



Йост МЕЦЛЕР

**ИСТОРИЯ
ПОДЛОДКИ
«U-69»**

«Смеющаяся королева»

Йост Метцлер

**История подлодки «U-69».
«Смеющаяся корова»**

«Центрполиграф»

Метцлер Й.

История подлодки «U-69». «Смеющаяся корова» / Й. Метцлер —
«Центрполиграф»,

Йост Метцлер был одним из ведущих командиров немецкого подводного флота времен Второй мировой войны. С февраля 1941 года по февраль 1943-го на подлодке «U-69» с экипажем из сорока четырех человек он участвовал в подводной войне в Северной Атлантике и у побережья Африки. В своей книге Метцлер рассказывает о работе членов экипажа подлодки и боевых операциях, которые они осуществляли.

Содержание

Глава 1	5
Глава 2	7
Глава 3	8
Глава 4	9
Глава 5	11
Глава 6	13
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Йост Метцлер

История подлодки «U-69».

«Смеющаяся корова»

Глава 1

РАЗВЕ БЫВАЕТ ЧТО-ТО БОЛЕЕ УЗКОЕ?

Первым человеком, поднявшимся на борт новой субмарины, которая долгие месяцы простояла на стапелях судостроительной верфи Круппа в Киле, был старший механик. Он наблюдал за медленным строительством подводной лодки, за установкой различных приборов, электропроводки, топливных баков и балластных цистерн.

Затем свои места на борту подлодки заняли механики – машинные унтер-офицеры.

Непосвященным трудно объяснить принцип действия подводной лодки. Снаружи она похожа на длинный сигарообразный цилиндр, на корпусе которого расположены боевая рубка, дифференциальные цистерны, обшивка легкого корпуса и так далее. С точки зрения большинства людей, самой главной особенностью субмарины является недостаток пространства внутри.

Подлодка поделена на четыре водонепроницаемых отсека. И если один из них даст течь, то стальные двери предотвратят поступление воды в другой. Это чисто гипотетическое утверждение, потому что на практике, когда субмарина получает повреждение, затопление происходит так быстро, что двери просто не успевают задрать.¹

На корме располагается кормовой торпедный аппарат и столовая для старшин. Напротив торпедного отсека находится отделение гребных электродвигателей с двумя электромоторами – электродвигателями, предназначенных для движения лодки под водой. На нескольких кубических футах теснятся камбуз и кладовая с продовольственными запасами.

За очередной переборкой находится машинное отделение – сердце подводной лодки. Это владения старшего механика. Непрофессионал же здесь обнаружит беспорядочное скопление разнообразных кнопок, рычагов и колесиков, измерительные приборы, манометры и настоящий лабиринт из проводов. Каюта капитана располагается рядом с машинным отделением; от остальной лодки она отделена занавеской. Там места хватает только для очень маленького складного столика и комода, идеально подходящего для кукольного домика.

Весь следующий отсек занимают аккумуляторные батареи, вырабатывающие энергию для подводных маневров. Над ними расположены каюты офицеров и главных старшин. Чтобы экипаж подводной лодки с уважением относился к этим крошечным непрезентабельным помещениям, им присвоили гордые названия каюта капитана, офицерская кают-компания, столовая для старшин. Все отделения там столь узкие и маленькие, что во время строительства субмарины невозможно было себе представить, как смогут люди жить на этом корабле несколько недель подряд. 500-тонная подводная лодка такого типа имеет длину примерно 210 футов, а в ширину – не более 50.

В носовой части находится главный торпедный отсек с четырьмя торпедными аппаратами, которые и являются смертоносным оружием этого корабля. Здесь также хранятся запасные торпеды. Таким образом, несколько тонн спрессованной взрывчатки находится в жилых помещениях и без того пребывающего в стесненных условиях экипажа.

¹ На практике в немецком флоте (в отличие от советского) переборочные двери не закрывали даже по тревоге.

