двенадцатитысячник начал маневрировать, пытаясь сохранить заданное положение в строю конвоя. Конвой OS-45, уже находящийся у португальских берегов, покрыл за прошедшее с начала плавания время всего лишь четверть своего протяженного маршрута от берегов Англии до Фритауна. Конечно, как и всегда, командование германского подводного флота, имея приблизительные данные и о численности конвоя, и о его местонахождении, наверняка уже послало на разведку свои субмарины для его перехвата. По крайней мере, одна из них уже обнаружила конвой. Томсон был уверен, что и другие, крадущиеся под водой, как волки в лесу, субмарины противника сходятся к намеченной точке для нанесения удара, собираясь в стаю.

Как все-таки странно отбиваться от этих хищников, даже

не видя никаких признаков их присутствия! Субмарина может превратить в дырявое решето весь конвой, оставив за собой тонущие и горящие суда, а ее при этом и не заметишь.

Правда, их иногда видели спасшиеся моряки с затонувших судов. Томсон вспомнил истории о всплывших субмаринах со странными эмблемами на рубках: играющими дельфинами, красными дьяволами, лисой в маске, а на одной был миролюбиво изображен цветок эдельвейса.

Томсон нетерпеливо поглядывал на часы. До рассвета оставалось уже совсем немного.

– Сэр, радиометристы сообщают об отраженных сигналах.

Томсон сделался само внимание:

– Дайте мне пеленг и дистанцию до объекта.

Ответ поступил незамедлительно. Оператором радара был Эйбл Хадсон, толковый и хорошо знающий свое дело специалист.

Радиометрист проверил положение судов конвоя, и при этом оказалось, что радиоконтакт устанавливался с каким-то посторонним объектом, находящимся впереди по правому борту шлюпа. Хадсон сразу же распознал всплывшую субмарину.

– Право руля, полный вперед! – выкрикнул Томсон и тут же был вынужден схватиться за поручни леерного ограждения, чтобы не упасть от резкого поворота, заложенного кораблем. Корпус корабля сотрясся от вибрации, когда машины резко набрали обороты. «Блэк сван» ринулся прямо в

сторону всплывшей субмарины. Его острый нос мощно вспарывал черную воду, расходящуюся в стороны белыми искрящимися полосами, видимыми даже в темноте ночи, а за кормой возник пенящийся и изгибающийся широкой дугой кильватерский след.

Корабль ВМС ее величества «Блэк сван» был головным из этой серии противолодочных кораблей. Он имел достаточно мощную силовую установку, водоизмещение почти 2000 тонн. Созданный специально для эскортной службы океанских конвоев, он был оснащен новейшей радарной установкой – глазами корабля, которые могли пронизывать черноту ночей и были способны различить даже низко сидящую в воде субмарину в надводном положении. Его вооружение включало спаренные артиллерийские установки калибра 100 мм с широким диапазоном наведения в вертикальной плоскости, дававшие возможность обстрела даже низко сидящих в воде объектов. Таких установок на корабле было две: одна в носовой, а другая в кормовой части. Эти артиллерийские установки были подключены к системе централизованного управления огнем с наведением от радара. На вооружении корабля имелось еще и несколько скорострельных малокалиберных зенитных орудий систем «Эрликон» и «Бофорт», а также устройства для глубинного бомбометания. В общем, корабль был создан специально для одной цели – топить подводные лодки противника.

Развив скорость 20,5 узла, «Блэк сван» проскочил перед

носовой частью грузового судна, которое внезапно вынырнуло перед ним из темноты. Полностью приготовленный к бою, с командой, занявшей посты по боевому расписанию, корабль стремительно мчался в сторону обнаруженной цели.

Медленно текли минуты. Возможно, субмарина уже обнаружила их. Едва выступая над поверхностью моря, она могла бы обнаружить корабль раньше, чем это удалось сделать «Блэк сван» со своим радаром, пусть даже и способным видеть на дистанции гораздо больше той, которая доступна самым опытным вахтенным сигнальщикам субмарины.

Томсон не понимал, что за игру затеял командир субмарины. Вероятнее всего, он уже успел обнаружить корабль, шедший курсом прямо на него. Тогда почему же он не отклонится от курса, ведущего к столкновению? Или, может быть, припрятал какую-то выигрышную для него карту?

Томсон насупился. Ему стало не по себе от мысли о том, что глаза противника уже направлены в его сторону, а рука врага готова нажать на спусковой рычаг торпедного аппарата.

А возможно, командир субмарины просто держится своего курса в расчете на то, что вражеский корабль первым изменит курс, ведущий к столкновению. Тем более, что субмарина уже находилась внутри конвоя в позиции, удобной для совершения торпедной атаки. Двигаясь в голове конвоя, «Блэк сван» периодически совершал широкие противолодочные циркуляции. Если бы немец не знал, что у дозорного

корабля имеется радар, ему не пришло бы в голову, что он находится всего лишь в шаге от объекта охоты. А если бы подозревал об этом, то должен был бы предположить, что корабль свернул с курса, чтобы избежать столкновения с субмариной.

Теперь, конечно, субмарина уже обнаружила его приближение. Они должны вот-вот столкнуться, а подлодка все еще оставалась на поверхности. Очевидно, что ее командир человек очень хладнокровный и расчетливый. Между ним и конвоем было лишь одно препятствие – «Блэк сван».

– Радиометрист сообщает о потере контакта, сэр!

Томсон коротко кивнул в ответ на сообщение:

– Отлично! Она либо успела смыться, либо погрузилась. И если погрузилась, ее сейчас же засечет гидроакустик.

– Вот она! – внезапно воскликнул впередсмотрящий. – Прямо по правому борту! Погружающаяся лодка!

