



КАЙЮС БЕККЕР

ПОРАЖЕНИЕ НА МОРЕ

РАЗГРОМ
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА
ГЕРМАНИИ

Кайюс Беккер
Поражение на море.
Разгром военно-
морского флота Германии

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608695

Поражение на море. Разгром военно-морского флота Германии:

Центрполиграф; Москва; 2004

ISBN 5-9524-1073-1

Аннотация

Воспоминания бывшего офицера германского ВМФ о борьбе немецкого военно-морского флота и превосходящих сил противника во время Второй мировой войны. Автор рассказывает о морских сражениях и обо всех типах кораблей, участвовавших в них, – от гигантов линкоров до сверхмалых субмарин. Место действия – Атлантика, Балтика и Черное море.

Содержание

Глава 1	4
Глава 2	23
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Кайюс Беккер

Поражение на море.

Разгром военно-морского флота Германии

Глава 1

НАЧАЛО И КОНЕЦ

До наступления Рождества, мирного Рождества 1945 года, оставалась всего неделя. Война закончилась, но праздник обещал быть грустным. Миллионы немцев всей душой стремились домой; не важно, что большинство домов было разрушено. Но вместо этого...

Длинная колонна грузовиков, принадлежавших британской армии, двигалась среди развалин по пустынным улицам Вильгельмсхафена. В кузовах сидели немецкие моряки, одетые в свою обычную синюю форму. Настороженные глаза старшин и матросов внимательно следили за действиями британских охранников, вооруженных автоматами. Никто не знал, куда направляется колонна. Всего два дня назад немецких матросов сняли с кораблей, где значительно поредевшие экипажи продолжали выполнять свои обязанности. Остатки

военно-морского флота Германии были собраны англичанами в Вильгельмсхафене еще в мае. Но уже приближалось Рождество, а офицеры и матросы не имели ни малейшего представления о том, какая их ожидает судьба.

В конце августа до них дошли слухи, что «Большая тройка» в Потсдаме разделила между собой оставшиеся корабли, но до сей поры еще ничего не произошло. Бесконечное ожидание угнетало моряков, они сходили с ума от беспокойства. А если их передадут советским властям? «Тогда с нами все будет кончено», – говорили они.

Шли недели, месяцы... Неожиданно два дня назад их перевели в казармы Мюленвег. Англичане задействовали внушительные силы, полностью оцепили причалы, у которых стояли корабли, даже использовали танки. Возможно, они что-то заподозрили? Ответа не знал никто.

Теперь людей снова погрузили в армейские грузовики, следовавшие под конвоем британских солдат. Капитан Гисслер, командовавший крейсером «Нюрнберг», ехал на машине англичан впереди колонны. Как и все остальные, он не знал, куда их везут, но внимательно следил за дорогой. Вскоре он понял, что грузовики идут к гавани. Быть может, моряки вернутся на свои корабли? Машина в очередной раз завернула за угол, и впереди показался «Нюрнберг», спокойно стоявший у причала.

У трапа прохаживался советский часовой, у борта тоже стояли советские солдаты. И капитан понял, что его краси-

вый, замечательный корабль будет передан СССР. К сожалению, слухи оказались верными. Экипаж специально сняли на два дня, чтобы дать возможность советским морякам тщательно осмотреть корабль; быть может, выявить какие-то признаки саботажа. А усиленная охрана, автоматы и танки были здесь для того, чтобы его люди не разбежались, осознав, что им предстоит отправиться в Россию.

Было очевидно, что советские моряки не смогут самостоятельно вывести «Нюрнберг» из гавани. Поэтому они возвращали на корабль немецкий экипаж. Но где гарантия, что людям позволят когда-нибудь вернуться из СССР домой?

На палубе их ждал единственный англичанин – капитан Кондер. Подойдя к немецкому командиру, он зачитал официальный документ британского командования:

– «Этот корабль больше не принадлежит Германии. Отныне и впредь он является частью военно-морского флота Советского Союза. В дальнейшем вы будете подчиняться советскому капитану, командующему крейсером. В ваших собственных интересах постоянно помнить, что этот корабль – важная часть репараций Германии. Если он не будет передан в хорошем состоянии, последствия для Германии окажутся прискорбными. И все вы должны хорошо понимать это. Ваша задача – отвести корабль в советский порт...»

Тем временем остальные грузовики въехали на причал. Теперь уже все моряки поняли, что происходит. Даже зеленые курсанты не могли не узнать бесстрастные лица совет-

ских солдат. «Надеюсь, мои люди не наделают глупостей, – размышлял Гисслер, – прежде чем мне удастся с ними поговорить. Как бы там ни было, дело сдвинулось с мертвой точки. Но если англичане не дадут нам серьезных гарантий, команда изрядно уменьшится, причем даже раньше, чем мы пройдем канал кайзера Вильгельма...»