Все знают, как подводная лодка выглядит снаружи. В центре лодки возвышается бронированная боевая рубка. Внутри нее вверх-вниз двигается перископ. На боевой рубке находится так называемый мостик, который, когда лодка идет в надводном положении, заполнен людьми и с которого экипаж при помощи специальных длинных полевых биноклей неумолимо изучает горизонт, небо и воду. Спуск из боевой рубки осуществляется через люк, по которому в случае тревоги люди скатываются вниз в центральный пост вверх тормашками. Происходить это должно за считанные секунды. На носу субмарины находятся пилы для резки сетей, так как большинство вражеских портов оснащено противолодочными сетями. И наконец, артиллерия: в носовой части – орудие калибром 8,8 см, а в так называемом «зимнем саду» – специальной оружейной платформе, находящейся за мостиком, – 20-мм зенитный автомат. Непрофессионалу трудно понять, почему орудия, когда лодка находится под водой, не получают повреждений, ведь никаких затычек у них нет. Вода, естественно, попадает в дула, но, тем не менее, орудие всегда готово к ведению огня сразу же, как только субмарина всплывает.

У каждого члена экипажа подводной лодки «U-69», состоящего из 44 человек, были свои обязанности, поэтому отсутствие нескольких моряков может сильно снизить боеспособность субмарины. На подводной лодке запасных людей нет. Каждого матроса можно считать незаменимым. Вот примерная картина их обязанностей: «электрики» из Гамбурга во время строительства наблюдали за установкой всей радиоаппаратуры, эхолота и GHG (группы приемных устройств со сложной аппаратурой усиления звуков). Также там были торпедный старшина из Саксонии, отвечавший за взрыватели; старший механик Роудер из Кили, который должен был знать лодку вдоль и поперек до последнего винтика, чтобы на глубине поддерживать субмарину в боеспособном состоянии и предотвращать поломки; офицеры, отвечающие за торпеды и орудия; главный рулевой, несший ответственность за навигацию и карты, и, наконец, первый номер, старший помощник, который должен был следить за порядком на корабле. Так каждый из этих 44 человек занимался определенным делом и каждый проходил специальную подготовку.

Вся корабельная команда подводной лодки «U-69» состояла сплошь из добровольцев, так как многие стремились на службу в подводный флот, который, в отличие от армии, обещал определенную романтику и, казалось, давал возможность добровольцам сыграть решающую роль в битве с врагом. Экипаж по большей части состоял из молодых ребят, которые никогда раньше не видели моря. Другие пришли с надводных кораблей и с торгового флота. Но было и несколько старых подводников, служивших еще с Прином и Кречмером.

Они приехали со всех уголков Германии: из Вестфалии, Рейнланда, Швабии, Баварии, Тюрингии и с побережья – 44 человека оказались втиснутыми в маленькую узкую трубку, под завязку набитую приборами и смертоносным оружием. Можно себе представить моральные трудности, с которыми сталкиваются люди, живущие вместе на таком ограниченном пространстве, и какая трудная задача стоит перед капитаном, который хочет сохранить свой маленький экипаж в хорошем состоянии. Командир подводной лодки может быть опытным, мужественным и смелым моряком, но если он плохой психолог, то эта работа не для него. Сейчас эти 44 человека ждали прибытия своего нового командира.

Глава 2

ИДИ НА ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ, И ОН СТАНЕТ ТВОЕЙ СУДЬБОЙ

Спустя пять недель я вместе с последними членами боевого экипажа прибыл на субмарину. Это произошло сразу после сдачи экзаменов в школе подводников. Я был моряком с шестнадцати лет. Будучи учеником средней школы, я ушел в море на паруснике, чтобы избавиться от очень эрудированного, но педантичного и невероятно скучного профессора – настоящего зануды. Я закалился, пройдя суровую школу на последних немецких парусниках, а в 1906 году я впервые обошел мыс Горн. Прин взял меня под свое крыло как обычного матроса на судно «Ольденбург». Вначале отношения между нами были очень натянутыми. Прин, недавний герой Скапа-Флоу, хотя был еще доволен молод, в определенных обстоятельствах мог быть очень жестоким и несправедливым. Нам потребовалось довольно много времени, чтобы познакомиться поближе. Однако позже мы лучше узнали друг друга и даже подружились. Когда наши пути разошлись, мне, тогда рулевому, пришлось стать членом мятежной команды на лайнере «Рейн». Позже я был вторым помощником на судах германо-африканской линии, а Прину в то время не повезло. В тяжелые послевоенные годы он остался без работы. В конце концов мы оба поступили на службу в новый германский военно-морской флот, потому что после гибели «Ниобе» возникла необходимость заполнить брешь в офицерском корпусе. Затем я был вторым помощником капитана на «Вангони» и, когда мечта моей юности почти осуществилась, бросил свою безопасную работу на торговом флоте, снова вернулся в ВМФ и начал с самого начала. Опытный офицер торгового флота не скажет, что это очень просто – начать все сначала в качестве новобранца.