Томсон и сам успел заметить погружающуюся лодку. Он даже увидел, как она уже под водой, но еще различимая с поверхности, прошла перед носом корабля всего лишь в 20 метрах.

– Установить взрыватели глубинных бомб на малую глубину! – скомандовал он.

Времени на проведение строго спланированной атаки не было, на его стороне оставалось только преимущество внезапности. Даже если бы в этом случае ни одна из бомб не поразила лодку, они взорвались бы на достаточно близком от

нее расстоянии, чтобы хорошенько встряхнуть ее и затруднить уход от противолодочной атаки.

Вода еще бурлила от взрывов глубинных бомб, когда «Блэк сван» приготовился нанести еще одну серию ударов.

Два оператора-гидроакустика – лейтенант В. А. Фуллер и унтер-офицер Эйбл Симон С. Раштон – доложили об акустическом контакте с лодкой. Сообщая через равные промежутки времени данные акустического слежения – пеленг и дистанцию, – они вели корабль точно к тому месту, где субмарина отчаянно пыталась как можно быстрее уйти на спасительную глубину.

После того как отгремели взрывы глубинных бомб, Фуллер сообщил о потере контакта с субмариной.

Тут внезапно возникла опасность столкновения корабля с одним из судов конвоя, и Томсон дал команду об изменении курса. Для завершения атаки прибыл еще и корвет «Стоункроп». Теперь «Блэк сван» занял свое штатное место во главе конвоя.

Приблизившись на большой скорости, корвет под командованием Патрика Смита сбросил серию глубинных бомб с установкой взрывателей на большую глубину в предполагаемое место нахождения субмарины. Когда корвет совершил маневр для очередного бомбометания, его гидроакустик доложил о потере контакта с лодкой.

Когда «Стоункроп» медленно проследовал к месту, где только что сбросил глубинные бомбы, его команду снова на-

электризовал крик впередсмотрящего:

– Масляное пятно впереди!

Корвет медленно проследовал через широко расплывшееся пятно соляра, ища обломки и предметы подводной лодки, подтверждающие ее поражение бомбами, поскольку гидроакустики уже не могли установить контакта с ней. Осталось только масляное пятно – кровь лодки, – медленно расплывающееся по поверхности моря в месте последней битвы.

Наконец корвет развернулся, прибавил ходу и направился к своему месту в составе конвоя.

Сражение закончилось, и теперь он должен был присоединиться к медленно плывущим и легко уязвимым грузовым судам конвоя, которым постоянно требовалась его защита. Смит был уверен, что за конвоем охотятся и другие «волки морских пучин», и поспешил вернуть свой бравый боевой кораблик на предписанное место в строю конвоя.

На востоке, в черноте ночи, забрезжил рассвет. Вскоре солнце вернет свинцовым волнам их дневную искрящуюся голубизну и изумрудную зелень и зажжет радугу в бурой луже растекающегося по поверхности моря пятна соляра.

Глава 2

25 ноября 1942 года субмарина темно-серого цвета снялась со швартовов у пирса 2-й подводной флотилии в Лорьяне и направилась к выходу в океан.

Небольшая группа провожающих военных моряков стояла, поеживаясь от холодной осенней мороси, наблюдая за тем, как субмарина медленно и осторожно удалялась от французского берега, неся на своей рубке изображение цветка эдельвейса, выглядевшего унылым и неуместным в этой обстановке.

Это была субмарина «U-124», ветеран жестоких военных столкновений на море, окрасивших кровью всю Атлантику. Она недавно вернулась из очередного похода с ясно видимыми следами боевых действий на темно-сером корпусе и столь же безобразными, хотя и невидимыми глазу, шрамами в душах и умах членов команды. Но наряду со шрамами она несла и знаки боевых побед – вымпелы, символизирующие потопленные суда и корабли противника. Красные означали военные корабли, белые – грузовые суда и, наконец, белые с красным – танкеры. Эти флажки многое говорили стоящим на пирсе людям о победах, одержанных лодкой во время очередного крейсирования в Атлантическом океане. И вот теперь лодка снова возвращалась к месту своих наиболее успешных боевых походов – в Северную Атлан-

тику.

«Серые волки в сером море» – эти слова песни, сочиненной экипажем лодки и сопровождавшей весь рейд через ее палубную трансляцию, казалось, были специально приурочены именно к такому моменту.

Капитальный ремонт привел лодку почти в первоначальное состояние, и все ее системы функционировали как новые, когда она, дымя выхлопами дизелей, стала рассекать волны Бискайского залива. На борту царила обстановка повышенной бдительности и осторожности, когда субмарина пересекала воды, настолько усиленно патрулируемые английской авиацией и противолодочными кораблями, что их справедливо называли Алеей мертвых.

Достаточно длительное предшествующее пребывание у пирса одинаково благоприятно сказалось как на состоянии экипажа, так и на состоянии самой лодки. Люди, наконец, смогли избавиться от невыносимого нервного напряжения, вызванного опасностями подводной войны, отдохнули и набрались свежих сил.

Сейчас они испытывали лишь легкое возбуждение и обычное нервное напряжение, которое было естественной реакцией на возвращение к боевой активности и оценивалось экипажем как проявление хорошего, бодрого настроения.

Субмариной командовал капитан-лейтенант Йохен Мор. Это был его уже седьмой выход на боевое патрулирование

и четвертый выход в качестве командира лодки. Настоящий лидер, он обладал тонкой интуицией и безошибочно точной способностью оценивать ситуацию, которую на борту лодки называли «шестым чувством».

Его острый ум, простая манера обращения с людьми, мальчишески живое поведение и звонкий смех очаровали всех членов экипажа, чувствовавших, что этот человек никогда не совершит роковой ошибки.