Капитан Кондер продолжал читать:

– Я знаю, что вы опасаетесь не вернуться из советского плена, – лица стоявших рядом советских офицеров оставались бесстрастными, – этот страх может толкнуть вас на необдуманные поступки. Позвольте заверить вас, что вы ошибаетесь. Вице-адмирал Левченко дал моему командующему слово чести, что каждый человек, добровольно вызвавшийся продолжить службу на крейсере, будет в целостности и сохранности доставлен в Вильгельмсхафен. Затем, когда будет установлено, что вы не пытались совершить какие-то акты саботажа, вы будете демобилизованы. А пока предлагаю вам продолжить выполнять ваши обязанности...

Саботаж – этого советские моряки опасались больше всего, тем более в предстоящем переходе.

Когда британский капитан закончил чтение, слово было передано советскому офицеру, который зачитал заявление, содержащее предостережение немецким офицерам и матросам против актов саботажа и прочих враждебных действий. Далее в тексте было сказано:

«Я гарантирую хорошее обращение со стороны советского

экипажа, хорошее питание, а также возвращение домой всех офицеров и матросов».

Оба документа были переданы капитану Гисслеру. Насколько этим обещаниям на бумаге можно было доверять? Ведь немцы теперь были совершенно беззащитны, лишены всех прав! Никто и пальцем не пошевелинет, чтобы их защитить. А вдруг советские власти станут удерживать их против воли!

Команда построилась на палубе, напряженно ожидая, что им скажет капитан. Да, ситуация сложилась непростая, очень непростая...

– Подразделение британских кораблей будет сопровождать вас до Лиепай и затем обратно в Вильгельмсхафен, – добавил англичанин.

Отлично! Теперь Гисслеру было что сказать своим людям.

Вскоре после Рождества в каюте капитана на «Нюрнберге» поселился советский адмирал, кстати отлично говоривший по-немецки. Немцы, к своему немалому удивлению, обнаружили, что с советскими моряками вполне можно поладить, чего нельзя было сказать об их союзниках. Советские моряки стремились взять в Вильгельмсхафене побольше материалов, чему всемерно противились англичане. Немцы всеми силами старались держаться в стороне от этих споров, что далеко не всегда удавалось.

Тем временем моряки свыклись с неизбежным и начали

готовиться к переходу в Лиепаяу. В конце концов, они пойдут в сопровождении англичан, и советский адмирал дал честное слово... Но его коллеги при каждом удобном случае подчеркивали тот факт, что вся ответственность за безопасный переход крейсера в порт назначения лежит на немецкой стороне.

В свой последний рейс «Нюрнберг» вышел 2 января 1946 года. Вместе с ним в путь отправились эсминец, два торпедных катера, а также древний корабль-мишень «Хессен» вместе со своим маленьким кораблем связи «Блиц». 5 января конвой подошел к Лиепаяе, ни один акт саботажа не был совершен во время перехода.

Однако еще предстояло поволноваться. Советское командование решило, что «Нюрнберг» должен остаться на якоре на рейде Лиепаяи. Этот приказ не увязывался с установившейся ненастной погодой, сопровождавшейся сильным волнением. Остаться на якорной стоянке в такую погоду было форменным безумием! Отнюдь не легкий «Нюрнберг» швыряло, как невесомую скорлупку. Никакие якорные цепи не в состоянии выдержать такую нагрузку. Советские офицеры прекрасно это понимали, но ничего не могли поделать. Стараясь сохранять невозмутимость, они лишь пожимали плечами, повторяя: «Приказ есть приказ».

Нужен другой приказ: есть же свой адмирал на борту!

Но адмирал был бессилен против «приказа сверху», и корабль бросил якоря. Полчаса спустя тяжелые цепи лопнули,

и якоря оказались потерянными.

Что теперь? Уже давно наступила ночь, поэтому тяжелый корабль было невозможно отбуксировать в порт через узкий подходный канал. Дождь снизил видимость почти до нуля, знаки навигационной обстановки нельзя было рассмотреть. К тому же в этом районе еще оставались минные поля, там не слишком охотно занимались тралением.

– Что будем делать? – спросил советский адмирал.

– Остается только ходить взад-вперед всю ночь, – ответил Гисслер, – определяя положение по радио.

– Невозможно! – принялись убеждать своего адмирала советские офицеры. – Это открытый саботаж! Определять положение по радио! Этого никто не может сделать!

– Если немецкий капитан говорит, что это возможно, значит, так оно и есть! – рявкнул адмирал. – Прекращаем обсуждение!

