

■ НА ЛИНИИ ОГНЯ ■



== АСЫ ==
«ШНЕЛЛЬБОТОВ»

НЕМЕЦКИЕ ТОРПЕДНЫЕ
КАТЕРА В БОЮ

ФРИДРИХ КЕМНАДЕ

Фридрих Кемнаде

Асы «шнелльботов». Немецкие торпедные катера в бою

Серия «На линии огня»

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=66491234

*Асы «шнелльботов». Немецкие торпедные катера в бою: Яуза-каталог;
М.; 2021*

ISBN 978-5-00155-361-8

Аннотация

В годы Второй Мировой немецкие торпедные катера (Schnellbooten) нанесли флотам антигитлеровской коалиции серьезный урон, отправив на дно около 60 боевых кораблей и более сотни торговых судов. Отличившись на всех театрах военных действий – и в Ла-Манше, и на Средиземном море, и на Восточном фронте, где «шнелльботы» вступили в бой уже ранним утром 22 июня. Они только за лето 1941 г. потопили и повредили 13 кораблей Балтийского флота.

Автор этой книги, командир 3-й флотилии «шнелльботов» (3. Schnellbootflottile) Фридрих Кемнаде (1911–2008 г.) по праву считается одним из самых результативных капитанов Кригсмарине, будучи удостоенным не только Рыцарского креста с дубовыми листьями, но и редкого Военного знака торпедных

катеров (Schnellboot-Kriegsabzeichen) с бриллиантами, который вручали лишь настоящим асам «москитного» флота.

В своих мемуарах, впервые опубликованных сразу после войны по горячим следам событий, он подробно рассказал о боевой работе, морских сражениях, минных постановках и отчаянных атаках торпедных катеров Гитлера:

«Русское соединение поворачивает на юго-запад, скорость 20 узлов. Радиограмма в адрес «S-35», который уже собирается выпустить торпеды: «Нервы как шпалы, не стрелять!» Чтобы бить наверняка, придется подойти ближе. Увеличиваем скорость до 30 узлов. Замыкающий корабль русских открывает огонь. Снаряды ложатся недолетами. На дистанции 2500 м приказываю: «Торпедой – пли!» Цель – головной русский эсминец. Оба катера стреляют одновременно. Эсминец переламывается надвое.

Сначала тонет носовая, затем кормовая часть.

Под сильным огнем с остальных эсминцев соединения мы ставим дымовую завесу и отходим вдоль берега.

По пути короткий артиллерийский бой с двумя русскими торпедными катерами, их удается отогнать...»

В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

Содержание

От автора	6
Вступительное слово	9
Глава 1. Создание и подготовка флотилии. 15 мая – 7 сентября 1940 г.	14
Глава 2. На Западном фронте – Английский канал. 9 сентября 1940 – 26 мая 1941 г.	29
Конец ознакомительного фрагмента.	54

Фридрих Кемнаде Асы «шнелльботов». Немецкие торпедные катера в бою

*Погибшим в боях по обе стороны фронта
посвящается*

© Власов Н., пер. с немецкого, 2021

© ООО «Яуза-каталог», 2021

От автора

После окончания Второй мировой прошло уже 30 лет, и описывать пережитое в те годы по памяти было бы сомнительным предприятием. Только после того, как несколько лет назад британское Адмиралтейство вернуло нам журналы боевых действий моей флотилии и я смог заглянуть в них, я приступил к написанию этой книги. Сначала она предназначалась только для моих старых товарищей из 3-й флотилии торпедных катеров, которыми я командовал с момента создания соединения 15 мая 1940 года и до 7 июля 1943 года. На протяжении долгих лет они вместе со мной несли на своих плечах тяжесть боев с превосходящими силами противника. Зачастую им приходилось ночь за ночью сражаться с врагом и добиваться больших успехов, полностью доверяя своему руководству.

Своими заметками я хочу призвать к тому, чтобы наши погибшие и умершие от ран товарищи не были забыты. Сражаясь за народ и отечество, они пожертвовали самым ценным из того, что у них было, – своими жизнями.

Когда перечитываешь эти заметки, в памяти всплывают факты, которые, казалось, давно забыты. Сегодня едва ли кто-то из нас смог бы вспомнить, кто и когда назвал нас «Африканской флотилией». На самом деле такое имя дали нам пехотинцы, солдаты Африканского корпуса, которые, как и

мы, носили коричнево-зеленую нарукавную повязку с надписью «Африка».

Во время работы над рукописью мне пришла в голову мысль о том, чтобы расширить масштаб проекта. Я решил рассмотреть операции флотилии, сражавшейся на довольно спорном театре военных действий, и стоявшие перед ней задачи на фоне масштабной картины мировой войны, а также проанализировать общую стратегию и ее эффективность. Размышляя над тем, как лучше структурировать книгу, я решил придерживаться журнала боевых действий и излагать события в хронологическом порядке. Это позволило мне охватить взглядом успехи и неудачи, верные и ошибочные решения, возможности и их границы, вопросы организации и руководства операциями, а также человеческие взаимоотношения и воинские достижения командиров, офицеров и нижних чинов. Я намеревался критически оценить достижения и потери на трех театрах военных действий: в Ла-Манше, на востоке Балтики и в Средиземном море – и извлечь соответствующие уроки. При этом возникает естественная необходимость вновь и вновь подводить промежуточные итоги, чтобы дать оценку полученному опыту.

Во время войны мы не знали и не могли знать точку зрения противоположной стороны – как нас оценивали наши противники, насколько серьезный ущерб от наших действий они были вынуждены нести и какие решения они принимали для борьбы с торпедными катерами. Многие успехи флоти-

лии, к примеру, эффект от минных постановок перед стратегически важной морской и воздушной базой Мальта, имевшей решающее значение для исхода войны в Северной Африке, известны нам из труда капитана С.У. Роскилла «Война на море».

Цифры и цитаты взяты главным образом из журналов боевых действий и труда Роскилла. Дополнительные сведения получены из других книг о войне. Я вынужден признать, что данные о наших успешных атаках не всегда совпадают с данными британских или советских источников.

Я выражаю надежду на то, что моя книга внесет определенный вклад в оценку значения, возможностей и боевой ценности торпедных катеров в прибрежной зоне, а также в дискуссию по вопросам организации военно-морских сил.

Фридрих Кемнаде

Вступительное слово

Плавание на торпедном катере всегда было тайной страстью молодого, влюбленного в море человека. И, если ей суждено было сбыться, молодому морскому офицеру или матросу, казалось, больше нечего было желать в этом мире.

Так думали я и мои товарищи, которые в середине тридцатых годов были направлены на один из шести торпедных катеров 1-й полуфлотилии, базировавшейся в Киле. Других торпедных катеров в 1936 году в немецком военно-морском флоте просто не было, поскольку Версальский договор запрещал их проектирование и постройку. Лишь Лондонский морской договор с Великобританией, подписанный в 1935 году, освободил наш флот от оков Версальского диктата.

В момент начала Второй мировой войны, 3 сентября 1939-го, в наличии имелись две флотилии торпедных катеров. В каждой было шесть катеров первой линии и два резервных – не слишком внушительная мощь, если речь идет о войне против великой морской державы, такой, как Британия.

Задача торпедных катеров заключалась в том, чтобы в рамках обороны побережья проводить ночные торпедные атаки. Благодаря внушительной крейсерской скорости (26–28 узлов) и наличию корабля сопровождения, имевшего на борту торпеды, горючее, боеприпасы и продовольствие, обе

флотилии обладали исключительно высокой мобильностью. К примеру, они могли в течение одной ночи внезапно перебазироваться из Киля в Пиллау и уже на следующую ночь находились в полной боевой готовности для действий на большом удалении от родной гавани. В Северном море катера могли действовать из Вильгельмсхафена, Гельгоlanda или Боркума вплоть до северной оконечности Ла-Манша – конечно, в том случае, если погода позволяла выйти в море. Разумеется, маленькие катера водоизмещением всего лишь 82 тонны могли использоваться только в том случае, если сила ветра не превышала 4–5 баллов, а волнение на море – 3–4 баллов.

Сила катера, оснащенного двумя торпедными аппаратами и имевшего на борту четыре торпеды, заключалась в разрушительной мощи его вооружения, способного вывести из боя или даже потопить крупный корабль. Его слабость заключалась в малой защищенности, катер мог быть потоплен одним-единственным попаданием 10,5-см снаряда.