Как писал один молодой моряк в письме к матери в ответ на выраженное ею сожаление и беспокойство в связи с очередным уходом сына в опасное плавание: «Вы не должны беспокоиться. Мы отправляемся в поход с нашим Мором».

Наряду с Мором на борту было еще несколько человек, разделивших судьбу лодки уже в нескольких боевых походах. Некоторые из них находились на борту и сейчас, а некоторые были переведены на другие лодки. В недрах «U-124» по-прежнему отдавалось эхо их смеха, поступи, молитв и проклятий, оглашавших ее чрево в течение недель и месяцев, когда стальной корпус был их единственной защитой от опасностей и вражеских угроз, а единственными друзьями — члены экипажа лодки.

Всегда присутствующая опасность придавала особую прелесть их сплоченности, а моменты триумфа становились более восторженными, хотя у каждого из них в отдельности существовали и моменты душевного мрака, когда чувства страха и ужаса овладевали всем существом, и против них

было только одно средство – борьба. Каждого, кто служил на этой лодке, связывали с ней тесные узы, и, покидая ее, подводники чувствовали, что оставляют здесь частичку своей души.

Перед каждым выходом в боевое патрулирование происходили штатные изменения в составе экипажа, поскольку уже сложился обычай отбирать из экипажа некоторых его членов, приобретших достаточный боевой опыт, для комплектования экипажей вновь вступающих в строй подлодок. Командир «U-124» всегда стремился сохранить в составе экипажа тех его членов, кто приобрел ценный боевой опыт и хорошо исполнял свои обязанности. Командованию флотилии приходилось буквально силой заставлять его расставаться с такими людьми. Но все-таки всегда приходилось вводить в состав экипажей новых подлодок опытных ветеранов подводного плавания, а их уход быстро восполнялся благодаря большому боевому опыту остающихся членов экипажа.

Эта практика служила большему сплочению экипажей, и, казалось, каждый подводник был знаком хотя бы с одним из членов экипажа других лодок. Они вместе проводили время в увольнении на берегу в местах базирования лодок, разбросанных по всему побережью Бискайского залива.

Новости с других лодок оживленно обсуждались в кают-компаниях и кубриках, когда лодка находилась в боевом походе, причем эти беседы живо напоминали семейные застолья. В сущности, подводники чувствовали себя членами

единого братства.

В отличие от других субмарин «U-124» сумела в основном сохранить свой экипаж, а приключения некоторых подводников, ранее служивших на «U-64», так часто становились темой обсуждений, что со временем стали частью истории «U-124».

История «U-64» началась 15 декабря 1939 года, когда лодка была передана командиру и экипажу на судостроительной верфи Дешимаг в Бремене, откуда перешла в военно-морскую базу в Киле, где должна была пройти ходовые испытания с выходом в Балтийское море. Однако вскоре неблагоприятная погода заставила прекратить испытания, и в течение нескольких недель лодка оставалась пришвартованной к пирсу возле моста Блюхера в Киле.

В начале марта лодку отбуксировали в Вильгельмсхафен, где экипаж должен был ждать дальнейших указаний и приказа о введении ее в состав боевых плавучих. Таким образом, члены экипажа получили возможность слушать рассказы моряков с других лодок, вернувшихся из боевых походов, изучать их боевой опыт, знакомиться с их впечатлениями о морской войне. Для некоторых членов экипажа «U-64» эти впечатления оказались вдохновляющими, а у некоторых вызвали уныние и страх. Они, возможно впервые, начинали понимать, что все происходящее там, в Атлантике, было безжалостной бойней. И, с тревогой ожидая момента отправки в это пекло, они проводили свободное от службы время в

пивной, разговаривая о том, что их ожидает в ближайшем будущем.

Все они были молоды и отважны, и их моральный дух был на высоте. Они гордились своей лодкой и были готовы немедленно вступить в бой.

Они начинали понимать, что та атмосфера раскованности и относительной свободы, которая царила на подлодках (в сравнении с казарменной дисциплиной на надводных кораблях), совсем не означала отсутствия дисциплины, а скорее являлась проявлением внутренней дисциплины, противоположной деспотически устанавливаемой жесткими ограничениями и правилами, которые должны исполняться слепо и безоговорочно.

В тесном мире субмарины, где люди стоят плечом к плечу, роль каждого члена экипажа могла оказаться ключевой. Здесь каждый зависел от каждого, успех и безопасность обеспечивал коллектив. Осознание этой огромной важности каждого из членов экипажа субмарины, да еще и хорошо развитое чувство юмора позволяли переносить опасности и неудобства такой жизни и становились отличительной особенностью каждого индивидуума такого коллектива.

Экипаж лодки в течение длительного времени находился в состоянии немедленной готовности к выходу на боевое задание в море, и экипаж так устал от ожидания, что к тому моменту, когда поступил такой приказ, его моральный дух находился в состоянии упадка.

Командир лодки получил три приказа: первый – эскортировать рейдер¹ «Орион» под командованием фрегаттен-капитана Курта Вейера от берегов Шотландии в открытую Атлантику; второй – топить вражеские суда, и, наконец, имелись приказы в запечатанных пакетах, исполнять которые надлежало только после вскрытия этих пакетов при получении радиосигнала «Хартмут».

– Обе машины малый вперед, – скомандовал с мостика командир.

Звонок машинного телеграфа подтвердил получение команды.

– Примите командование, – сказал он первому вахтенному офицеру Генриху Хирзакеру. – Когда достигнете второго буя, снизьте скорость вдвое и ложитесь на курс 330 градусов.

– Так точно. У второго буя снизить скорость вдвое и идти курсом 330 градусов.