Той ночью советские моряки получили превосходный урок радионавигации. Они напряженно, внимательно и с подозрением наблюдали за профессиональными действиями немецкого капитана. Если бы что-то пошло не так в порту, последствия могли быть непредсказуемыми. Однако для капитана Гисслера и его команды радионавигация была предметом знакомым и привычным, они управляли кораблем так же легко, как велосипедом на асфальтированной дороге. Немцы получили отличную практику радионавигации еще в 1941 году на «Шарнхорсте» и «Гнейзенау» в Атлантике и не

видели в этой работе ничего необычного. Но советские офицеры очень опасались возможных неожиданностей и смогли с облегчением вздохнуть только на рассвете.

Подошли буксиры, но вышла заминка с тросами.

И Гисслер решил показать, на что способна его команда, и завести корабль в порт без помощи буксиров.

Задача была нелегкой, если принять во внимание узость и извилистость подходного канала. Но прозвучал приказ: «Корабль войдет в порт без буксиров», и люди были настроены его выполнить.

Любой моряк знает, что в такой ситуации все зависит от скорости реакции каждого моряка на своем месте. «Нюрнберг» имел длину 600 футов и высокий борт, поэтому его сносило в подветренную сторону при сильном ветре. Но сложный маневр удался. Теперь оставалось повернуть корабль в акватории порта на 90 градусов и идти к причалу кормой вперед.

И в этот момент прозвучали выстрелы. Это были последние выстрелы немцев в войне против Советского Союза. Они были произведены из пистолетов прямо по толпе, собравшейся на причале в ожидании. Моряки, портовые рабочие и просто зеваки, разинув рты, наблюдали за маневрами входившего в порт корабля. При звуках выстрелов толпа моментально растаяла. Люди попрятались кто куда.

Воцарившаяся на мгновение на борту «Нюрнберга» гробовая тишина сменилась раскатами хохота. Даже офицеры

на мостике не смогли удержаться от смеха.

Последние выстрелы были сделаны из пистолетов, выстреливающих трос. Немецкие моряки выстрелили швартовный конец, но причал оказался пустым, некому было его принять и использовать по назначению. Судя по всему, метод выстреливания троса на причал здесь не был известен. Пришлось спустить на воду катер, чтобы подобрать плававшие в воде швартовные концы. А еще через несколько минут на причале появились советские солдаты.

На мостике «Нюрнберга» царило оживление. Немцы были чрезвычайно довольны тем, что сложный маневр удался; советские моряки – тем, что сумели доставить корабль в порт, избежав саботажа. Советский адмирал стоял, задумавшись, пытаясь найти нужные слова. Обернувшись к немецкому капитану, он с чувством проговорил:

– Ни один наш офицер не сумел бы сделать того, что сделали вы.

– Вы бы наверняка сумели это, адмирал, я уверен.

– Не знаю, не уверен, хотя...

Советские офицеры стояли рядом и хранили молчание, не понимая ни слова.

– Троекратное ура нашему доброму старому «Нюрнбергу»!

– Ура! Ура! Ура!

Спустя восемь месяцев после окончания войны немецкие матросы, украдкой смахивая предательские слезинки и ку-

сая побелевшие губы, покинули свой корабль. Они находились далеко от дома, в чужом советском порту. Им никто не мешал. Вокруг стояли советские корабли; их команды, собравшись на палубах, с любопытством наблюдали за бывшими врагами. Зеваки на берегу старались держаться в стороне. В ответ на троекратное «ура» немцев покидаемому кораблю некоторые советские офицеры поднесли руки к фуражкам в приветствии.

Русские, как и англичане, сдержали слово. Экипажи кораблей, доставленных в Лиепаю, беспрепятственно покинули порт на плавбазе субмарин «Отто Вюнше», которая взяла курс к родным берегам. «Нюрнберг», оставшийся у чужого причала, постепенно скрылся из виду. Это единственный из больших немецких кораблей, «доживший» до наших дней. Он все еще на плаву, носит имя «Адмирал Макаров» и принадлежит Балтийскому флоту. Тяжелый крейсер «Принц Эйген», также уцелевший в войне, с 1946 года лежит на дне Тихого океана неподалеку от коралловых рифов атолла Бикини. Американцы оставили его в Потсдаме, предназначив для использования в качестве цели в экспериментах с ядерными бомбами. Авианосец «Граф Цеппелин» и «карманный» линкор «Лютцов» достались русским, причем первый был не достроен, а второй – серьезно поврежден. Их дальнейшая судьба в точности не известна.

Таким был конец флота, с которым Германия в 1939 году

выступила против Англии: от него остался один крейсер, на котором был поднят красный советский флаг. Верил ли кто-нибудь в иной исход? Разве можно было, вступив в то время в противостояние с Великобританией на море, быть уверенным в успехе?