Будучи морским офицером еще в мирные годы, я приобрел богатый опыт. Я совершил кругосветное путешествие на крейсере, в начале войны побывал призовым офицером на борту «Грилле», находившегося в Балтийском море. Я также присутствовал, когда экипаж «Грилле» устанавливал свои первые мины в Северном море. Наконец, после длительных курсов в специальных школах я смог стать командиром подводной лодки.

Последними словами, которые сказал мне профессор, были:

– Иди на военно-морской флот, и он станет твоей судьбой.

Очевидно, он смотрел на моряка как на подозрительное существо, которое повсюду таскает с собой складной нож. Хороший человек, он, наверное, верил в то, что вся жизнь моряка – это постоянные ссоры, пьянки и любовные интрижки в гавани.

Однако настоящая жизнь моряков сильно отличается от того, что показывают в фильмах и о чем поют матросы. Жизнь на последних немецких парусниках была очень тяжелой и полной лишений, и она оставила свой след в моей судьбе, но она же подарила мне определенное мужество и желание жить. Чтобы быть абсолютно честным по отношению к старому профессору, я должен сказать, что он изменил свое мнение о мореплавании вообще и о своем бывшем ученике в частности, когда увидел меня в роли блестящего молодого офицера на «Вангони».

Глава 3

ПОДНЯТЬ ФЛАГ

После прибытия капитана у команды почти не осталось свободного времени. И раньше, конечно, тоже никто без работы не сидел, но теперь начался настоящий «сумасшедший дом». Прерывались только на еду и сон. За четырнадцать дней субмарину нужно было подготовить к выходу в море. А это означало, что у всего экипажа дел хватало с избытком. Причем необходимо было следить, чтобы каждый подводник до мельчайших деталей знал свои обязанности. Должно быть отработано каждое движение. Правда, впоследствии оказалось, что первые тренировки по сравнению с тем, что нас ожидало позже, были всего лишь детской забавой.

Прежде чем лодка покинет верфь, ей дают индивидуальную эмблему, которую изображают на боевой рубке. Я выбрал для эмблемы изображение флажной группы Люси-Макс-Антон и охотничий крик «Хорридо!». ЛМА – это были первые буквы слов известной реплики Гетца фон Берлихингена.

К 2 ноября 1940 года мы уже продвинулись достаточно далеко, чтобы «U-69» можно было считать готовой к вводу в эксплуатацию. В своей короткой речи, произнесенной перед собравшимся экипажем, я вспомнил легендарные лодки Первой мировой войны. Экипаж нашей предшественницы, первой «U-69», потопил 73 733 тонны британского регистрового тоннажа. В самых суровых условиях команда подлодки «UB-69» предприняла путешествие в Средиземное море и была потоплена врагом. Экипаж «UC-69», которой командовал капитан 3-го ранга Васснер, достиг самого выдающегося успеха, потопив за восемь походов 90 583 британские регистровые тонны (брт). И вот наконец прозвучала долгожданная команда:

– Поднять флаг!

Как раз в этот момент солнце выглянуло из-за грязных серых облаков над гаванью. В его лучах, осветивших верфь, были видны подводные лодки, стоящие на стапелях. Со всех сторон слышался грохот пневматических молотков.

Глава 4

ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ ВНАЧАЛЕ БЫЛ ВСЕГО ЛИШЬ БЛЕФОМ

Все это происходило поздней осенью 1940 года. Во второй раз почти через тридцать лет Германия вступила в войну с Великобританией, самой могущественной морской державой в мире. Снова на «семи морях» разгорелся конфликт.

Но в этот раз Германия по своему вооружению была гораздо слабее, чем в 1914 году. В Первой мировой войне она участвовала как могущественная морская страна с сильным морским флотом. В 1939 году подобного флота не существовало.

Каждому морскому офицеру было ясно, что силы «Открытого моря» в Германии по сравнению с флотами других держав были до смешного малы. Германия смогла за несколько лет создать армию и воздушные силы из ничего. А создание военно-морского флота было отодвинуто на задний план. Хотя морским договором 1935 года немецкий военно-морской флот был ограничен 35 процентами английского тоннажа, Германия не успела достичь даже этой цифры, когда в апреле 1939 года по политическим причинам договор был нарушен новыми лидерами рейха. Разрыв договора на самом деле был политическим средством давления на союзников и с военной точки зрения – полным обманом.