Командир кивком подтвердил правильность принятия команды и спустился в центральный пост лодки.

– Боцман, – крикнул Хирзакер находящемуся на палубе Лео Раудзису, – все ли закреплено на палубе?

– Осталось закрепить несколько решеток палубного настила!

Лодка плавно рассекала набегавшую с носа легкую зыбь.

– А скажите-ка, боцман, ведь прощание с причалом было

¹ *Рейдер* — военный корабль, действующий на морских коммуникациях противника с целью уничтожения его транспортных судов.

довольно скучным, верно?

– Мне приходилось видеть и более веселые похороны!
Оба рассмеялись.

– Надеюсь, на этот раз мы не промочим ноги, – пошутил Хирзакер.

– Второй буй 10 градусов вправо, – прервал его вахтенный офицер.

– Хорошо. Обе машины средний ход вперед. Выходим на курс 330 градусов.

– Обе машины средний ход вперед, – ответил ему голос снизу, затем последовал резкий звонок машинного телеграфа в подтверждение принятия команды.

После этого Хирзакер связался по переговорному устройству с командиром.

– Говорит мостик. Докладывает первый вахтенный офицер о принятии вахты и готовности к действиям. Второй буй прошел по правому борту. Курс 330 градусов. Обе машины на среднем ходу.

– Благодарю, – ответил командир по переговорному устройству.

После этого он вызвал Курта Йоринга из радиорубки.

– Поступала ли какая-нибудь информация для нас?

– Нет, господин капитан-лейтенант, – ответил радист.

– Прекрасно. Не можете ли вы поискать нам какую-нибудь музыку?

Субмариной «U-64» командовал капитан-лейтенант

Вильгельм Георг Шульц, опытный и очень талантливый офицер-подводник, прошедший самую суровую школу подводной службы, которую только мог ему предоставить германский подводный флот. Впервые он отправился в плавание в возрасте 17 лет матросом на небольшом парусном торговом корабле, не имевшем даже радиосвязи. Свое первое морское путешествие он совершил в Австралию и южные моря, пройдя туда по бурным водам, омывающим мыс Горн. Это плавание продлилось более полутора лет. Он повидал почти весь свет. Свой первый капитанский сертификат Шульц получил, поступив на службу в «Пароходную компанию дядюшки Эриха» в качестве четвертого офицера на роскошном океанском лайнере «Оцеана» пароходной линии Гамбург – Америка.

Многие поколения мужчин его рода служили офицерами германской армии. Его отец был майором артиллерии, а брат Генрих был офицером Генерального штаба. Поэтому решение о поступлении на военную службу было для него естественным. Так же просто и естественно он принимал все решения, находясь на командных должностях.

Незнакомым с ним людям он казался холодным и в какой-то мере недоступным, как человек, прошедший жесткую закалку прусской военной дисциплины и исповедующий высокие идеалы и стандарты класса германского офицерства.

Однако экипаж его субмарины очень скоро распознал в нем человека, прекрасно понимающего нужды и помыслы

своих подчиненных и искренне заботящегося о каждом его члене. Каждый матрос его экипажа знал, что может обратиться непосредственно к своему командиру со своими проблемами, личными или иными, в любое время суток, будучи уверенным в конфиденциальности таких обращений. Шульц устанавливал высокие стандарты поведения как для себя самого, так и для каждого из своих подчиненных, вследствие чего экипаж его лодки отличался сплоченностью, а сама субмарина содержалась в отличном техническом состоянии. Подчиненным, возраст которых не превышал 20 лет, он казался скорее отцом, чем командиром. Их трепет и благоговение перед ним вскоре переходили в откровенное обожание и проявление абсолютного доверия. Между собой они с любовью называли его Виллем, однако тщательно скрывали от него это обстоятельство.

9 апреля «U-64» и охраняемый ею «Орион», замаскированный под обычное грузовое судно, бороздили воды Северного моря вблизи Эдинбурга, когда радиотелеграф принес сообщение из штаба подводной флотилии, адресованное Шульцу, которое содержало всего лишь одно слово – «Хартмут».

Шульц вскрыл пакет с приказом, после чего собрал весь экипаж, чтобы сообщить ему, что целью их плавания является Норвегия, где они должны принять участие в защите города Нарвика от британского вторжения. Началось немецкое вторжение в Норвегию.

Простясь с «Орионом», субмарина взяла курс на Норвегию и ее ледяные воды, которые могли стать и ее могилой.

По прошествии нескольких дней плавания под «всеми парами» лодка вошла в Вест-фиорд, прямую дорогу к Нарвику.

Все немецкие суда уже заняли исходную позицию и высадили на берег десант.

Таким образом, Нарвик без боя оказался в руках немцев. Однако британские военные корабли также успели к этому времени прибыть туда же, блокировав фиорд для прохода германских судов. «U-64» с большими предосторожностями, не погружаясь и следуя в дневное время, прошла в глубь фиорда.

– По пеленгу 25 градусов – корабль! – доложил сигнальщик.

Командир быстро определил положение объекта.

– Да это же эсминец. А каким курсом он идет? – спросил он сам себя. – 85 градусов. Отлично. – После чего скомандовал: – Очистить мостик, приготовиться к погружению!

Снизу из рубки эхом повторил приказ Вилли Кляйн:

– Приготовиться к погружению!

Приказ был отрепетован в центральном посту, как только вахтенные соскользнули вниз с мостика по поручням стального трапа. Последним покинул мостик командир, хлопнувший и задравивший за собой крышку входного рубочного люка.

– Люк задраен! Погружение! – крикнул он.

– К погружению по местам стоять! – повторил вслед за ним старший механик. И эти слова почти затерялись в шуме воды, вливающейся в балластные цистерны.