На эти вопросы дают ответы следующие факты. 18 июня 1935 года Германия и Англия заключили соглашение, по которому военно-морская мощь Германии могла быть доведена до 35 процентов мощи Королевского ВМФ. Это в равной степени относилось и к отдельным типам кораблей – линкоров, крейсеров, эсминцев и т. д. Германии было позволено строить подводные лодки в объеме 45 процентов, а после 1938 года и до 100 процентов тоннажа подводного флота Великобритании. Это был первый шаг к налаживанию взаимопонимания между Англией и Германией при безусловном признании немцами английского превосходства на море. На первый взгляд, с соперничеством на море между двумя странами, существовавшим после Первой мировой войны, было покончено. Военно-морской пакт мог стать основой для мирного урегулирования.

15 июля 1935 года главнокомандующий ВМФ Германии адмирал Эрих Редер издал секретный приказ, в котором было сказано: «Соглашение достигну исходя из нашего решения навсегда исключить возможность вражды между Англией и Германией...»

Четыре года спустя ситуация изменилась. Гитлер был

ослеплен своим быстрым успехом в Австрии и Чехословакии, считал, что у него имеются все основания ожидать от Англии «непротивления» его грандиозным планам. В речи, произнесенной им 22 августа 1939 года перед генералами и адмиралами в Оберзальцберге (в ней он изложил свои планы нападения на Польшу), Гитлер сказал:

«Позиция Англии представляется нам сомнительной. Я совершенно уверен, что ни один британский государственный деятель не предпримет никаких действий, которые могли бы увеличить риск войны».

Фюрер стремился умерить справедливые опасения командования ВМФ, но это ему не удалось. Взять, к примеру, командора Деница. Еще во время Первой мировой войны он, будучи младшим офицером, плавал на немецких подводных лодках. В 1935 году, после подписания военно-морского соглашения, он получил первые три подводные лодки, ставшие ядром Веддингенской флотилии. Затем он стал командующим подводным флотом, которому предстояло обучить своих командиров ремеслу подводника: как управлять лодкой, погружаться, всплывать, стрелять... К августу 1939 года он не слишком преуспел в этом деле, в Атлантику были отправлены только 22 субмарины. А поскольку две трети от общего количества подводных лодок, находящихся в эксплуатации, пребывают в порту, на переходе к цели или обратно, фактически против Великобритании одновременно могли быть использованы не более 7 субмарин. Очевидно, что для ведения

войны этого было недостаточно. (В сентябре 1939 года Германия располагала в общей сложности 57 подводными лодками. Но 24 из них были слишком малы для работы в Атлантике, 11 находились в процессе реконструкции.)

С линкорами, крейсерами и авианосцами ситуация была еще серьезнее. Судостроительная программа Германии была рассчитана на 10 лет, и ее выполнение только началось. За этот период мог быть построен флот, состоящий из традиционных типов кораблей, в количестве достаточном, чтобы выполнить функцию охраны интересов Германии как морской державы; повысить ее значимость как союзника. Немецкий флот, которому в процентном отношении всегда предстояло быть меньше британского, не мог считаться серьезной силой в случае войны с Англией. Конечно, можно было построить больше подводных лодок, которые могли стать самым подходящим оружием против Великобритании, придерживав строительство остальных кораблей. Тем более, что для этого существовали все условия. Таким образом, решение о начале войны с Англией напрямую зависело от кораблестроителей.

В полдень 3 сентября 1939 года командующий подводным флотом Германии внимательно изучал карту, на которой было нанесено положение всех немецких подводных лодок. Восемнадцать субмарин находились в море. Всего восемнадцать... В случае начала военных действий будет полным безумием рассчитывать на то, что такими скудными си-

лами можно нанести серьезный вред противнику. Так, була-
вочные уколы, да и то не очень сильные. Беспокойные мыс-
ли ни на минуту не покидали Деница. Два дня назад он ото-
слал в командование ВМФ (ОКМ) очередной рапорт, под-
черкивающий необходимость ускоренного развития подвод-
ного флота.

Неожиданно дверь распахнулась, и в комнату поспешно
вошел офицер разведки:

– Поступило сообщение из ОКМ.

Это была британская декларация об объявлении войны.

Дениц вскинул голову, схватил роковой лист бумаги и
принялся ожесточенно комкать, словно был в чем-то вино-
ват. Отшвырнув прочь бесформенный комок, он сначала за-
метался по комнате, затем запер за собой дверь.

Великая битва за Атлантику началась.

В тот же день 3 сентября 1939 года в штабе ОКМ в Берли-
не было проведено совещание, на котором рассматривались
вопросы ведения военно-морских операций на море. Выслу-
шав все доклады, гросс-адмирал Редер приказал остаться в
комнате только «узкому кругу».