Несмотря на явную слабость, германский морской флот добился успеха в первые годы войны. Молодой подводный флот, несмотря на свою малочисленность, также доказал свою ценность.

Кажется невероятным, но в начале войны у Германии было всего лишь двадцать две годные к эксплуатации подводные лодки. По условиям англо-германского морского договора количество субмарин у Германии не должно было превышать 45 процентов от мощи британского подводного флота. Значит, до разрыва этого договора у немцев могло быть семьдесят две лодки, но производительность судостроительных предприятий не позволяла достичь даже этой цифры. В начале войны были приложены поистине титанические усилия, и каждый месяц на воду спускалось тридцать лодок. Только в одном Киле новая субмарина покидала порт каждые две недели.

В общем, в начале Второй мировой войны Германия разработала программу по строительству двух тысяч подводных лодок. Будь у немцев в начале войны двести лодок вместо двадцати двух, то противостояние с Англией закончилось бы гораздо раньше.

Как можно было обеспечить все быстро строящиеся подлодки квалифицированными экипажами? Это была заслуга одного-единственного человека, капитана 1-го ранга Дёница – человека, который позже, во время величайшего напряжения, будучи гросс-адмиралом, нес ответственность за судьбу рейха в море.

Восстановление подводного флота началось примерно за четыре года до начала войны. Тайное строительство, ввиду отставания в развитии сухопутных вооружений, было невозможно. Строительство столь сложных кораблей не могло остаться незамеченным. Требовалось промышленное производство различных приборов, вооружения и оборудования. Людей, занятых этим, было так много, что было бы бессмысленно даже пытаться обеспечить соблюдение строгой секретности.

Карл Дёниц, опытный командир-подводник еще со времен Первой мировой войны, надзирает за переоборудованием довоенных лодок. Он повел капитанов новых субмарин в первый боевой поход. Наблюдая за их первыми торпедными стрельбами и давая советы, он использовал каждую возможность для поручения лодкам и командам новых заданий. Он даже использовал их в испанской войне. Трудяга, он вместе со своими молодыми командирами создал

абсолютно новую немецкую тактику подводной атаки – тактику «волчьих стай». В результате этого его капитаны действовали вместе столь блестяще, что за короткое время стали крепко сплоченным, высокоэффективным подразделением.

К началу войны некоторые экипажи были настолько опытными и квалифицированными, что даже с этой горсткой субмарин был возможен великий успех.

Дёниц поддерживал личные отношения с каждым из командиров, поэтому все подводники жили как большая, дружная семья. Но эти отношения никогда не мешали Большому морскому льву, как его позже прозвали, учинять своим подчиненным разнос, если они это заслужили.

С ростом количества субмарин, выпускаемых по новой судостроительной программе, опытным морякам, которых обучали по установленным Дёницем правилам, давали новые лодки. Первые флотилии задавали тон всем остальным. В дополнение к этому адмирал настоял на соблюдении традиций Первой мировой войны.

В этом отношении следует отметить, что на «U-69» был фотоальбом первых командиров субмарин, носивших тот же номер во время Первой мировой войны, вместе с короткой историей их подвигов.

Глава 5

КЛОЗЕТЫ В РОЛИ КЛАДОВЫХ

Новая лодка должна была быть готовой к активной службе как можно скорее, поэтому и экипаж в Балтийском море тренировали в безумном темпе.

Спасибо специалистам, каждый человек был столь профессионально обучен своей новой профессии, что мог справиться с любой возможной неожиданностью, которая только могла возникнуть. Через несколько дней команда перешла к заключительному этапу тренировки. Опытные офицеры-подводники вышли в море на подводной лодке и отрабатывали с экипажем действия по боевому расписанию, срочное погружение и прочие упражнения. Были предусмотрены все ситуации, которые могли произойти в боевых условиях. Через десять дней после начала тренировки, когда все члены экипажа валились с ног от усталости, субмарина была отправлена в так называемую «стреляющую флотилию».