Оба эти фактора ограничивали время применения катеров ночными часами. Был необходим покров ночной темноты, чтобы незаметно подойти на дистанцию 500–800 метров для пуска торпеды. Атаки производились против неизменно превосходящего противника – единственным исключением были одиночные незащищенные транспорты, однако они являлись большой редкостью.

Артиллерийское вооружение состояло из 2-см автомати-

ческой пушки MG C/30 и установленного на корме на треноге 9-мм пулемета. Для охоты за подводными лодками каждый катер имел на борту 6 глубинных бомб. Кроме того, можно было взять на борт 6 больших или 8 малых морских мин.

Максимальная скорость катеров составляла 34 узла, радиус действий при крейсерской скорости 26 узлов – 320 миль. Связь осуществлялась в диапазоне УКВ с помощью радиостанций мощностью 40/70 ватт. Два установленных на корме аппарата обеспечивали постановку дымовой завесы, с помощью которой катера в светлые ночи могли скрыться от взгляда противника, способного применить против них превосходящую артиллерию.

Сердцем катера была двигательная установка. Она состояла из трех 16-цилиндровых моторов фирмы «Даймлер-Бенц», расположенных в двух отдельных моторных отсеках. Общая мощность этих дизельных двигателей составляла 3600 л.с., передаваемых на три винта. Бременская верфь «Люрссен», имевшая наибольший опыт в постройке торпедных катеров, разработала специальное устройство, получившее название «Эффекта Люрссен». Оно состояло из двух рулей, расположенных позади винтов, которые создавали под кормой дополнительное давление воды, что позволяло увеличить максимальную скорость еще на 1–2 узла.

В состав экипажа каждого катера входили один офицер, 5 унтер-офицеров и 12 матросов. В военное время к этому

числу добавлялись еще один унтер-офицер и 2 матроса. Это было очень немного, поэтому даже младшие по должности члены экипажа несли большую ответственность и должны были самостоятельно принимать решения и проявлять инициативу. Разумеется, необходимо упомянуть личный состав штабов, базы и экипаж корабля сопровождения, поскольку именно эти люди должны были создавать предпосылки для успешного применения боевых катеров.

В ходе войны было построено 215 торпедных катеров, в том числе 145 – на бременской верфи «Люрссен». От действий противника было потеряно 96 катеров.

В середине мая 1940 года я находился на крейсере «Эмден», который стоял в Осло, куда корабль прибыл 9–10 апреля с десантной группой в составе 600 солдат сухопутных войск и морской артиллерии после сражения в Осло-фьорде. Именно тогда я получил телеграфный приказ о немедленном назначении меня командующим 3-й флотилией торпедных катеров. Это было прекрасное известие, особенно после того, как мои просьбы перевести меня в подводный флот в сентябре и ноябре 1939 года были отклонены.

Хотя мое желание плавать на подводной лодке не исполнилось, я был рад новому назначению. В виду моего молодого возраста и невысокого чина, я и не надеялся получить под командование флотилию торпедных катеров. В 1936–1937 годах я командовал катерами «S-11» и «S-15» и поэтому не нуждался в предварительной подготовке. Я знал, что такое

торпедный катер, какое у него вооружение, какой должна быть тактика и как следует ими командовать.

Трехмоторный Ju-52 доставил меня из Осло-Форнебю в Берлин-Штаакен, и вечером 22 мая я прибыл в Киль. Что ожидало меня здесь? Как выглядит 3-я флотилия? Сколько в ней катеров и обученных экипажей? И самое главное: когда она сможет отправиться в Ла-Манш, где уже действуют 1-я и 2-я флотилии, сумевшие добиться успехов при атаках на конвои британского экспедиционного корпуса, следовавшие из Кале и Дюнкерка в Дувр и устье Темзы?

Глава 1. Создание и подготовка флотилии. 15 мая – 7 сентября 1940 г.

23 мая 1940 года я вступил в командование 3-й флотилией торпедных катеров, которая была создана восемью днями ранее, 15 мая. До прибытия нового командира исполняющим обязанности являлся обер-лейтенант цур зее Вернер Тёнигес.

Мой адъютант лейтенант цур зее Штольценбург, ожидавший меня на «жилом катере» из состава резервного соединения 1-й и 2-й флотилий, доложил мне обстановку. Тёнигес в настоящее время являлся командиром «S-10», лейтенант цур зее Аксель фон Гернет – командиром «S-12». Оба в связи с вводом в строй нового корабля сопровождения «Адольф Людериц» находились со своими катерами в Росток. «S-11» под командованием лейтенанта цур зее Пауля Поппа и «S-13» – пока без командира – ремонтировались на Кильской верфи. Эти старые катера, а также их неполные экипажи входили в состав резервного соединения 1-й и 2-й флотилий. Теперь оно перешло в подчинение 3-й флотилии.

Множество унтер-офицеров и матросов, назначенных в 3-ю флотилию, уже прибыли, часть из них проходит обучение работе с моторами на фирме «Даймлер-Бенц». Первым но-

вым катером, предназначенным для 3-й флотилии, должен стать «S-54», который предполагается ввести в строй в начале августа.

На следующий день, 24 мая, я делал доклад своему начальнику, командующему торпедными катерами капитану цур зее Гансу Марксу. От него я узнал, что к 1 августа мне необходимо подготовить по 2 экипажа для 1-й и 2-й флотилий и 4 экипажа для 3-й флотилии. Для обучения следует использовать катера «S-10», «S-11» и «S-12». В качестве корабля сопровождения и учебной цели флотилии с 27 мая будет подчинен «Циндао», до этого использовавшийся кадетским училищем.

Теперь я знал, что мне предстоит сделать. Однако подготовить при помощи трех старых катеров с изношенными машинами 8 экипажей за два месяца казалось мне невыполнимой задачей. А отправлять на фронт недостаточно обученных командиров и экипажи было бы преступлением. Это было бы оправданным только в том случае, если бы речь шла о «последней операции» – вторжении в Англию, за которым последовало бы окончание войны. Возможно, высшее руководство искренне верило именно в такую перспективу. Но на практике все оказалось совершенно иначе.

На третий день после вступления в должность я на первом смотре флотилии рассказал о предстоящих задачах в области боевой подготовки и подготовил вместе с офицерами штаба нашу переброску в Данцигскую бухту. Учебные тор-

педы и артиллерийские боеприпасы, а также все необходимые инструкции мы взяли с собой.

27 мая к флотилии присоединился «Циндао». В течение 24 часов его переоборудовали в корабль сопровождения торпедных катеров. Выход в море, назначенный на следующий день, пришлось отложить из-за проблем с подъемником торпед. Пока идет ремонт, командующий торпедными катерами запрашивает меня, можно ли немедленно направить катера «S-10», «S-11» и «S-12» для временного использования в Ла-Манше. Относительно «S-11» и «S-12» я отвечаю согласием, при условии, что Тёнигес возьмет на себя командование «S-12», которым он уже руководил с 1937 по 1939 год, а я возьму на себя второй катер.

Уже в 17.30 следует звонок из штаба Западной группы в Вильгельмсхафене с указанием как можно скорее отправить оба катера в Роттердам. Такая спешка не доведет до добра!

Оба катера в ускоренном порядке подготавливаются к операциям. Экипажи составлены из наиболее опытных специалистов флотилии. Уже в 03.30 31 мая – день памяти Ютландского сражения – оба катера отправляются из Киля через Канал императора Вильгельма на запад. В 14.00 в Северном море мы сбросили глубинные бомбы на вражескую подводную лодку, за этим последовали две безуспешные воздушные атаки британцев. В 23.30 мы уже находились перед Роттердамом, однако смогли войти в гавань только в 05.30 после прекращения обстрела. В 07.30 катера причалили. К

сожалению, из-за проблем с двигателями оба судна не были готовы к немедленному использованию, на ремонт требовалось не меньше 24 часов. Наши надежды и ожидания опустились до нулевой отметки.

После этих неутешительных известий я отправился на доклад к своему непосредственному начальнику, командиру миноносных сил капитану цур зее Хансу Бютову, который вместе со своим небольшим штабом размещался на реэквизированном пассажирском судне «Батавия III». Здесь я повстречал двух своих старших товарищей, командиров 2-й и 1-й флотилий корветтен-капитана Рудольфа Петерсена и капитан-лейтенанта Хайнца Бирнбахера.