Это означало, что самые важные решения будут прини-
маться в присутствии нескольких офицеров. Поэтому боль-
шинство присутствующих покинули помещение. Оставшие-
ся собрались вокруг стола. Кроме самого «шефа» здесь были
начальник штаба военно-морских операций адмирал Шни-
винд, начальник оперативного отдела адмирал Фрике, его за-

меститель капитан 2-го ранга Вагнер, а также глава личного штаба Редера капитан 2-го ранга Шульце-Ментиг.

«Господа, – начал Редер, – сегодня война с Англией и Францией является реальностью, хотя фюрер, которому я не так давно излагал наши проблемы, заверил меня, что военно-морскому флоту нечего опасаться, как минимум, до 1944 года». В этом месте голос «шефа» едва заметно дрогнул, однако он быстро справился с эмоциями, и в дальнейшем его речь звучала спокойно и твердо. Он вкратце обрисовал сложившуюся ситуацию, оценив ее как тяжелую, но неизбежную. «Военно-морской флот находится в стадии создания. В его составе уже имеются хорошие новые корабли, однако их еще недопустимо мало. А учитывая полное отсутствие боевого опыта и наличие всего нескольких единиц тяжелых кораблей, можно смело сказать, что военно-морской флот пребывает в зачаточном состоянии. Таким образом, военно-морское командование Германии очутилось в положении, когда почти нечем командовать».

В дальнейшем часто говорили, что Редер заботился только о больших военных кораблях (столь любимых им линкорах и крейсерах) в ущерб подводным лодкам, зато Дениц не думал ни о чем, кроме своих субмарин. То, что ни одно из этих утверждений не являлось правдой, следует уже из первых решений, принятых 3 сентября 1939 года.

«Мы не можем даже думать о нападении на британский военный флот, не говоря уже о его уничтожении, – сказал

Редер. – Следовательно, мы должны сосредоточиться на нанесении ударов по торговому флоту противника, а наиболее перспективным оружием для этого являются подводные лодки. Нам нужны подводные лодки, и в как можно большем количестве!»

Это историческое решение, принятое gross-адмиралом Редером без колебаний, как поступил бы на его месте любой ответственный человек, было принято не под влиянием командира подводников адмирала Деница. Роль последнего заключалась в написании следующего послания в Берлин:

«Имея в распоряжении всего 22 субмарины с перспективой увеличения этого количества на 1 или 2 лодки ежемесячно, я не в состоянии принять действенные меры против Великобритании».

Мысль была выражена ясно. Редер отреагировал моментально, распорядившись немедленно разработать новую программу строительства подводных лодок, предусматривающую ежемесячный ввод в эксплуатацию двадцати – тридцати новых субмарин. Это могло быть выполнено только за счет замораживания строительства остальных судов – линкоров, крейсеров и авианосцев. Gross-адмирал Редер, идеолог создания нового немецкого флота, это понимал. Судя по всему, решение далось ему нелегко, но 3 сентября 1939 года он не колебался: Германии нужны подводные лодки.

Через два-три года битва за Атлантику (такое название да-

ли ей англичане) достигла высшей точки. Сумеют ли немецкие подводные лодки, число которых в июне 1940 года увеличилось на три единицы, а в октябре 1941 года – уже на двадцать три единицы, отобрать господствующее положение на море у Великобритании? Будет ли нанесен решающий удар ее военному потенциалу? Ведь между ней и американскими источниками простиралась Атлантика, а стране, как никогда, был необходим транспортный тоннаж.

Летом 1942 года немцы ежемесячно топили около 1 миллиона тонн торгового тоннажа противника; пополнение флота (хотя на американских верфях корабли строились с неправдоподобной скоростью) едва достигало половины этого числа. Только в июне 1942 года британское адмиралтейство сообщило о потере 145 торговых судов, многие из которых везли очень важные и ценные грузы.

Немцы бросали в бой все больше подводных лодок, постоянно вырабатывая новые тактические приемы нападения на вражеские конвои, но их противники также принимали меры к усовершенствованию методов защиты. Поэтому число потопленных немецких лодок тоже увеличивалось: медленно, но постоянно. До 24 августа 1942 года из 304 имевшихся в наличии субмарин 105 не вернулись из боевых походов (считая с начала войны). Многие командиры действовали в высшей степени успешно, но судьба их рано или поздно постигала. Битва была жестокой, все победы достигались дорогой ценой.

В августе 1942 года на базы не вернулись 12 субмарин. До этого потери не были столь высокими. Это были нелегкие дни для Карла Деница и его окружения. Оборона противника становилась с каждым днем все сильнее.

Дело в том, что союзники стали уделять значительно больше внимания обеспечению безопасности конвоев; немецким лодкам становилось с каждым днем труднее прорывать многочисленные заслоны эсминцев сопровождения, чтобы атаковать конвой. К тому же у союзников стало намного больше авиации – страшного противника субмарин, обладавшего многократным преимуществом в скорости.