Здесь днем и ночью проводились учебные атаки против надводных сил противника. Постепенно задания становились все более и более трудными. Во время практических занятий от команды требовалось все больше и больше усилий, а условия были максимально приближены к реальным. В конце концов субмарина должна была в одиночку пройти через конвой, который шел зигзагом и который сопровождали быстроходные эсминцы. Эскортные корабли следили за лодкой, заставляя ее как можно дольше оставаться под водой и стараясь не дать ей возможности атаковать. Так случилось, что в точке выстрела торпеды нам едва хватило времени, чтобы уклониться от идущей зигзагом цели. Впервые судьба лодки зависела от скорости срочного погружения, молниеносно выполняемых маневров, команд старшего механика и взаимодействия всех членов экипажа. При малейшей ошибке лодка и экипаж могли найти холодную и раннюю могилу в водах Балтийского моря. Но маневр прошел успешно. Таранящий удар корабля-цели – «Вальдемара Капхаммеля», столь хорошо известного всем морякам-подводникам, – нанес лишь очень незначительное повреждение обшивке мостика. Балластные цистерны и боевая рубка опустились на достаточную глубину и остались целыми.

После ремонта тренировка продолжилась. Команду совсем не жалели. Им даже пришлось пережить атаку глубинными бомбами, хотя определенные меры безопасности, конечно, были приняты. За четырнадцать дней практики почти все возможные случайности, с которыми может встретиться экипаж, выпускающий в цель торпеду, были проработаны.

Но это был еще не конец, потому что теперь начинались настоящие тактические тренировки. Для повышения эффективности работы требовалось наладить совместные действия с другими подводными лодками. Действуя группой, лодки прочесывали гораздо большие морские пространства, и на каждый поход тратилось больше времени. Не делалось скидок ни на холод и снежные бури, ни на лед и туман.

Даже канун Рождества был проведен в море, так как в это время шли учебные военные маневры. На «U-69» в канун Рождества 1940 года была украшена маленькая елочка. Открытые свечи, как, впрочем, и зажженная сигарета, недопустимы на подводной лодке в связи с большой опасностью возгорания. Команде пришлось довольствоваться разноцветными электрическими лампочками и коротким застольем. Некоторое время в субмарине, лежащей на дне, раздавались старые сентиментальные рождественские песни. Зимние штормы становились все более жестокими, а учебные походы все более продолжительными. Иногда, когда «U-69» возвращалась в порт, на боевой рубке и орудиях был слой льда толщиной в несколько дюймов.

И затем, наконец, пришел день, когда тренировки закончились. Пока лодку ремонтировали в Киле, экипаж отдыхал в две смены. Каждый моряк отправился домой к семье, возможно, в последний раз...

Когда экипаж корабля вернулся с отдыха, субмарина была готова к действию. Боеприпасы, продовольствие, оружие и торпеды были приняты на борт. «Оловянные рыбки» были подняты с такой же осторожностью, как сырые яйца. Трубы торпедных аппаратов были заряжены, в носовой торпедный отсек приняты запасные торпеды. Теперь возникла проблема размещения экипажа. Временный деревянный настил был положен над местом, где находились торпеды, но иногда «рыбок» укладывали и там тоже. Было абсолютно невозможно стоять прямо в носовом отсеке. Нужно было быть очень осторожными с торпедами, каждая из которых стоила 40 000 марок золотом. В этом стесненном пространстве люди с огромным трудом могли добраться до собственных коек. Подводники предпочли бы наставить себе синяков, чем слегка задеть эту ценную «рыбку». С величайшей осторожностью торпедные старшины проверяли, не случилось ли чего с чувствительным организмом торпеды. На каждой из них с превеликой осторожностью был выведен корабельный девиз – ЛМА.

Другие отсеки корабля тоже изменили свой внешний вид. Каждый свободный угол был заполнен грузом. Жестянки, ящики и коробки были свалены в каждом возможном и невозможном углу. Даже один из клозетов был выведен из строя и превращен в кладовую для провизии и стрелкового оружия. Сосиски и окорок свисали с разных крюков и кронштейнов в машинном отделении, и даже моя каюта не была исключением. В крошечной столовой для старшин плотным штабелем с пола до потолка были уложены черные сухари. Мысль об удобном обеденном столе никому даже в голову не приходила. В такой конуре можно было думать только об одном: «Как могут люди, даже лучшие из моряков, прожить несколько недель в столь стесненных условиях и не посчитать это место адом?» На самом деле моряков подобные крамольные мысли не посещали, как, впрочем, и то, что место, где можно ходить, стоять и сидеть, является примитивным правом человека. А ведь к тому же в определенных обстоятельствах подводнику приходится на долгие недели отказываться как от солнечного света, так и от сигареты. После трех месяцев тяжелых тренировок каждый знал, что его ждет впереди, и не строил иллюзий.