На совещании оба командира флотилий представили свои предложения по поводу действий ближайшей ночью. Правда, их соединения были невелики – в каждой флотилии насчитывалось лишь по 2–3 боеготовых катера. После того как начальник штаба корветтен-капитан Герберт Шульц высказал свое мнение, командир принял решение относительно действий обеих флотилий.

У нас же с наступлением темноты «S-12» на двух машинах ушел назад в Вильгельмсхафен, чтобы заменить на верфи третий мотор. Техники «S-11» заменили несколько поршней и устранили прочие поломки двигательной установки своими силами, что заняло два дня и две ночи. После испытаний «S-11» принял участие в ночной операции.

Катер был придан в качестве третьего номера двум тор-

педным катерам 1-й флотилии. В 20.00 3 июня мы вышли из Роттердама для удара по английским конвоям между Дюнкерком и Даунсом. Дул слабый западный ветер, море было спокойным, небо облачным. Мы двигались на юго-юго-восток со скоростью 26 узлов. Крышки торпедных аппаратов открыты, орудие приведено в боевую готовность. В 22.10 нас атаковала летающая лодка «Локхид», однако пулеметный огонь вынудил ее отвернуть. Стемнело.

В 23.41 мы слышим грохот тяжелой артиллерии из района Дюнкерка. Город горел, с воды это выглядело потрясающе. В полночь мы минуем полосу тумана у побережья Фландрии и видим временные огни на 270 градусов. Движемся вперед и видим силуэт, который оказывается маленьким сторожевым кораблем. Сразу же появляются еще два сторожевика, которые, очевидно, имеют задачу своевременно поднять тревогу при приближении германских катеров. Поэтому мы аккуратно и вежливо обходим их стороной, оставшись незамеченными, и продолжаем движение на юг. Сторожевик – цель, не стоящая торпеды. Мы напряженно всматриваемся в темноту.

В 01.00 над нами курсом на север пролетает самолет. Нам не повстречалось ни одного транспорта, ни одного эсминца. Ночь коротка, и командир 1-й флотилии в 01.32 приказывает по радио повернуть назад. Все три катера поворачивают на обратный курс, чтобы покинуть южный район операций до рассвета. С наступлением дня опасность, исходящая от вражеских эсминцев и авиации, станет слишком большой.

В 02.48 движущийся впереди флагманский катер видит силуэт. По радио передается кодовое слово «София Тони», и наше соединение сбавляет ход. Силуэт кажется мне сторожевым кораблем, и в 02.50 флагманский катер выходит в атаку. К сожалению, обе торпеды проходят мимо.

В 02.53 сторожевик передает морзянкой свои позывные, чтобы определить, друг перед ним или враг. Из осторожности он старается обойти нас спереди справа. Мы ставим дымовую завесу, из чего экипаж сторожевика должен заключить, что имеет перед собой противника. Семь минут спустя, в 03.00, мы по примеру флагмана замедляемся. По радио я передаю командиру флотилии, что цель, на мой взгляд, не стоит торпеды. Тот возражает: «Вражеский пароход, вероятно транспорт, предоставляю вам атаковать!»

Это был великодушный жест. У Бирнбахера, в конце концов, уже был опыт действий в данном районе. Без промедления я приказываю командиру катера лейтенанту цур зее Попу атаковать вражеское судно. В журнале боевых действий я зафиксировал ход этого боя:

«03.10. Движемся курсом на запад, противник виден спереди справа, движется также на запад, скорость 6–8 узлов, нос направо, позиция 150.

03.15. Противник поворачивает на левый борт, так что мы оказываемся прямо в его кильватере. Из-за начавшегося расвета мы не можем терять время, поэтому атакуем сзади со скоростью 28 узлов. Непосредственно перед выстрелом я од-

нозначно определяю, что передо мной сторожевик. Тем не менее я решаю продолжить атаку, тем более что катер командира флотилии уже выпустил две торпеды. Противник поворачивает на левый борт в позицию 140.

03.20. Выстрел одной торпедой, точка прицеливания – нос вражеского корабля, позиция 140, нос влево, расстояние 200 метров. Торпеда скользнула по поверхности и прошла в полутора метрах позади кормы продолжавшего поворачивать сторожевика.

Я отдал приказы «Полный вперед» и «Руль круто на левый борт», катер отвернул и поставил дымовую завесу. Уйдя от торпеды, сторожевик повернул на позицию 90 и открыл огонь из орудия и нескольких пулеметов с расстояния 100–200 метров.

Мы ответили огнем из нашего автоматического орудия и наблюдали несколько попаданий. Наш катер не получил ни одного попадания, потерь тоже не было, хотя дистанция до противника с его превосходящей артиллерией была очень мала».

Это был первый бой флотилии, экипаж прошел крещение огнем.

Ночью с 6 на 7 июля командующий торпедными катерами направил все имеющиеся в Роттердаме катера против предполагаемого конвоя, находящегося у юго-восточного побережья Англии, перед устьем Темзы. 1-я и 2-я флотилии идут к Даунсу, а я на «S-11» и вновь введенном в строй «S-13»

должен действовать в районе плавающего маяка «Северный Гудвин». Когда в 20.30 мы выходим в открытое море, нас уже поджидает британский самолет-разведчик. Три наших истребителя появляются в воздухе только в 21.15. К 23.29 мы выходим к юго-восточной оконечности британского минного поля, ложимся на западный курс и идем к британскому берегу. В журнале боевых действий операция описана следующим образом:

«23.35. Свет прожектора спереди справа на английском берегу. Над катерами 2 самолета с прожекторами. Останавливаемся.

23.49. Красные осветительные снаряды за кормой.

7.6.40. 00.05. Легкий западный ветер, волнения нет, отдельные облака. Ночь светлая, видимость хорошая. Лучи прожекторов с английского берега в направлении катеров. Мы находимся в 12 милях от берега.

00.06. Из-за слишком хорошей освещенности в районе операций мы остановились, ждем темноты.

00.10. Силуэт по правому борту, идентифицирован как сторожевик.

00.18. Изменение курса на 350 градусов, движемся к плавающему маяку «Северный Гудвин». Очень сильное свечение воды.

00.30. Прожектора по левому борту за кормой. Обшаривающие поверхность воды лучи между Рамсгейтом и Норт-Фоурлендом.

00.53. Осветительные снаряды впереди.

01.04. С левого борта приближается самолет на высоте около 50 метров. Очевидно, его поиск направляют прожектора. Мы заглушили моторы, и пилот не заметил нас. Мы тем временем находимся восточнее плавучего маяка примерно в 6 милях от Маргейта.

01.17. 4 прожектора сзади по левому борту.

01.28. Спереди показали 2 английских сторожевика. Останавливаемся. По правому борту еще две тени. Направляемся в их сторону, также идентифицируем как сторожевики. Они поворачивают на север, чтобы присоединиться к двум другим. Наверняка они нас слышали. На высокой скорости обходим сторожевики, чтобы выйти к северному маршруту конвоев. Больше ничего не наблюдаем.

01.44. Небо начало светлеть, и мы отправляемся в обратный путь.

04.43. Воздушная тревога. Самолет подходит спереди с правого борта, обстрелян из пушки с расстояния 1000 метров, поворачивает назад.

04.45. Воздушная тревога. Обмен сигналами с нашим гидросамолетом (вероятно, He-115).

05.04. Воздушная тревога. Самолет, который мы отогнали двадцатью минутами ранее, атакует спереди с левого борта и в 05.14 сбрасывает бомбы. Разрывы в кильватере «S-13» примерно в 300 метрах за кормой.

06.52. Прибытие в Амстердам».

Выход к Даунсу и Темзе был согласован как командирами флотилий, так и командующим миноносными силами. Однако не помешало бы получить разведывательные данные от Люфтваффе, чтобы в первой же операции не возвращаться с пустыми руками и не тревожить английскую береговую оборону. Мы добились лишь того, что условия для проведения дальнейших операций в этом районе серьезно осложнились, а противник мог значительно сократить свое каботажное судходство в ночное время.

С другой стороны, операция осуществлялась по приказу Западной группы. Данных разведки не было. Помимо британских сторожевиков, мы не видели ничего. Исключительно короткая ночь с 6 на 7 июня не позволяла долго находиться рядом с вражеским берегом. Море предательски светилось, буквально подсвечивая и двигавшиеся на большой скорости катера, и оставляемые ими кильватерные следы.