Площадь, на которой мог орудовать этот смертоносный враг, постоянно расширялась и простиралась далеко от берегов Британских островов, Ирландии, Гренландии и Северной Америки. Подводным лодкам приходилось уходить далеко от земли, где они больше не были в безопасности, в открытое море; там самолеты не могли их преследовать – пока не могли.

На Нюрнбергском процессе 1946 года адмирал Дениц сказал следующее:

«Для этого периода войны было характерно постоянное наблюдение с воздуха, выполняемое внушительными военно-воздушными силами союзников. Хотя именно в это время я достиг апогея успеха, проблема авиации очень беспокоила меня, поскольку начиная с лета 1942 года потери немецкого подводного флота в результате бомбежек с возду-

ха неожиданно возросли, если я не ошибаюсь, более чем на 300 процентов».

Глава 2

ГИБЕЛЬ «ЛАКОНИИ»

– Подсудимый, предупреждение о том, что вы будете топить торговые суда, если они имеют вооружение, не добавило ничего нового к давно используемой вами практике топления невооруженных судов без предупреждения.

Эти слова были произнесены сэром Дэвидом Максвеллом Файфом, помощником главного британского обвинителя на Нюрнбергском процессе. Он проводил перекрестный допрос Деница и вел тяжелую, изнурительную дуэль. Это была одна из самых волнующих сцен, разыгравшихся в зале суда. Для последнего главнокомандующего ВМФ Германии, который перед самым концом войны отдал приказ не уничтожать корабельные журналы, поскольку немецкому флоту нечего скрывать, речь шла о жизни и смерти.

Спустя много месяцев после процесса судейская коллегия союзников сняла с Деница первый пункт обвинения (преступление против мира), однако приговорила его к 10 годам заключения в соответствии с пунктами 2 и 3 обвинения (ведение агрессивной войны и нарушение законов ведения военных действий). Судьи пришли к следующему заключению:

«Хотя Дениц занимался строительством немецкого подводного флота и обучением офицеров-подводников, отсут-

ствуют явные свидетельства того, что он причастен к преступным заговорам с целью ведения агрессивных действий или что он лично готовил и инициировал такие действия. Он был офицером, строго выполнявшим свои непосредственные обязанности... Совершенно очевидно, что его подводные лодки, которых сейчас осталось немного, были хорошо подготовлены к ведению войны... Они нанесли реальный ущерб противнику, потопив многочисленные суда союзников и нейтральных стран... Иными словами, Дениц активно участвовал в ведении агрессивной войны».

Трибунал также учел следующее:

1. Став командующим военно-морским флотом, Дениц не отменил (в своем ведомстве) «десантно-диверсионный» приказ Гитлера от 18 октября 1942 года, который, вопреки действовавшему международному законодательству, предписывал в обязательном порядке казнить попавших в плен десантников, диверсантов и лиц, занимающихся подрывной деятельностью.

2. Дениц, занимая высокое положение, не мог не знать, что значительная часть населения оккупированных стран содержится в концентрационных лагерях.

3. На совещании, проведенном Гитлером и Йодлем в феврале 1945 года, где обсуждались преимущества и недостатки официального уведомления о выходе из Женевской конвенции, Дениц выразил свое мнение так: «Лучше делать то, что мы считаем нужным, не сообщая об этом всем. Необходимо

любой ценой сохранить свое лицо перед другими странами».

Обвинение особо подчеркивало тот факт, что развязанная немцами подводная война велась вопреки международному законодательству и была преступной. В качестве доказательства сэр Дэвид Максвелл Файф предъявил приказ, отданный Деницем всем командирам подводных лодок в море после случая с «Лаконией», о котором было сообщено по радио 17 сентября 1942 года:

«Не следует предпринимать попытки спасти экипажи потопленных судов».

Как появился такой приказ? Что произошло в те сентябрьские дни в центре Атлантики, в 500 милях к югу от Азорских островов?

12 сентября 1942 года около полудня подводная лодка «U-156» под командованием капитан-лейтенанта Хартенштайна направлялась к расчетному месту встречи с противником. Вскоре на горизонте был замечен корабль. Прошло немного времени, и уже можно было разглядеть прогулочную палубу: очевидный признак того, что неизвестное судно является грузопассажирским.

Ровно в 9 часов вечера субмарина «U-156» всплыла для ночной атаки. Был произведен залп двумя торпедами из первой и третьей труб. Примерно через две минуты они должны были сдетонировать, если не прошли мимо.

Взгляды всех матросов и офицеров на мостике были прикованы к часам. Прошло две минуты. Ничего. Люди замер-

ли в ожидании. Две минуты десять секунд. Теперь в любой момент мог раздаться взрыв. Но ничего не происходило. Две минуты тридцать секунд. Кто-то недоуменно встряхнул свои часы. Две минуты пятьдесят секунд. Ничего!