Глава 6

«ДЯДЯ ЭДУАРД ИЗ БЕНТЧЕНА»

10 февраля 1941 года подлодка «U-69» была готова к выходу в море. Я вместе со своими офицерами отправился с прощальным визитом на базу. Командир флотилии Золер и офицеры его штаба ждали нас в кают-компании. На столе появились традиционные бутылки шампанского, выстрелили пробки в честь первого выхода в море немецкой подводной лодки «U-69». «Hals und Beinbruch»² – удачной охоты и благополучного возвращения.

Капитан вручил мне пробку от бутылки шампанского в качестве талисмана.

Затем офицеры в сопровождении командира флотилии и его адъютанта поднялись на борт «U-69». Медленно и задумчиво я обвел взглядом своих людей. Этот торжественный смотр вполне мог оказаться последним.

Свисток...

– Оба машинных отделения готовы...

– Отдать носовые и кормовые концы...

Дизель заработал, и лодка начала вибрировать. Второй свисток, и лодка скользнула от причала. «U-69» вышла на охоту за врагом.

С развещающимися военными флагами она покинула гавань Киля и медленно направилась в шлюз Хольтенау. Там собрались близкие и родственники моряков: матери, жены и друзья. Последовали прощальные рукопожатия и объятия. Затем ворота шлюза открылись, и субмарина вышла в канал Кайзера Вильгельма. Матросы молчали.

Кто знает, увидим ли мы снова друг друга...

В Рендсбурге у стен колониальной школы нам вслед снова замахали платочками. Школьницы считали своим долгом провожать в море все немецкие военные корабли. Одни суда возвращались сразу же, другие – через неделю, третьи – через месяцы или даже годы, а некоторые не возвращались никогда. В открытом море и в темных глубинах океана матросы хранили память о взметнувшихся в прощальном приветствии девичьих руках.

Покинув Брюнсбюттель, подлодка оказалась в родной стихии. Грусть прощания постепенно улетучилась. В Брюнсбюттеле надрывный вой сирены заставил некоторых матросов занервничать. Люди боялись, что лодка будет отозвана. Боевой дух был на высоте. Все очень радовались, что тяжелый и напряженный период обучения и изнурительные тренировки остались позади.

Театр военных действий и Атлантика были еще далеко. Но в этот момент у экипажа и в Северном море было достаточно работы. Гигантские ледяные глыбы не меньше фута толщиной, занесенные из Арктики, высовывались из воды прямо под носом у лодки. Они налетали на корпус, и эхо от удара разносилось по всему кораблю. Завывая и громохкая, льдины скрежетали по бортам. Внутри субмарины стоял невыносимый шум, казалось, по корпусу стучат тысячи молотков. Матросы переговаривались между собой только на повышенных тонах. Когда подлодка дошла до плавучего маяка Эльбе I, лед исчез, уступив место лютému врагу всех моряков – густому туману. Было нелегко найти дорогу в этом молочно-белом вареве. С тех пор как лодка вышла из бухты, команда занимала места по боевому расписанию. Вахтенный офицер, старшина и два наблюдателя постоянно находились на мостике, теперь же во время тумана на палубе должны были находиться все офицеры. Нервы были на пределе, так как никто не хотел поближе познакомиться с миной.

² «Ни пуха ни пера» (нем.).

Находиться на мостике в такую погоду было не слишком приятно. Ничего не видно, ничего не слышно, и вообще кажется, что пробираешься сквозь гору мягкого хлопка. Плюс к этому в любую секунду можешь попасть в самую неприятную ситуацию. Туман пропитывал одежду влагой, пробираясь через каждую петельку для пуговицы или прореху.

Рядом с Гельголандом поднялся ветер, и море стало беспокойным. Зато в тумане появились просветы. Ключья тумана разглаживались и развевались по сторонам, как одежды гигантского привидения, внезапно появляясь и исчезая.