Тренированные руки матросов быстро замелькали среди бесчисленных клапанов и рычагов. Смолкли остановленные дизели, и вращение гребных винтов подхватили электродвигатели, быстро загоняя лодку под воду.

Главным инженером-механиком на лодке был энергичный баварец, старший лейтенант морской службы Штейнметц. Это был любимец команды, отличавшийся особой человеческой теплотой и дружелюбием, которыми так прославился его край.

– Всплыть на перископную глубину, – спокойно скомандовал Шульц. На фоне едва слышного гудения работающих гребных электродвигателей не требовалось повышать голос. – Держать курс 10 градусов, Кляйн!

– Следуем курсом 10 градусов.

– Глубина погружения 10 метров. Перископ поднят! – доложил Штейнметц.

– Обе машины малый вперед, – распорядился Шульц.

И тут же последовало подтверждение машинного отсека о приеме команды.

– Эй, в отсеке, прекратить гвалт! – прикрикнул Шульц на находящихся в центральном посту и приник к окуляру перископа.

Пока лодка медленно приближалась к цели, Шульц то и

дело посматривал в перископ. Наконец он определил принадлежность эсминца:

– Это англичанин. Первый и второй торпедные аппараты к стрельбе изготовить!

Эти слова разнеслись по лодке, и все члены команды с пониманием обменялись ухмылками. Это была их первая цель, да к тому же еще и эсминец!

– Аппараты к стрельбе готовы!

Шульц торопливо взглянул в перископ:

– Механик, вы не могли бы держать лодку на глубине устойчивее?

– Это чертовски трудно, командир, – ответил Штейнметц. – На море слишком сильное волнение. Волна все время подтапливает лодку.

Тем не менее он дал соответствующие указания рулевому-горизонтальщику, сидящему прямо перед ним, при этом его глаза обегали циферблаты множества приборов, расположенных над головой рулевого.

– Обе машины самый малый вперед! – скомандовал Шульц.

– Я не могу обеспечить самый малый, – доложил Штейнметц.

– Попытайтесь, – невозмутимо потребовал Шульц. После чего возбужденно закричал: – Проклятье! Если он будет следовать тем же курсом, то окажется прямо перед нашими аппаратами! Объект скорость 20 узлов, курс 115 градусов,

наш курс 0 градусов, дистанция 800... 700... 500... аппараты первый и второй...

На секунду на всей лодке воцарилось молчание, все ждали команды, которая приведет в действие ее оружие.

– Механик, опустить перископ! – рявкнул командир. – Обе машины полный вперед! Лево руля! Задраить отсеки!

Командир понял, что лодку обнаружили, а также то, что если они хотят спастись бегством, то им нужно погрузиться как можно глубже и как можно быстрее. Однако облегчение, которое они ощутили, когда лодка начала быстро погружаться, прошло, как только лодка стала беспорядочно рыскать, то всплывая, то снова погружаясь.

Штейнметц яростно искал по своим приборам причину такого поведения лодки и вскоре нашел ее прямо перед своим носом. Оказывается, когда была дана команда на погружение, кто-то продул балластную цистерну правого борта, вместо того чтобы заполнить ее балластом. Механику понадобились секунды, чтобы исправить ошибку, и лодка послушно нырнула на глубину 80 метров в тот момент, когда над ней прошумели гребные винты эсминца.

Взрывы глубинных бомб раздавались где-то далеко в стороне, однако корпус лодки сотрясала сильная вибрация от ударных волн, звучавших как смертельный приговор для слышащих их впервые.

У Вилли Кляйна глаза округлились от ужаса.

– Ты слышишь это, Шерри? – прошептал он механику,

используя фамильярное прозвище Карла Кессельхайма, которым его наградил инструктор во время изматывающей муштровки на берегу в учебном отряде, поскольку он устал от необходимости различать сразу трех Карлов в своем взводе новобранцев.

– Что? – недоуменно спросил Кессельхайм.

– Бомбы!

– Да нет!

– Осел!

Лодка уже успела уйти от преследования, и приободрившиеся члены команды могли поздравить друг друга со счастливым исходом этого эпизода. Они сумели оторваться от эсминца и проделали это довольно легко и безболезненно, даже в этих стесненных условиях фиорда. Эти знаменитые гидролокаторы, которые, по представлениям англичан, должны были полностью обезопасить их от вражеских субмарин, не очень-то оправдывали завышенные надежды этих заносчивых британцев.

Однако командир лодки не проявлял ни самодовольства, ни чувства облегчения. Ведь он едва не потерял лодку просто из-за глупой случайности, возникшей по вине личного состава. Он был разъярен.

Но времени на досаду и вымещение зла на ком-либо за допущенную ошибку просто не было. Скорее она поспособствует накоплению боевого опыта экипажа. К тому же они охотились во вражеских водах, а заряд аккумуляторных ба-

тарей был на исходе. Он приказал дать срочную радиогранму в штаб флотилии: «Фиорд блокирован сильной охраной эсминцев. Нарвик угрожает стать ловушкой».

В конце Вест-фиорда они смогли заметить даже два крейсера, охраняемые тремя эсминцами. Не оставалось и сомнения, что это были англичане.

– Механик, какова плотность аккумуляторов? – спросил Шульц.

– Очень мала, командир. Достаточно для атаки, но вряд ли хватит на уход после нее.