Командир со злостью закусил губу. Сквозь прибор ночного видения он ясно видел вражеское судно, спокойно следовавшее мимо, разрезая носом белую пену. Оно уже несколько минут шло прямо, а не зигзагом; почему торпеды не попали в цель? Смертоносные рыбешки находились в пути уже больше трех минут. Теперь они наверняка далеко...

Пожав плечами, Хартенштайн вздохнул и отложил прибор ночного видения в сторону. Промаяхнуться на расстоянии 1500 метров! Надо же!

И в этот миг ночная тьма озарилась яркой вспышкой, а через несколько секунд и второй. На мгновение вражеское судно словно утонуло в слепящем пучке света. Два попадания! Над морем прокатился грохот разрывов.

Теперь все ждали информации от радиста. И она не замедлила поступить.

Корабль передает сигналы бедствия на 600 метрах!

«SOS – SOS – SOS – „Лакония“ торпедирована – „Лакония“ торпедирована – SOS...»

«Лакония»?

Чьи-то руки уже торопливо перелистывали страницы справочника морских судов. Вот оно: «Лакония», Ливерпуль, 19 695 брутто-регистрационных тонн.

Это двадцатитысячник!

«Лакония» получила сильный крен, с борта спускали шлюпки. «U-156» осторожно приблизилась, уже можно было различить голоса уцелевших при взрыве членов экипажа.

— Amico, amico... — звучало со всех сторон. Итальянцы, что ли?..

Одного из барахтавшихся в воде парней втащили на палубу. Черные волосы, итальянская военная форма. Действительно итальянец!

Там есть еще итальянцы?

Человек эмоционально всплеснул руками и очень быстро заговорил. Он тараторил довольно долго и без умолку, правда, не по-немецки. Удалось понять только то, что он все время повторял слова: «*Тысячи товарищей*». Тем временем на палубу втащили еще нескольких человек, среди которых наконец нашелся один, знавший немецкий язык. От него узнали больше. Выяснилось, что на борту транспорта «Лакония» находились от 1400 до 1800 итальянских военнопленных. По его утверждению, охранники-поляки после попадания торпед не открыли помещения, где содержались пленные; однако некоторым удалось протиснуться через иллюминаторы, чтобы спастись с тонущего корабля.

К этому времени на палубе «Лаконии» было уже около 100 человек, выловленных из воды. Среди них оказалось несколько англичан.

На «Лаконии» находились 463 члена экипажа, еще 268 че-

людей направлялись в Англию в отпуск. Также там было 80 женщин и детей. 22 спасательные шлюпки находились в воде. А сколько еще людей плавало вокруг, взывая о помощи?

В ночь с 12 на 13 сентября в штабе подводного флота во Франции была получена радиограмма следующего содержания:

«Британское судно „Лакония“ потоплено Хартенштайном в квадрате 7721. К сожалению, на борту находились 1500 итальянских военнопленных. На настоящий момент удалось подобрать 90. Жду указаний».

Дежурный офицер немедленно разбудил Деница. Спустя две минуты адмирал уже стоял перед картой с местонахождением подводных лодок. Радиограммы из штаба следовали одна за другой: Дениц отдавал приказы командирам находящихся вблизи подводных лодок, чтобы они помогли подобрать уцелевших.

Все это время подводная лодка Хартенштайна оставалась у тонущего транспорта. Со всех сторон, насколько хватало глаз, в воде виднелись людские тела. Тех, кто подплывал ближе, немецкие моряки вытаскивали на палубу. К утру лодка уже была сильно перегружена. Из-за дополнительных 193 человек на ней в полном смысле негде было повернуться. Люди набились плотно, как сельди в бочке. Теперь лодка не имела возможности выполнить срочное погружение – это закончилось бы катастрофой. Люди подплывали со всех сторон и не могли понять, почему им отказывают в спасении. Немецкие

моряки посылали людей к менее загруженным спасательным шлюпкам, которые располагались неподалеку, но толку от этого было немного.

Получив очередной доклад по радио, Дениц чувствовал большую озабоченность. Он знал лучше многих, какой опасности подвергаются направленные к месту трагедии подводные лодки. Спасая других, они неминуемо должны были пожертвовать собственной безопасностью. А если к месту гибели «Лаконии» подойдут военно-морские силы противника? Или еще хуже – пожалуют бомбардировщики? Вероятность такого исхода была велика...

И снова заработали радисты:

«Ни при каких обстоятельствах нельзя подвергать опасности подводные лодки.

В любой момент следует быть готовым к срочному погружению.

Уделите особое внимание наблюдению за вражескими самолетами и субмаринами.

Все подводные лодки, включая лодку Хартенштайна, должны принять на борт такое количество пассажиров, чтобы это не отразилось на мореходных качествах кораблей».