Где-то под палубой играла граммофонная пластинка: «Der Onkel Eduard aus Bentschen – er ist der beste aller Menschen».³

Во время последнего отпуска все члены экипажа попросили друзей и родственников купить им новую коллекцию граммофонных пластинок. «Дядя Эдуард из Бентчена» едва не был выброшен вместе с остальным старым хламом. Но «лорды»⁴ решили, что эта песня столь явно, всеобъемлюще глупа, что будет жаль от нее избавиться, поэтому ее не поменяли на новую. Она была очень популярна в последние дни пребывания в порту. Сейчас тенор заливался вовсю, а экипаж столь явно наслаждался пением, что этот «Дядя Эдуард» повторялся через каждые четыре-пять пластинок.

«U-69» получила приказ находиться в определенном квадрате Северной Атлантики и топить британские торговые суда до получения новых инструкций.

Сейчас, когда туман рассеялся, стоящие на мостике смогли вздохнуть с облегчением.

– Слава богу, что мы наконец выбрались из этой дряни, – проворчал штурман Маринфельд, стряхивая мелкие кристаллики замерзшего тумана с лица. Первые чашки горячего кофе, поднятые из камбуза через спасательный люк, вернули подвижность замерзшим конечностям. Но каждый моряк на маленьком мостике должен был внимательно следить, чтобы в его напиток не попали брызги.

Затем туман появился вновь – на этот раз еще более густой. Казалось, что «Белый Ганс», демон, играл с нами. Он, видимо, решил преподать команде лодки хороший урок выживания, прежде чем она встретится с врагом. Видимость все больше ухудшалась, и вскоре горизонт полностью скрылся из вида. Серые ключья тумана кружились прямо над водой, они спешно проплывали мимо, будто показывая дорогу ледяному ветру, завывающему около субмарины.

Через десять минут «U-69» очутилась в эпицентре сильной снежной бури. Лодка раскачивалась, кренилась и зарывалась в волны, а вода переливалась через боевую рубку. Подъем, резкое падение, и накатывала новая волна. Об обнаружении какого-либо судна в такую погоду нечего было и мечтать. Время от времени большая струя морской воды попадала внутрь подводной лодки через люк. Она лилась прямо на головы людей в машинном отделении, затем, булькая, стекала через решетку к днищу, а оттуда попадала к работающим на полную мощность насосам, которые ее и выкачивали.

Появись сейчас перед носом у лодки вражеское судно, ему бы ничего не грозило, потому что открыть огонь в такую погоду попросту невозможно. Даже если бы торпеда вела себя так же безупречно, как во время тренировок, ее бы наверняка снесло с курса. Сейчас люди больше всего стремились увидеть солнце или, по крайней мере, несколько звезд, а вовсе не врага. Ничего романтического в нашем походе не было, существовала лишь насущная необходимость выбраться из кипящего котла и определить свое точное местонахождение. Небо, однако, безжалостно игнорировало наше желание. Мы шли по счислению, а штурман наносил результаты своих измерений на карту. Я задал курс на ночь, пожелал вахтенному офицеру и матросам на мостике спокойной ночи и спустился к себе в каюту. Радист, исполнявший функции стюарда, принес людям завтрак или ужин, кому как нравилось называть приемы пищи на подлодке,

³ «Дядя Эдуард из Бентчена он лучший из людей» (нем.).

⁴ Прозвище низших чинов в немецком морском флоте.

поскольку на суше ели совсем в другое время. Здесь все зависело не от времени суток, а от того, на вахте ты или нет.

У кока были серьезные проблемы с приготовлением еды. Волнение моря не давало кастрюлям и сковородкам оставаться на плите, и нередко только что очищенная картошка начинала весело прыгать по трапу. Все было не так. Замороженный бифштекс был на самом деле заморожен намертво, а *sauerkraut*⁵ в полной мере соответствовала своему названию. Гороховый суп стал истинным несчастьем, потому что испортил и настроение кока, и горох. И это был первый прием пищи на действительной службе!

– Что ж, мы только начинаем, и ведь это может продолжаться неделями. – Это и подобные замечания можно было слышать в столовой. Кок получил нагоняй, а команда не скрывала свою злость по поводу еды.

Я застегнул свою кожаную куртку и слегка ослабил шарф. Если случится что-то непредвиденное, я уже через несколько секунд должен буду оказаться на мостике. Единственным предметом одежды, который я снял, была белая офицерская фуражка. Она одиноко качалась на крючке в такт движению корабля. Я лег на свою койку.