Эта операция дала нам определенный опыт как в плане собственных действий, так и поведения противника. Это оказалось весьма полезным для обучения новых экипажей – даже если мы так и не встретили врага, достойного того, чтобы тратить на него торпеду.

В ночь с 8 на 9 июня я провел еще одну операцию. Под моим командованием находились катера «S-11» и подчиненный мне «S-21» из состава 1-й флотилии, капитаном которого являлся обер-лейтенант цур зее Гётц фон Мирбах. Нашей целью был «Северный Гудвин» и устье Темзы. В это же вре-

мя 1-я флотилия должна была атаковать конвойный маршрут севернее. Операция прошла так же, как и предыдущая, с той только разницей, что мы впервые встретились со своими вражескими «братьями-близнецами» – британскими торпедными катерами. Противник пытался сохранить контакт с нами, двигаясь параллельным курсом на дистанции 500–1000 метров, что вынудило нас терять время на поиски обходных путей. Некоторое время спустя нам удалось оторваться от них. Таким образом, присутствие немецких торпедных катеров у британского берега не укрылось от англичан, в противном случае они не направили бы свои катера для защиты побережья.

После этой операции я вечером 9 июня вместе с обоими своими катерами отправился в обратный путь из Роттердама в Киль, чтобы лично руководить формированием флотилии и подготовкой экипажей. В родную гавань мы прибываем вечером следующего дня.

Во время моего 12-дневного отсутствия шло активное обучение будущих экипажей всему необходимому – сигнальной службе, морзянке, навигации, торпедному и артиллерийскому делу, постановке минных заграждений и обслуживанию моторов. Не забывали и о спорте.

Офицеры, предназначенные для командования катерами, тем временем ознакомились с инструкциями по тактике своих кораблей. Была создана система материального снабжения. Освободившись от этих забот и произведя мелкий ре-

монт наших трех катеров и корабля «Циндао», капитаном которого стал капитан-лейтенант Герман Юст, мы 19 июня вышли из Киля, направившись в Данцигскую бухту. Здесь царили мир и тишина, так что мы могли проводить подготовку, не опасаясь налетов с воздуха.

Командующий торпедными катерами дал мне устное распоряжение подготовить к началу августа 6 командиров и экипажей и в начале сентября быть готовым к действиям в Ла-Манше силами 5 катеров – «S-1», «S-10», «S-11», «S-12», «S-13». С 20 июня начинается первый этап обучения, рассчитанный на 20 дней, – его должны пройти три экипажа на трех имеющихся в распоряжении флотилии катерах.

Все начинается с обучения каждого члена экипажа, который должен досконально овладеть своими обязанностями, чтобы выполнять их днем и ночью, на марше, в бою и даже на поврежденном судне. Затем следует отработка действий звена катеров – самой маленькой тактической единицы, в которой есть ведущий и ведомый. Финальный этап подготовки – отработка действий флотилии под руководством ее командира.

После подробного изучения и обсуждения тактических предписаний мы проводим учебные игры, на которых отрабатываются передача и исполнение приказов. Затем я провожу учения по разведке и атакам, постоянно повышая требования к экипажам. Последняя и важнейшая часть подготовки – учебные торпедные стрельбы по кораблю «Циндао»

и артиллерийские стрельбы по мишени, которую тащит за собой буксир. В ходе обучения к экипажам катеров, а также корабля обеспечения предъявляются самые высокие требования.

План обучения предусматривает 5 одиночных выходов в море, 3 выхода в составе звена, 6 выходов в составе флотилии, 6 учебных атак, 7 выходов на разведку и нанесение удара, 2 раза артиллерийские стрельбы и 9 торпедных стрельб (30 выстрелов). Подготовка проводится как в светлое, так и в темное время суток. Всего в течение дня катера должны в среднем находиться в море 15 часов – при этом заправка и погрузка торпед в гавани не учитываются.

Главное – подготовить экипажи к действиям на фронте. Поэтому необходимо по возможности сделать так, чтобы любая ситуация, с которой экипаж может столкнуться на практике, была хотя бы один раз отработана в ходе обучения. Только таким образом можно создать сплоченную команду. К концу обучения каждый должен быть способен действовать самостоятельно и под свою ответственность, что с учетом юного возраста и отсутствия боевого опыта у командиров и частично унтер-офицеров было особенно важно.

Хорошо обученные командиры Бюхтинг и Попп, а также часть их экипажей переданы в 1-ю флотилию. Вагнер остается у нас, чтобы принять под свое командование первый новый катер флотилии, «S-54», который строится на верфи «Люрссен». 11 июля три торпедных катера получили новые

экипажи, уже прошедшие предварительную подготовку на суше. Командовали ими Гайгер, Ховальд и Эрдманн.

В конце мая в строй был введен новый корабль сопровождения «Адольф Людериц». Закончив испытания, он под командованием капитан-лейтенанта Мёбеса вошел в состав флотилии, сменив более маленький и медленный «Циндао». Уже на следующий день он вышел в море, взяв на борт штаб, экипажи и все необходимое для второго этапа обучения. Программа такая же, как и в первом цикле.

Завершив свои последние ночные торпедные стрельбы, флотилия в 07.00 5 августа начинает движение в Киль, куда прибывает 12 часов спустя, чтобы уже на следующий день корабли могли попасть на верфь. Необходимо подготовить катера к первым боям – в начале сентября мы уже должны действовать в Ла-Манше.

9 июля в строй вводится первый новый торпедный катер с высоким баком и встроенными в бак носовыми торпедными аппаратами – «S-54». Лейтенант цур зее Вагнер и его экипаж, уже давно командированные на верфь «Люрссен» для изучения новой конструкции, поднимают на нем свой флаг. Во время профилактического ремонта остальных катеров, который в основном заключается в переборке двигателей, экипажи помогают работникам верфи, что становится для первых прекрасной технической подготовкой, которая очень поможет им впоследствии при поиске и устранении поломок в боевой обстановке, где моторы придется чинить

подручными средствами. Часть экипажей удастся отправить в отпуск, что очень хорошо сказывается на их настроении ввиду предстоящих операций в Ла-Манше.

Структура флотилии выглядит 1 сентября следующим образом:

Командир флотилии – капитан-лейтенант Кемнаде.

Адъютант – лейтенант цур зее Штольценбург.

Судно сопровождения «Адольф Людериц» – капитан-лейтенант Мёбес.

Флагманский катер «S-13» – лейтенант цур зее Хорст Вебер.

«S-11» – лейтенант цур зее Эберхард Гайгер.

«S-1» – лейтенант цур зее Альберт Мюллер – старший командир.

«S-10» – лейтенант цур зее Гюнтер Эрдманн.

«S-12» – лейтенант цур зее Генрих Хааг – еще на верфи.

«S-54» – лейтенант цур зее Герберт Вагнер – в настоящее время в составе 1-й флотилии.

Глава 2. На Западном фронте – Английский канал. 9 сентября 1940 – 26 мая 1941 г.

После испытаний и оснащения катеров и судна сопровождения всем необходимым флотилия в составе катеров «S-1», «S-10», «S-11» и «S-13» в полдень 9 сентября покинула родной Киль и вошла в Канал императора Вильгельма. Уже в 18.00 мы вышли из шлюза в Брюнсбюттеле и остановились у плавучего маяка «Эльба I» в ожидании корабля «Людериц». В 22.25 катера сформировали пояс противолодочного охранения вокруг корабля сопровождения, и флотилия отправилась на запад со скоростью 21 узел. Высокая скорость корабля сопровождения – лучшая защита от подводных лодок в ночное время. На следующее утро мы пересекаем Северное море и видим южнее острова Тексель у голландского побережья вражеский самолет-разведчик.

В 11.00 мы проходим мимо Роттердама, двигаясь в гавань Влиссинген, которая находится в устье Шельды. Погода ухудшается. На банке перед устьем Шельды волнение 5–6 баллов, что очень серьезно затрудняет управление катерами. В итоге «S-1» и «S-13» слегка касаются друг друга во время маневра, причем первый из них получает при этом повреждение форштевня. В 14.30 флотилия причаливает в

Влиссингене к привокзальному пирсу – единственному месту, где могут швартоваться относительно крупные суда. Катера швартуются к борту корабля сопровождения, поскольку все остальные причалы забиты многочисленными баржами, загруженными боеприпасами. Они подготовлены для форсирования Ла-Манша на случай вторжения в Англию. Это – настоящая пороховая бочка в тесной гавани! Вдобавок ко всему маленький буксир, управляемый солдатами сухопутных войск, врезается в корму «S-10». В итоге из четырех катеров в состоянии боевой готовности остаются только два.