Шульц находился в нерешительности. Для него было очевидно, что уйти от преследования в подводном положении не удастся: почти полностью разряженные аккумуляторы не позволят совершить атаки из подводного положения. Шульц прекрасно понимал, что настроение крайней агрессивности, которое вколачивал в них Дёниц, еще не означало, что они должны были пойти на самоубийство. Риск был устрашающий. Однако два вражеских крейсера, неподвижно стоящих на якоре, были слишком заманчивой целью, чтобы упустить ее. Кроме того, размышлял он, если атака окажется успешной, то эсминцы будут слишком заняты вылавливанием из воды выживших членов экипажей крейсеров, чтобы пуститься в погоню за торпедировавшей их субмариной.

– Первый и второй аппараты – залп! – скомандовал он, одновременно начав отсчет времени после выстрела.

Гробовое молчание в центральном посту было прервано

громом двух взрывов.

Офицеры обменялись вопросительными взглядами. За такой короткий промежуток времени торпеды не могли пройти и половины дистанции до установленной цели.

Шульц резким толчком выдвинул перископ, чтобы мгновенно оценить ситуацию. Обе торпеды взорвались преждевременно. Как ему позже стало известно, преждевременные взрывы торпед станут бедой всех германских подлодок, принимавших участие в Норвежской кампании. Единственным результатом такой атаки стало то, что противник обнаружил присутствие его подлодки и тут же начал ее преследовать, сбрасывая глубинные бомбы.

– Срочное погружение! – пронзительно выкрикнул Шульц. – Обе машины полный вперед!

Лодка погрузилась на предельную глубину, что не позволило эсминцам засечь ее гидролокаторами, когда она на большой глубине и с предельно малой скоростью старалась уйти от преследователей. Глубинные бомбы взрывались где-то в стороне.

Шульц обратился к механику:

– Как там аккумуляторы?

Штейнметц уныло покачал головой:

– Уже почти на пределе.

Шульц окинул взглядом окружающих его офицеров и матросов. Преследуемые двумя эсминцами и с разряженными аккумуляторами, они находились в безнадежном положе-

нии. Подняться же на поверхность было равносильно самоубийству.

– Механик, – кивнул он в сторону Штейнметца. – Вы, Раудзис и Вагнер подготовите заряды для подрыва лодки. Скоро всплывем. Личный состав может покинуть борт, лодку же они не получат.

Кессельхайм остановил Раудзиса, когда тот уныло подошел к нему:

– В чем дело, боцман, что происходит?

– Мы установили подрывные заряды. Аккумуляторы сдохли окончательно.

– И что же будет с нами?

– Приготовься умереть.

Кессельхайм бросился к своему шкафчику и вернулся с зубной щеткой в руках.

Вилли Кляйн с удивлением посмотрел на него.

– Ты что, спятил? – с удивлением спросил он. – Собираешься чистить зубы в такой момент?

– Возможно, в концлагере у них не будет зубных щеток.

Руди Диммлих, взглянув на него, покачал головой:

– Вы что же, думаете, они станут вылавливать нас из воды?

– Ну конечно, – доверительно сообщил ему Кессельхайм. – Ведь они тоже моряки, такие же, как и мы. А какой моряк будет спокойно смотреть, как тонет другой моряк, даже вражеский, и не окажет ему помощи?

– Возможно, они это и сделают, но прежде нам нужно уце-

леть под пулеметным и пушечным огнем, которым они накроют нас, когда мы всплывем, – мрачно добавил Вилли.

– Боцман, – отчетливый голос командира перекрыл разговоры смущенных моряков, – установлены ли подрывные заряды?

– Так точно, установлены!

Шульц глубоко вздохнул:

– Отлично. Механик, поднимите лодку на перископную глубину.

Лодка стала медленно и осторожно приближаться к поверхности, когда заработали ее электродвигатели.

– Есть перископная глубина, командир!

Шульц осмотрел горизонт, после чего его лицо вдруг осветила широкая улыбка.

– Опустить перископ! Курс 140 градусов, – уверенным голосом скомандовал он. – Мы сейчас сделаем это!

Он увидел, что эсминцы продолжали вести поиск лодки, поэтому они не смогут остаться на поверхности незамеченными. Однако короткий взгляд на поверхность позволил понять, что есть шанс спасти лодку.

Он хорошо знал эти воды еще с тех пор, когда провел несколько беззаботных дней на борту роскошного лайнера «Оцеана», и теперь знакомый ему маяк позволил точно определить местоположение. Они, оказывается, гораздо ближе к Нарвику, чем предполагали раньше. При этом он также понял, что если они смогут приблизиться к излучине фиорда

раньше английских эсминцев, то будут спасены.

– Штейнметц! – крикнул Шульц. – Идите сюда! Какова плотность электролита в аккумуляторах?

– Совсем небольшая, – ответил тот, пожимая плечами.

– Но все-таки? – настаивал Шульц. – Как долго мы еще сможем идти на электродвигателях?

– Право, не знаю, командир, аккумуляторы почти сухие. Возможно, полчаса, а то и меньше. – Он снова пожал плечами. – Право же, не знаю.

– Ясно, – ответил Шульц. – Мы продолжим движение самым малым ходом. Если они позволят нам приблизиться к излучине фиорда, то мы спасены.

Стоящие вокруг командира члены экипажа не могли заметить, насколько напряжены его нервы. Он стоял перед ними спокойный и полностью контролирующий свои действия, поскольку сражался, используя все свое мастерство, хладнокровие и упорство.

Это было первое командование Шульцем субмариной типа VII-C, предназначенной для операций на океанских просторах и специально разработанной для борьбы с союзническими конвоями. Прежде чем получить под командование «U-64», он прошел службу на «U-10», небольшой подлодке водоизмещением всего 250 тонн, предназначенной для операций в прибрежной зоне, и совершил на ней два боевых похода вокруг Оркнейских островов. Она несла слишком малые запасы топлива, чтобы совершать операции на больших

океанских просторах, и не располагала запасом торпед, что обесценивало такие рейды. Она скорее подходила для тренировки экипажей, чем для проведения боевых операций. И таким был в это время весь подводный флот Германии.