В эту первую ночь нашей охоты на врага сон не шел. Частично можно было винить слишком напряженные нервы, но больше всего – гороховый суп, который камнем лежал в наших желудках. Пока мы шли под водой, то могли использовать только один галюн, что не могло не вызывать обоснованных нареканий. Когда лодка находится под водой, человек, воспользовавшись галюном, после смывки должен был как следует поработать насосом. Причем чем больше глубина, тем тяжелее была работа, поскольку нужно было преодолеть большее давление. Было предпочтительнее дожидаться, когда лодка снова всплывет. К счастью, проблема давления в тот день остро не стояла, но все очень спешили. Вахтенный офицер, рулевой и даже кочегар бегали друг за другом в известное место. Проклятая кислая капуста! Я решил, что подобные вещи не должны повторяться на «U-69». Думаю, со мной все были согласны.

Внезапно лодка перестала дрожать. Звук двигателей изменился. Все внимательно слушали. Что-то было не так. Затем из машинного отделения сообщили:

– Дизель правого борта вышел из строя – полетел клапан.

«Все плохое происходит именно с нами», – думали моряки, настроение которых и так было изрядно подпорчено прокисшей капустой. Но персонал машинного отделения быстро доказал, что хорошо знает свое дело. За несколько минут сломанный клапан заменили. Двигатели снова запустили, и люди получили возможность отдохнуть.

На следующее утро погода немного улучшилась. Лодку больше не швыряло. Нептун, казалось, решил устроить себе перекур.

Команда «U-69» использовала передышку для тщательной отработки своих действий по боевому расписанию: экстренные погружения, воздушная тревога и другие подобные упражнения. Пока лодка шла тем же курсом по Северному морю, а ее двигатели гудели на одной ноте, свободные от вахты моряки лежали в гамаках и, не обращая внимания на постоянный гул, спали сном настоящих морских волков. А матросы, которые еще не спали или уже готовились заступать на вахту, включали радио, слушали новости из дома или играли в карты, несмотря на недостаток пространства. На следующий день примерно в полдень на субмарине впервые слышали шум боя. Море было довольно-таки спокойным, с умеренным ветром и вполне сносной видимостью. На горизонте не было ничего, помимо воды и неба. Со времени оккупации Норвегии Северное море было хорошо очищено. Внезапно в отдалении экипаж подводной лодки услышал тяжелые удары, доносившиеся из воды. Их особенно хорошо было слышно под палубой.

Где-то вдалеке взрывались глубинные бомбы...

⁵ Кислая (квашеная) капуста (нем.).

«U-69» находилась примерно в ста милях севернее британского берега. Враг либо вел огонь из береговых батарей, либо, возможно, эсминцы обнаружили немецкую подводную лодку и атаковали ее.

Несмотря на продолжительный поиск, ничего подозрительного обнаружено не было. Субмарина продолжила свой путь без маневров уклонения и погружения.

Чем ближе мы оказывались к Шетландским островам, тем опаснее становилось наше плавание. Гораздо более неприятным, чем английские минные поля, было большое количество дрейфующих мин, которые попадались нам на пути.

По международному закону все мины, находящиеся в море, должны были быть оборудованы устройствами для их обезвреживания в случае освобождения от якорных цепей, но кто мог знать, действуют ли эти устройства? С 1914 года дрейфующие мины стали причиной гибели множества судов. Поэтому гораздо лучше было избегать этих круглых черных рогатых созданий.

Вахтенному офицеру уже трижды удалось уклониться от встречи с дьявольскими яйцами. Четвертая мина была обнаружена слишком поздно. На высокой скорости субмарина двигалась по направлению к круглому чрезвычайно опасному мячу. При помощи резкого поворота руля удалось избежать прямого удара, но мина, погружаясь и выныривая из воды, громко проскребала по корпусу. На несколько секунд сердца моряков на мостике замерли. Задержав дыхание и выпучив глаза, мы наблюдали за плескавшимся в воде исчадием ада. Мы ждали, что в любой момент один из этих опасных рогов ударит по корпусу лодки и приведет в действие взрыватель. Это означало бы наш немедленный конец. Только когда угроза уплыла достаточно далеко от нас за корму, мы смогли перевести дыхание.

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.