Сразу после прибытия я отправляюсь на машине в Роттердам к командующему миноносными силами, чтобы попросить перевести нас ночью в более защищенную гавань, поскольку в маленьком порту Влиссингена угроза с воздуха слишком велика и флотилия может быстро погибнуть.

Однако, прибыв в Роттердам, я узнаю, что командующий только что переместил свой командный пункт в Булонь в Северной Франции. В итоге мне не удастся ни сообщить руководству о своем прибытии, ни изложить свою просьбу. Я возвращаюсь во Влиссинген. По дороге машина несколько раз ломается, и, хотя водитель старается чинить ее как можно быстрее, на месте я оказываюсь только в 21.00.

Старший капитан флотилии лейтенант цур зее Мюллер сообщил мне, что от командующего пришла радиограмма с приказом быть готовым к немедленным действиям. Не успел я начать совещание, как мы услышали шум самолетов.

Мы бегом добрались до своих катеров и приказали отчаливать. 2-см зенитки с берега бьют трассирующими очередями в освещенное луной ночное небо. В 22.04 первые бомбы падают на загруженные боеприпасами баржи, как раз тогда, когда капитан флагманского катера дает команду «Малый назад». Мы получаем несколько попаданий. «S-11» и «S-13» в считанные минуты покидают гавань и идут вниз по Шельде. В это время Влиссинген подвергается новым атакам. Мы очень беспокоимся за наш «Людериц», освещенный яркой луной. Переживет ли он эту атаку?

Приказ для вышедших из гавани катеров гласит: «При благоприятной погоде 11 сентября с 24.00 до 03.00 организовать засаду в середине квадрата 7695». Отсюда мы должны действовать против конвойного маршрута англичан у юго-восточного побережья в районе Гарвича и Лоустофта. Но в состоянии ли мы выполнить приказ?

На флагманском катере старший помощник и командир флотилии тяжело ранены осколками взорвавшейся прямо рядом с кораблем бомбы. Другие осколки пробили корпус катера и повредили правую машину. Отправлять единственный оставшийся боеспособным «S-11» навстречу врагу в одиночестве и без командира флотилии мог бы только человек, лишенный разума и чувства ответственности. В итоге я принял решение остановить оба катера в устье Шельды, чтобы переждать бомбежку. В 23.00 катера возвращаются в гавань и причаливают к «Людерицу», который, благода-

рение господу, еще на плаву. В 23.44 командующему миноносными силами и в Западную группу отправляется моя радиодиаграмма следующего содержания:

«Многократные бомбовые удары до 22.15 по «Адольфу Людерицу» и катерам. На «S-13» отказ машины правого борта. Выполнение боевой задачи прервано. Командир и 7 членов экипажа ранены. Предлагаю немедленно перевести флотилию в Роттердам, поскольку во Влиссингене только один бассейн гавани».

Кроме того, я предложил подчинить корабли флотилии на время моего выздоровления командиру 2-й флотилии. Оба предложения на следующее утро были одобрены командующим. Катера и корабль сопровождения в 13.30 покинули Влиссинген и в 18.35 прибыли в Роттердам.

Раненые – 5 человек с «Людерица», старший помощник Эйхлер и я сам – были на санитарных машинах отправлены в лазарет в Берген-оп-Зоом. Приходится констатировать, что начало наших действий оказалось не очень удачным. И все же нам повезло, что никто не погиб и ни одно судно не получило серьезных повреждений.

К 16 сентября «S-1», «S-10», «S-11» и «S-13» переместились в Остенде, где уже находился «S-54». Новый катер уже добился первого успеха – в 23.47 4 сентября, еще находясь в подчинении 1-й флотилии, он потопил британский эсминец. Все катера были подчинены командиру 2-й флотилии до 18 сентября, когда командование временно взял на себя капи-

тан-лейтенант Ханс Труммер. Я хорошо знал его по службе в 1-й полуфлотилии в 1936–1937 годах.

Когда погода улучшилась, флотилия в ночь с 21 на 22 сентября провела свою первую крупную операцию с участием 5 катеров. В 20.15 катера покинули Остенде. Вскоре после полуночи флотилия встретила конвой в составе 3 транспортов и 2 эсминцев охранения. К несчастью, катера оказались освещены ярким лунным светом и были мгновенно обнаружены эсминцами, которые не позволили им выйти в атаку. Предпринятая позднее попытка атаки была также сорвана эсминцами. Оторвавшись от противника и двигаясь на север, экипажи катеров заметили силуэт, оказавшийся транспортом водоизмещением около 3000 тонн. В 01.40 он был потоплен торпедой. «S-54» выпустил торпеду по сторожевику, но, к сожалению, не попал. В последовавшей перестрелке удалось добиться нескольких попаданий снарядов в сторожевой корабль, не понеся никаких потерь.

Двигаясь дальше на север, флотилия в 03.20 встретила 3–4 эсминца, которые развернулись, взяли катера в клещи и прогнали их на восток. В 08.00 катера, записав на свой счет небольшой успех, вернулись в Остенде.

После следующей операции в ночь с 22 на 23 сентября флотилия переместилась в Роттердам, где находится и корабль сопровождения. Из-за плохой погоды три катера потеряли контакт с флагманской парой и повернули назад. В первой половине дня 24 сентября командующий миноносными

силами посетил флотилию.

Приказ на следующую ночь гласил: «В 24.00 три катера под командованием капитана «S-1» патрулируют в квадрате 8415, два катера под командованием капитана «S-10» патрулируют в квадрате 7698. Возвращение в 03.00». Однако задействовать «S-1» не удалось из-за неполадок двигателя. Первой парой в итоге командовал капитан «S-54». К сожалению, молодые и еще неопытные капитаны в этой операции были лишены поддержки замещавшего меня командира флотилии, который из-за болезни вынужден был остаться на берегу.

Катера вышли из гавани в 19.00. Небо было затянуто облаками, сила ветра достигала 3–4 баллов. В указанном квадрате катера наткнулись на вражеские корабли. Увы, все торпеды, выпущенные по крейсеру и эсминцу, прошли мимо. Это был прекрасный шанс – но нужно понимать, что для успешного потопления крейсера, располагающего охранением, необходимо гораздо больше и опыта, и удачи.

Период плохой погоды продлился до 10 октября. Для следующих операций командующий миноносными силами подчинил нашей флотилии, укомплектованной главным образом устаревшей техникой, большие катера «S-18» и «S-24» из состава 1-й флотилии, а также «S-33» из второй. Кроме того, в Роттердам прибывает катер «S-57», введенный в строй 1 октября, под командованием лейтенанта цур зее Эрдманна. Однако на банке перед устьем Мааса он зацепил дно

и в итоге повредил себе винты и руль.

В итоге вечером 11 октября флотилия вышла в море под командованием капитан-лейтенанта Нильса Бетге. В ее составе, помимо старых кораблей, находились четыре новых катера, которыми командовали опытные капитаны, обучавшиеся еще в мирное время. В гавани остался только «S-12». К сожалению, несмотря на хорошую погоду, достойных целей обнаружено не было.

15 октября, после 33 дней отсутствия, я вернулся из лазарета и взял на себя командование флотилией. Это было счастливое чувство – снова быть вместе со своими экипажами, которые я лично подготовил и способности которых знал. Уже на следующий вечер я вышел в море с катерами «S-54», «S-12» и «S-57». Дул восточно-северо-восточный ветер силой 3–4 балла, волнение на море было соответствующим. Данных разведки не было. Нам было предписано организовать засаду на различных позициях вдоль конвойных маршрутов противника. Когда флотилия в 22.15 практически пересекла британское минное поле, волнение усилилось до 4–5 баллов, и операцию с тяжелым сердцем пришлось прервать.

Вечером 22 октября я выхожу в море с теми же катерами. В 22.02 мы вышли к наиболее удаленному от побережья так называемому внешнему маршруту конвоев. Подробности операции, которую можно назвать типичной для этого района, прекрасно видны из журнала боевых действий:

«22.02 – Остановка на позиции.

23.15 – Двигаемся по внешнему конвойному маршруту с минимальным шумом.