А вот «U-64» – совсем другое дело. На этой лодке можно было воевать по-настоящему. Обладая исключительной маневренностью, она управлялась так же легко, как быстроходный катер. Ей было достаточно нескольких секунд, чтобы уйти под воду. Она покидала базу, до краев заполненной топливом, провизией и торпедами, и могла вести боевые операции в любой точке Северной Атлантики. Это был замечательный подводный корабль, и первейшей обязанностью его командира было сохранить эту ценнейшую боевую единицу. До последней возможности.

– Всплыть на перископную глубину. – Эта произнесенная спокойным голосом команда нарушила напряженную тишину отсека. Шульц наклонился, чтобы схватиться за ручки перископа, и выпрямился вместе с его поднятием. Он видел, как вода становится все светлее по мере подъема лодки, пока перископ не пробился сквозь гребешки пенящихся зеленых волн. Он сразу же рассмотрел сквозь оптику небо в поисках самолетов, затем также торопливо оглядел горизонт. Все было пустынным. Два эсминца еще виднелись на горизонте, на большом удалении от лодки. Теперь лодка уже достигла излучины фиорда. – Руль на правый борт! – приказал Шульц рулевому на вертикальном руле, после чего с улыбкой три-

умфатора повернулся к находящимся в центральном посту членам экипажа.

Прошло всего лишь несколько минут с того момента, как эсминцы исчезли из вида, а он уже дал команду на всплытие. Как только лодка всплыла, заработали дизели, мелкой дрожью сотрясая корпус.

– Эй, механик, все отлично!

В центральном посту возникло лицо механика.

– Спасибо, командир! – выкрикнул он в ответ. – Но теперь мы можем идти только на дизелях. Аккумуляторные батареи разряжены полностью. Даже на пол-оборота гребного винта не хватит.

– А нам теперь этого и не надо, механик, – рассмеялся Шульц. – Следующие эсминцы, с которыми мы встретимся, будут наши.

Он посмотрел в бинокль по направлению движения лодки. И тут же его улыбка сменилась выражением тревоги, а глаза сузились.

– Господин капитан-лейтенант... – начал говорить сигнальщик.

– Да-да, я вижу, – прервал его Шульц, – это, скорее всего, немцы.

Они с беспокойством наблюдали за тем, как прямо по курсу всплывает какая-то субмарина. Потребовалась всего лишь минута, чтобы обменяться опознавательными знаками, и скоро лодки уже стояли борт о борт.

Шульц поприветствовал Виктора Шютце. Командир «U-25» рассказал, что никаких вражеских кораблей впереди вплоть до Нарвика нет, и предложил содействие и охрану, узнав, что «U-64» лишена возможности идти подводным ходом. К полудню они благополучно достигли рейда Нарвика.

Все послеполуденное время Шульц провел на борту германского эсминца, получая новые приказы и распоряжения, когда внезапно объявленная воздушная тревога заставила его поспешить на борт своей лодки. Однако, когда он поднялся из внутренних помещений эсминца на палубу, пройти на лодку оказалось невозможно: вокруг дождем сыпались бомбы. Он смог лишь беспомощно наблюдать за бомбежкой. К счастью, лодка не получила повреждений, хотя, находясь у стенки пирса, была хорошей мишенью для бомбардировщиков.

Когда рассеялся дым взрывов, он не заметил каких-либо повреждений корпуса лодки, но с облегчением вздохнул лишь поднявшись на ее борт и удостоверившись в ее полной сохранности.

Вскоре «U-64» уже была готова к выходу в море и через несколько часов после прибытия в Нарвик снялась со швартовов и взяла курс в открытое море. В соответствии с полученными приказами, ей надлежало топить вражеские корабли, стремящиеся зайти в Вест-фиорд.

Шульц направил лодку в примыкающий к Вестфиорду Херьянгер-фиорд, чтобы занять удобную позицию для слеже-

ния за судами, следующими в Нарвик, и атаковать оттуда английские суда, пытающиеся прорваться в Нарвик.

Лодка уже приближалась к точке, выбранной командиром для ведения наблюдения за вражескими судами в погруженном положении, когда гидросамолет, внезапно поднявшийся с палубы английского военного корабля «Ворспайт», спикировал на лодку прямо со стороны солнца. Окружающие узкий фиорд горы скрывали приближение самолета до того самого момента, когда он оказался прямо над их головой.

– Приготовиться к погружению! Руль право на борт! – резко и громко скомандовал Шульц. – Расчету – к зенитной автоматической пушке!

Времени на погружение уже не было. Однако самолет можно будет поразить зенитным огнем, когда он снова появится над ними, снизившись достаточно, чтобы оказаться в зоне действия зенитного пулемета калибра 20 мм, – единственный шанс на отражение атаки самолета при этих обстоятельствах.

Карлхен Венцель успел лишь дать несколько беспорядочных очередей, однако все его снаряды прошли мимо цели, и самолет продолжал кружить над субмариной. Наконец он сбросил бомбу, которая угодила в носовую часть лодки. Она буквально подпрыгнула, как раненое животное. Часть подводников, находившихся в это время на палубе, сбросило за борт взрывной волной.

Как только самолет удалился, на мостик стали поступать

доклады о полученных лодкой повреждениях и жертвах. Все члены экипажа, находившиеся в носовой части, погибли, и лодка, быстро набирая воду через пробоину в прочном корпусе, быстро погружалась.

– Всем за борт! – приказал Шульц находившимся на палубе, а затем крикнул в открытый люк: – Всем выходить наверх! Быстро!