00.30 – Отошли от маршрута на 1 милю к западу, чтобы при яркой луне находиться на темной стороне горизонта.

01.00 – Плотный туман, видимость 100 метров, снова подошли к конвойному маршруту, двигаемся к квадрату ...

01.15 – Северо-западным курсом вышли к квадрату ..., все еще туман, видимость 30 метров. Остановка, поскольку катера потеряли контакт. Флагманский катер на короткое время включает моторы на полную мощность, чтобы остальные услышали и подошли к нему.

02.10 – Катера соединяются. Восточный курс, движемся от прибрежного конвойного маршрута к промежуточному, внутреннему. Здесь видимость лучше, чем у берега.

02.48 – Видимость улучшилась. Мы снова идем на запад к прибрежному маршруту. Здесь встаем в засаду, конвойный маршрут хорошо освещен луной.

04.35 – На 90 градусов сторожевик, бесшумно обходим его.

04.50 – Ложимся на обратный курс, движемся домой.

05.21 – Обходим сторожевик на внешнем конвойном маршруте. В тумане «S-12» и «S-57» снова теряют контакт.

05.51 – Движемся к дому.

07.00 – Катера собираются в квадрате ... у английского плавучего маяка.

10.00 – Прибытие в Роттердам».

Операция, проводившаяся в условиях густого тумана, предъявляла большие требования к молодым капитанам. 17-часовые действия при плохой погоде вызывали предельное истощение всех членов экипажей.

После двух дней отдыха флотилия с 17.00 26 октября находилась в полной готовности к немедленному выходу в море. Еще в 15.10 была получена радиограмма о том, что в квадрате 7952 находится конвой из 52 кораблей, который в 13.00 двигался на северо-восток. Флотилии было приказано выйти к 21.00 в квадрат 8412 и организовать там засаду. К сожалению, погода не позволила нам выйти в море.

На следующий день, 27 октября, мы вышли в море – «S-54», «S-12», «S-13», «S-57» и «S-18» из 1-й флотилии. Первые три катера покинули гавань в 16.00, остальные в 17.00. В 17.42 поступила радиограмма, которая изменила первоначальный план операции: сообщалось о замеченном в 16.10 в квадрате 7926 конвое в составе 16 транспортов, шедшем курсом на северо-восток.

Мы не нашли этот конвой ни на внешнем, ни на внутреннем маршруте, не было даже ни одной тени. В 00.05 на внутреннем маршруте было обнаружено несколько тральщиков под охраной сторожевика, двигавшихся на северо-восток. Их тралы, по всей видимости, были в воде. Мы остановились и стали ждать. Однако до 03.00 не было замечено больше ни одного корабля. Мы двинулись на юг, навстречу предпо-

лагаемому конвою, которому тральщики, вполне возможно, расчищали путь. Однако до 04.50 мы не обнаружили ровным счетом ничего и легли на обратный курс. Это была очередная операция, проведенная на основании разведанных о конвое, который мы так и не смогли найти. Такая ситуация устраивала нас все меньше. После этой операции я пришел к выводу, что пути, на которых мы устраивали засады, больше не используются противником. Исключение составлял прибрежный маршрут, проходивший прямо вдоль берега, куда я и решил перенести наши действия.

На ночь с 29 на 30 октября были снова запланированы действия на внутреннем и внешнем маршрутах. Однако погода была неблагоприятной – со стороны Ирландии дул ветер силой 5–6 баллов. Уже в 17.06 мне пришлось сообщить по радио, что погода допускает использование только больших катеров, которым я отдал приказ находиться в получасовой готовности.

Разведка доложила о конвое из 72 транспортов, 10 из которых были водоизмещением более 10 тысяч тонн. В 16.35 голова конвоя находилась в квадрате 7695, хвост – в квадрате 7296. В авангарде курсом на север двигались 7 эсминцев. Из-за того, что при передаче радиogramмы возникла задержка, мы вышли из гавани только в 21.00. В операции участвовали три катера – «S-54», «S-57» и «S-18» из 1-й флотилии. Густой туман в устье Мааса вынудил нас временно бросить якорь. Видимость составляет менее 5 метров. Когда немно-

го прояснилось, мы в 02.28 ушли от берегов Голландии. На скорости 30 узлов мы попытались перехватить хотя бы хвост этого огромного конвоя в районе южнее квадрата 8178. Приятная неожиданность – погода в проливе куда лучше, чем мы ожидали. С 06.00 мы действуем на конвойном маршруте, но не встречаем ни одного корабля. В 06.50 на рассвете мы начинаем путь домой и прибываем в 11.00. «S-57» уже на пути в район цели вынужден был вернуться из-за поломки двигателя.

Не успели мы пришвартоваться и доложить об итогах операции, как в 11.35 пришел приказ быть готовыми к действиям в ночь с 30 на 31 октября. Катера «S-12» и «S-13» выходят в море в 16.30 и к 21.00 должны занять позиции на маршрутах конвоев. Возвращаться домой предстоит в 05.00 – в итоге у нас есть 8 часов. И вновь на флагманском катере «S-13» выходит из строя левый двигатель! К сожалению, в западной части пролива ветер усилился до 5–6 баллов. Для маленьких катеров это слишком много. Со скоростью 21 узел мы в 20.08 ложимся на обратный курс и прибываем в 02.30. Из-за плохой погоды следующей ночью все торпедные катера остаются в порту.

Двигатели «S-54» отработали по 250 часов, и теперь им предстоит пройти малый капитальный ремонт, который продлится 14 дней. Он будет осуществляться силами экипажа с помощью передвижной мастерской 1-й флотилии в Роттердаме. У «S-57» поломка двигателя левого борта. Запасной

цилиндр снят с «S-54» и установлен на «S-57». В итоге в эти дни ни один катер не в состоянии вести боевые действия.

Плачевное положение с боеготовностью в первую очередь старых катеров, и их плохие мореходные качества становятся невыносимыми. К примеру, иногда во время выдвижения в район боевых действий двигатели раскалялись докрасна, так что кочегар вынужден был охлаждать их водой из пожарного шланга. В итоге было принято решение отправить все старые катера на Балтику для подготовки экипажей 3-й и создаваемой 4-й флотилий. То, что эти корабли вообще еще могли участвовать в операциях, я считаю выдающимся достижением технического персонала под командованием главного инженера флотилии обер-лейтенанта Депнера.

Первые семь недель операций многому научили и капитанов, и экипажи катеров. Специалисты корабля сопровождения – подвижной базы нашей флотилии – прекрасно справлялись со своими задачами по поддержанию боеспособности торпедных катеров днем и ночью. Но всем хотелось не только получать опыт, но и добиваться успехов и топить вражеские корабли.

К этому моменту всем стало ясно, что «Морской лев» уже не выпрыгнет на британский берег. Намерение успешной десантной операцией вынудить Англию к миру было, по всей видимости, иллюзорным. Судя по всему, Гитлер никогда всерьез не планировал такую операцию – слишком катастрофическими оказались бы последствия весьма вероятно-

го провала. Здесь, у ворот Британии, англичане бросили бы в бой все корабли, от линкора до катера, и всю свою авиацию. А у нас, немцев, флота, по сути, не было – еще в начале войны наши военно-морские силы составляли едва ли пятую часть от британских!

Таким образом, нам предстояло готовиться к долгим и упорным боям у побережья противника. В это время у 1-й и 2-й флотилий было по 2–4 боеспособных катера, которые могли одновременно выйти в море. 2-я флотилия понесла тяжелые потери как техники, так и личного состава – в первую очередь от мин. А 3-я флотилия еще только создавалась и располагала лишь двумя новыми катерами.

Такими силами можно было разве что несколько побеспокоить британское судоходство, невзирая на всю волю к победе экипажей катеров. Горсткой кораблей мы могли осуществлять, по сути, лишь точечную разведку. Получив от авиации сообщение о том, что, к примеру, в 17.00 70 кораблей противника двигались таким-то курсом в таком-то квадрате и с такой-то скоростью, а также соответствующий приказ командующего миноносными силами, мы были способны просматривать только небольшой район, ограниченный радиусом видимости в бинокли. Темной ночью этот радиус не превышал 3–4 км, в лунные ночи он увеличивался до 7–8 км на лунной стороне.

Еще одним отягчающим обстоятельством был тот факт, что наш выход в море из Роттердама становился известен

противнику благодаря имевшимся в Голландии помощникам. Английские сторожевики, курсировавшие вдоль восточного конвойного пути, освещенного плавучими маяками, при восточных ветрах прекрасно слышали шум наших моторов и своевременно сообщали о нашем присутствии кораблям конвоя, которые немедленно отклонялись к западу. В это время эсминцы охраны атаковали катера и сгоняли их с позиций.

В такой ситуации было необходимо ускоренным темпом выстраивать флотилии торпедных катеров, которые были бы способны нанести существенный ущерб вражескому судоходству. Пока этого не произошло, наши слабые силы могли лишь пытаться «удерживать позиции», создавая постоянную угрозу противнику. Время от времени удавалось добиться единичных успехов, в основном благодаря героическим усилиям одних и тех же экипажей.

Из этого описания очевидно, что немецкий военно-морской флот оказался совершенно не готов к начавшейся войне у вражеского побережья. Королевский военно-морской флот, напротив, с начала войны ввел в строй большое число катеров. В ноябре 1940 года англичане создали должность контр-адмирала прибрежных сил, которому подчинялись 93 торпедных и артиллерийских катера. Еще 33 катера находились в стадии постройки.

Если в октябре из-за осенних штормов удалось осуществить лишь 6 операций, то в ноябре, когда начались зим-

ние шторма, возможности вести активные действия почти исчезли. Была проведена лишь одна операция, еще одна была прервана из-за погодных условий. В то же время вражеские транспорты и эсминцы охранения продолжали курсировать вдоль берегов Англии.

15 ноября с 16.00 2-я и 3-я флотилии находились в режиме немедленной готовности, однако из-за штормового предупреждения его пришлось отменить. 13 ноября в Роттердам прибыл катер «S-38» из состава 1-й флотилии, который временно придан нам. Им командует весьма опытный капитан – обер-лейтенант цур зее Ганс Детлефсен.

Лишь 19 ноября погода позволяет провести операцию, волнение достигает 3 баллов, ветер юго-юго-западный. В 17.30 я выхожу в море, под моим командованием катера «S-38», «S-54» и «S-57». Изначальный приказ предписывает нам выйти к 22.00 в квадраты 8841 и 7663 и оставаться в засаде до 04.00. В 15.58 он корректируется по радио – теперь прибыть в район назначения 2-я и 3-я флотилии должны уже в 21.30.

Светит луна, флотилия находится на позиции. Условия видимости постоянно меняются, в первую очередь из-за облаков на западе. Луна находится на юго-востоке. В 23.00 мы выходим в квадрат 7663. Скорость 9 узлов, на катерах включен лишь один двигатель. Здесь ничего нет, и мы отходим в квадрат 8441. Здесь тоже пусто, и в 02.30 мы ложимся на северо-западный курс и возвращаемся в квадрат 7663.

Внезапно в 02.56 я вижу на западе три эсминца, которые быстро приближаются к нам. Расстояние до командирского катера составляет не более 1000 метров, эсминцы прекрасно видят нас, освещенных луной. В такой ситуации может быть только один приказ: «Эсминцы по правому борту, резкий поворот влево, полный вперед, поставить завесу, курс 180 градусов».

О торпедной атаке в такой ситуации не приходится и думать – мы уже давно находимся на прицеле вражеских артиллеристов, которые только ждут приказа, чтобы открыть огонь. Катерам удалось повернуть, ветер благоприятствовал постановке дымовой завесы, которая должна была полностью закрыть наши корабли и позволить нам оторваться от вражеских эсминцев.

Когда катера приступили к повороту, эсминцы открыли огонь из своих носовых орудий и автоматических зениток. Их прожектора уперлись в нашу дымовую завесу, прорвавшись через которую они смогли бы вновь обстреливать нас в лунном свете.

Находящийся слева от флагманского катера «S-57» теряется в дымовой завесе. «S-38» тоже исчезает из виду. На мой запрос в 03.05 по радио в адрес «S-57» ответа нет. Второй катер отвечает, что все в порядке. В этот момент катера вновь оказываются под огнем противника.

Внезапно я обнаруживаю, что находящийся слева катер – это не «S-57», как я сначала предположил, а «S-38». На

очередной запрос он отвечает, что все в порядке. Значит, оба катера успешно справились со сложной задачей оторваться от преследователя.

Мы мчимся юго-восточным курсом, отрываясь от преследователей. Последний осветительный снаряд эсминцев ложится позади нас. Он уже не в состоянии нас осветить. В 03.12 эсминцы исчезают из виду.

Поскольку с неба светит полная луна и возможности атаковать эсминцы торпедами нет, я приказываю возвращаться в гавань на скорости 28 узлов. По радио я запрашиваю, какой катер находится севернее флагманского. Это оказывается «S-57», и я приказываю ему подойти ближе. Предполагая, что «S-38» тоже возвращается, я несколько раз вызываю его по радио, увы, безуспешно. Похоже, катер вне радиуса действия или аппаратура на нем вышла из строя, что не представляет собой ничего экстраординарного после столкновения с противником. В таких ситуациях капитан катера самостоятельно принимает решение, действовать ли дальше или ложиться на обратный курс. На всякий случай в 03.36 я направил в адрес «S-38» еще одну радиограмму.

Когда после долгого ожидания ответа не последовало, мы предположили, что на катере повреждена либо радиостанция, либо антенны. Радиограмма «Доложите местонахождение», отправленная в 05.39, также осталась без ответа. Мы успокаивали себя надеждой, что большой и быстрый катер добрался до устья Мааса раньше нас. Однако, когда «S-54» и

«S-57» прибывают в Роттердам, «S-38» там не обнаруживается. Капитан «S-57» доложил мне, что при виде противника «S-38» повернул не на левый, а на правый борт. Эсминцы заметили и обстреляли катер между полосами дымовой завесы. Я отправил командующему миноносными силами радиogramму о том, что «S-38» все еще не вернулся из нашего сражения с эсминцами, и попросил направить самолет-разведчик по нашему маршруту. Вероятность попадания снаряда не исключена, проходит час за часом. Что могло случиться с катером? Возможно, он предпринял безнадежную попытку атаковать эсминцы под прикрытием и при этом погиб?

В 15.00 от начальника оперативного отдела штаба командующего миноносными силами пришла телеграмма о том, что «S-38» не был обнаружен воздушной разведкой. В дальнейшем я узнал, что британская радиостанция, находящаяся в Дэвентри, в программе «Немецкая служба новостей» в 14.30 сообщила, что в ходе боя английских легких сил флота с немецкими катерами один из последних потоплен, часть экипажа спасена.

Мы раздумываем о том, в какой момент «S-38» мог быть потоплен эсминцем. Мы проанализировали каждую фазу боя на основании имевшихся в нашем распоряжении приказов, донесений, радиogramм и записей в судовых журналах. В итоге мы предполагаем, что Детлефсен, уже получивший Железный крест 1-й степени за свои успехи в ходе боев в Ла-Манше, по всей видимости, решил под прикрытием дымо-

вой завесы атаковать один из эсминцев, что в лунную ночь привело к его гибели. Был ли катер затоплен, мы не знали. Можно было лишь предположить, что артиллерийские попадания или таранный удар причинили ему большие повреждения.

Командующий миноносными силами написал 16 декабря в своем примечании к докладу о бое:

«Меры, принятые командиром флотилии и капитаном, были правильными и не могут быть оспорены. Благодаря повороту «S-38» на правый борт, то есть в сторону эсминцев, катер вынужден был сближаться с противником до завершения разворота. Я предполагаю, что капитан катера умышленно выбрал поворот на правый борт, чтобы осложнить противнику прицеливание по всем кораблям сразу и при благоприятной возможности атаковать. Тот факт, что в 03.08 «S-38» сообщил, что все в порядке, не оставляет сомнений в том, что капитану удавался его замысел. Я считаю, что ситуация, когда катера флотилии в случае преследования расходятся в разные стороны, в целом адекватна, поскольку так противнику сложнее преследовать их или оттеснять от конвоя. Однако становится очевидно, что дальше нужно действовать не поодиночке, а парами.

От ситуации зависит, имеются ли шансы на успешную атаку. Капитан «S-38» имел в своем распоряжении очень быстрый корабль. По всей видимости, он решил атаковать, надеясь на собственное превосходство в скорости. Рискован-

ная операция, которая окончилась неудачей, поскольку ночь была слишком светлой и противник имел преимущество на своей стороне.