– Быстро наверх! – послышался голос Штейнметца изнутри лодки. – Поторапливайтесь, если не хотите промочить ноги!

Почувствовав, как палуба наклоняется под его ногами, Шульц понял, что лодка погружается слишком быстро, чтобы все люди успели выйти наружу. Но ему также было известно, что глубина моря в этом месте не превышает 35 метров и люди смогут всплыть на поверхность, даже если лодка ляжет на грунт. Ведь они знали, как действовать в подобных случаях, и даже участвовали в практических занятиях, правда, под наблюдением опытного инструктора, когда-то поставившего рекорд по глубине погружения без спасательного аппарата. Шульц не сомневался, что все успеют благополучно достигнуть поверхности.

– Пипенхаген, подойдите сюда, – сказал Шульц одному из находившихся на палубе матросов. – Спуститесь вниз и скажите всем, чтобы надели индивидуальные спасательные аппараты и после того, как лодка ляжет на грунт, выходили наружу и всплывали на поверхность, как их учили.

Матрос палубной команды Артур Пипенхаген спустился в люк. И Шульц закрыл за ним крышку. Едва он успел сделать это, как палуба выскользнула у него из-под ног и он оказался в ледяной воде фиорда.²

Шульц поплыл в сторону берега, слыша всплески воды под руками плывущих впереди, а затем до него донеслись крики людей с отчаливших от берега лодок, которые направлялись спасать пловцов. Он продолжал плыть, однако с каждым взмахом рук все больше терял силы, а отяжелевшая от воды одежда все сильнее тянула его ко дну. Тело сковывал холод, быстро иссякали силы, и он понял, что не сможет удержаться на плаву до подхода лодок.

Кто-то, плывущий рядом с ним, закричал:

– Эй, я нашел бочку! Кому-нибудь нужна помощь?

– Подтолкни ее сюда! – с трудом выдохнул Шульц. – Я не могу больше плыть.

– Держись! Сейчас помогу.

Несколькими секундами позже к нему подплыл матрос и подтолкнул пустую бочку из-под топлива. Шульц ухватился за нее, и они медленно поплыли к берегу. Он так и не смог понять, откуда взялась эта спасительная бочка. Скорее всего, упала с палубы какого-нибудь судна, потопленного в фиорде.

² «U-64» тип IX-13 вступила в строй 16 декабря 1939 г. Потоплена 13 апреля 1940 г. глубинными бомбами британского палубного самолета линейного корабля «Ворспайт» в заливе Уфут Херьянгер-фиорда Норвежского моря в точке с координатами 68° 33,3' с. ш. 17° 30,45' в. д. Погибло 8 человек. В 1957 г. поднята норвежцами и пошла на слом.

Важно было другое – она спасла ему жизнь.

Они слышали крики людей на берегу, произносимые на немецком языке, и тут же заметили небольшую лодку, плывшую рядом с ними. Протянутые руки помогли им забраться в лодку. Сидящие в лодке сказали им, что видели, как самолет бомбил подводную лодку, а поэтому и вышли в море, чтобы подобрать из воды людей с нее.

Шульц плотно завернулся в шерстяное одеяло и сидел, съежившись, на дне лодки, рассеянно разглядывая знаки, нашитые на униформе спасителей. Это было изображение небольшого альпийского цветка – эдельвейса, – эмблемы немецких горно-стрелковых частей. Эти элитные части вермахта также принимали участие во вторжении в Норвегию и в настоящее время стояли лагерем вдоль побережья фиорда. Шульц с иронией подумал о том, что вряд ли мог бы ранее предположить, что спасением экипажа подводной лодки займутся солдаты сухопутных частей.

Как только они достигли берега, их окружили солдаты, помогли снять с них промокшую одежду. После этого их полузамерзшие тела хорошенько растерли и завернули в шерстяные одеяла. После этого каждому из спасенных дали по стакану красного вина. Однако лишь через несколько часов их перестал сотрясать озноб.

Шульц торопливо пересчитал членов экипажа и пришел к выводу, что тринадцать человек, включая его самого, уже на берегу. Они были в безопасности. Теперь его волновала

судьба тех, кто мог находиться в ледяной воде фиорда.

– Позовите вашего командира, – приказал он одному из солдат. – Я должен видеть его немедленно.

Полковник, командующий группой горных стрелков, внимательно выслушал дрожащего от холода и, по-видимому, находящегося в состоянии шока командира лодки, когда тот доказывал ему, что необходимо срочно послать солдат на лодках для поисков оставшихся в живых членов экипажа его субмарины.

– Хорошо, господин Шульц, – с пониманием проговорил полковник, наполняя себе вином стакан. – Я понимаю ваши чувства, однако мы спасли всех членов вашего экипажа, оставшихся в живых. Больше нет ни одного.

– Нет, вы не понимаете, господин полковник, – продолжал настаивать Шульц, испытывая чувство неловкости от того, что абсолютно гол, не считая армейского одеяла, и трясется как осиновый лист. – Через двадцать минут появятся еще двадцать человек из экипажа.

– Да-да, – любезно соглашался полковник, – выпейте-ка пока ваше вино, все будет в порядке.

– Ничего не будет в порядке, если вы оставите моих людей замерзать и тонуть! – выкрикнул Шульц.

– Пожалуйста, господин Шульц, успокойтесь, – настаивал полковник, – выпейте еще стаканчик.

– Господин полковник, выслушайте меня во имя Господа Бога! – взмолился Шульц, чуть не плача от отчаяния. – Я

объясняю вам, что оставшиеся в живых люди моего экипажа, выйдя из лодки, сейчас должны всплыть на поверхность и кто-то должен помочь им добраться до берега, спасти их от смерти!

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.