Об обстоятельствах гибели можно лишь строить предположения. Возможно, в катер попали или протаранили его. Тот факт, что из 23 членов экипажа 18 были спасены, позволяет надеяться, что у экипажа было достаточно времени для того, чтобы уничтожить катер и все имеющиеся на его борту секретные вещи».

Зимой 1943/44 года в рамках программы обмена пленными в Германию вернулся врач 3-й флотилии Брандт, который оказался первым возвратившимся из экипажа несчастного катера. Вскоре мы встретились в Берлине в Главном командовании военно-морского флота. Я был командирован туда из-за перелома коленного сустава, который временно сделал меня не способным к строевой службе. Я получил его на Сицилии во время учебной тревоги.

От Брандта я узнал подробности о гибели «S-38». Его капитан сделал попытку, укрывшись за дымовой завесой, в упор атаковать эсминцы торпедой. Однако еще до того, как катер сумел занять позицию для атаки, его корму протаранил прорвавшийся сквозь завесу эсминец. После этого вражеский корабль обстрелял «S-38», тяжело поврежденный и лишившийся хода, из своих зенитных автоматов с минимальной дистанции. Катер пытался отвечать с минимальной дистанции; в ходе этого ближнего боя капитан и весь экипаж

получили более или менее тяжелые ранения. Уже погрузившись кормой глубоко в воду, катер прекратил огонь. Экипаж эсминца, освещая гибнущее судно прожектором с расстояния 200 метров, начал спасать экипаж из холодной ноябрьской воды. Из 23 человек выжили 18.

Это был действительно печальный конец отважной, но весьма рискованной атаки, которая была произведена в то время, пока два других эсминца оттесняли катера «S-54» и «S-57» на британские минные поля.

После этой кровопролитной ночи зимние шторма прервали все операции торпедных катеров до конца месяца. Попытку выйти в море, сделанную 28 ноября, пришлось прервать уже через час после ее начала. Зато 26 ноября в Роттердам прибыл под командованием лейтенанта цур зее Эберхарда Гайгера «S-58», введенный в строй 8 ноября. Теперь в составе флотилии насчитывается три новых катера. Вместе с ним прибыл «S-25» из 1-й флотилии, которому из-за плохих погодных условий пришлось двигаться по каналам. Его командир, обер-лейтенант цур зее Вупперманн, является опытным офицером, который получил подготовку еще до войны.

В декабре погода более милостива к нам. Удастся провести пять операций. 1 и 2 декабря боевая работа «S-57», «S-58» и «S-25», включая подготовку к выходу в море, продолжается без перерыва 30 часов. Замечен лишь один сторожевик. Это уже слишком для экипажей.

8 и 9 декабря мы ждем высоких гостей. Командующий За-

падной группой генерал-адмирал Заальвехтер пригласил командующих и капитанов кораблей не только нашей флотилии, но и 5-й и 6-й флотилий миноносцев на торжественный ужин. Мероприятие состоялось в столовой нашего корабля сопровождения. Здесь мы смогли рассказать ему обо всех наших сложностях и проблемах. На следующее утро адмирал выступил перед экипажами, рассказав о ситуации в целом, перспективах и – в первую очередь – задачах, которые нам необходимо решить в Ла-Манше. В годы Первой мировой войны он командовал подводной лодкой, действовавшей в этом районе, и уже тогда ему приходилось иметь дело с минами и сетевыми заграждениями противника.

Два дня спустя командующие всех трех флотилий торпедных катеров прибыли к командующему миноносными силами в Булонь и обсудили вопросы, связанные с развитием организационной структуры наших подразделений. Говорили не в последнюю очередь о проблемах подготовки личного состава.

13 декабря в 16.00 флотилия в составе катеров «S-59», «S-58», «S-24», «S-57», «S-25» и «S-54» вышла в уже хорошо известный нам район операций, заняв попарно позиции в 21.30. Для прибывшего накануне «S-59» под временным командованием лейтенанта цур зее Генриха Хаага это первая операция. В связи с этим я лично присутствовал на корабле. Для этой операции мне подчинены два катера из 1-й флотилии – «S-24» под командованием обер-лейтенанта цур

зее Георга Кристиансена и «S-25» под командованием оберлейтенанта цур зее Зигфрида Вуппермана. Они находятся в должности с 1937 и 1938 года соответственно. Шесть современных катеров – это уже кое-что!

5 часов длится наш поход в район операций. В 20.18 мы получаем от командующего миноносными силами радиogramму о том, что вражеские эсминцы обнаружены в 7 морских милях к западу от точки «Сигма» на конвойном маршруте. Мы понимаем, что в эту светлую и безоблачную лунную ночь, когда видимость составляет до 10 километров, вероятность встречи с противником очень велика. Условия в такие ночи практически такие же, как и при свете дня. Торпедным катерам не хватает покрова ночной темноты для того, чтобы незаметно выйти на дистанцию торпедной атаки. Вражеские эсминцы водоизмещением 2000 тонн, быстрые и хорошо вооруженные, имеют на своей стороне все преимущества. В дополнение ко всему дует юго-юго-восточный ветер силой 4–5 баллов, а волнение на море едва позволяет использовать торпеды.

В 22.33 мы видим прямо по курсу 4–5 силуэтов, которые на высокой скорости движутся нам навстречу. Это эсминцы, которые идут с темной западной стороны, они уже давно заметили наши катера, освещенные лунным светом. Поставив дымовую завесу, мы поворачиваем на восток и отрываемся от эсминцев. В этот момент у флагманского катера «S-59» выходит из строя средний двигатель. С трудом я спускаюсь

в спасательную лодку и перехожу на «S-58», отправив неисправное судно в Роттердам, чтобы оно не стало легкой добычей противника.

Оставшиеся катера вновь направляются на запад, к конвойным маршрутам. В квадратах 8177 и 8411 мы видим свет прожекторов. Очевидно, это эсминцы. В 23.30 мы видим немецкий торпедный катер, уходящий на максимальной скорости на восток, за ним второй, преследуемый целый флотилией эсминцев! «S-58» выходит с севера в торпедную атаку на противника, однако эсминцы вовремя замечают нас, и мы превращаемся из охотников в добычу.

Поставив дымовую завесу, мы отходим на восток. По радио я приказываю катерам прервать операцию и идти домой – слишком светлая ночь лишает нас каких-либо шансов на успех. «S-24» в 00.25 отправляет радиограмму: «Меня преследуют 4 эсминца в квадрате 8412». В 09.32 командующий миноносными силами требует от этого катера доложить свое местоположение. После потери «S-38» опасения кажутся вполне обоснованными. Однако, к счастью, обошлось без потерь, поскольку мы видели эсминцы с большой дистанции и уходили от них прежде, чем попадали в поле эффективной стрельбы их орудий. Из-за сильного тумана катера не могут войти в гавань. Мы встаем на якорь севернее устья Мааса. Только в 15.30, когда в достаточной степени прояснилось, мы можем вернуться домой.

15 декабря всем флотилиям торпедных катеров приказано

с 16.00 находиться в боевой готовности. Я выхожу в море с катерами «S-58», «S-54», «S-25» и «S-57». В 18.56 поступает радиограмма с информацией о том, что в 14.00 в квадрате 7317 были замечены 17 транспортов, двигавшихся северным курсом.

Погода уже в момент нашего выхода в море заставляет нас вспомнить о границах наших возможностей. Сила ветра 5 баллов, волнение 3–4 балла, небо затянуто тучами. Выйдя на указанную позицию на конвойном маршруте, с флагманского катера мы замечаем в 21.58 несколько силуэтов, которые движутся в кильватерном строю западнее нас курсом на юг. Я передаю остальным катерам приказ на УКВ: «Вижу конвой, атакуем».

Уже в 22.01 и 22.02 катера «S-58» и «S-25» дают по одному двухторпедному залпу с расстояния 1500–2000 метров по вражескому эсминцу. Однако торпеды проходят спереди и сзади от противника. В этот момент эсминец, замыкающий конвой, поворачивает в нашу сторону и открывает огонь. По всей видимости, враг заметил след торпед на поверхности воды. Эсминец дает три коротких сигнала, и конвой поворачивает на запад.

Мы уходим от противника, и в 22.12 я передаю остальным катерам место и время обнаружения конвоя. Оторвавшись от противника, мы пытаемся в условиях качки зарядить торпедные аппараты. Вторая пара наших катеров, а также остальные флотилии получили нашу радиограмму.

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.