Командование подводным флотом во Франции договорилось с французским адмиралтейством о направлении в квадрат 7721 быстроходных французских кораблей из Бингервиля и Дакара, которые должны были принять на борт спасенных и освободить от них подводников.

Три немецкие лодки «U-156», «U-506» и «U-506» были перегружены пассажирами, к тому же имели на буксире по четыре-пять переполненных спасательных шлюпок. В таком виде они очень медленно направлялись к согласованному месту встречи с французскими кораблями. С того утра, когда затонула «Лакония», Хартенштайн каждые несколько часов передавал на международных 25-и 600-метровых диапазонах текстовые сообщения на английском языке:

«Любой корабль, который придет на помощь экипажу „Лаконии“, не будет мной атакован, при условии что я также не подвергнусь нападению кораблей или самолетов. Немецкая подводная лодка».

Один корабль, судя по силе сигнала находившийся поблизости, никак не отреагировал. А многочисленные береговые радиостанции союзников многократно продублировали это сообщение, в том числе и американская радиостанция на одном из аэродромов, расположенных на западном побережье Африки.

16 сентября 1942 года в 11.25 (через четыре дня после гибели «Лаконии») «U-156» была занята сбором своих четырех спасательных шлюпок, которые ночью разбросало в разные стороны. Неожиданно сигнальщик на мостике прокричал: – Вижу самолет, пеленг 70 градусов! Люди на мостике автоматически бросились к люку, ведущему во внутренние помещения. Скорее вниз и нырять! Но что делать со спасательными шлюпками на буксире, как быть с сотней итальян-

ских и английских офицеров, женщин и детей, находящихся во внутренних помещениях лодки?

Но командир заранее предусмотрел такую возможность. Последовал приказ:

– Поднять флаг с красным крестом!

Шестифутовое квадратное полотнище, спешно сшитое членами экипажа, было развернуто на палубе. Шесть матросов держали его так, чтобы противник – приближающийся тяжелый четырехмоторный «либерейтор» с американскими опознавательными знаками – его не мог не заметить. Следующее мгновение покажет, сбросят ли американцы глубинные бомбы. Сотни людей на «U-156» и в спасательных шлюпках затаив дыхание следили за бомбардировщиком. Он неотвратимо приближался, теперь уже поздно бомбить! «Либерейтор» с ревом пролетел над лодкой, изменил курс, снизился и снова начал сближение с лодкой.

В этот момент к немецкому командиру на мостике подошел английский офицер – летчик. «Лакония» должна была доставить его домой в отпуск.

– Послушайте, сэр, – сказал он, указав на сигнальную лампу, затем на себя и на приближающийся самолет, – я могу попробовать поговорить с ним на нашем языке, используя наши сигналы и сокращения.

Несколько мгновений Хартенштайн колебался, мало ли что... Но все-таки приказал включить лампу.

– Хорошо, но вы заранее будете мне сообщать, что соби-

раетесь передавать. – С этими словами он отдал лампу англичанину.

Это был необычный, странный, волнующий момент. Подобных эпизодов в войне на море было немного. Пленный британский офицер передавал с борта немецкой подводной лодки сообщение азбукой Морзе пилоту американского бомбардировщика, совершающего заход для атаки. Его бомбы могли принести смерть и разрушения врагам и друзьям – немцам, англичанам, полякам, итальянцам; мужчинам, женщинам, детям.

Сначала американский пилот никак не отреагировал. Правда, бомбы он все же не сбросил, но продолжал летать вокруг. Англичанин передал сообщение о сложившейся ситуации, объяснил, что люди должны перейти на другие корабли, которые уже находятся поблизости. Реакции снова не последовало. Английский офицер снова начал передачу:

«На борту этой немецкой подводной лодки находятся англичане с затонувшей „Лаконии“, солдаты, гражданские лица, женщины, дети...»

Ответа не было.

Бомбардировщик улетел на расстояние прямой видимости, вернулся, опять удалился. Через полчаса он вернулся. Или это был уже другой самолет? В одном не приходилось сомневаться: это был бомбардировщик того же типа – «либерейтор». Самолет приближался на высоте между 2000 и 3000 футов. К нему было приковано всеобщее внимание. Люди

ждали: может быть, теперь он подаст какой-нибудь сигнал? И дождались.

Перед носом лодки взорвались две глубинные бомбы. Несколько человек получили осколочные ранения.

– Рубить буксирные концы! – закричал Хартенштайн.

Теперь «либерейтор» приближался со стороны кормы. Следующие бомбы упали среди спасательных шлюпок с «Лаконии». В результате прямого попадания одна из них перевернулась. Несколько десятков англичан и итальянцев оказались в воде.

Еще две глубинные бомбы взорвались с задержкой в несколько секунд под постом управления «U-156». Лодку подбросило, после чего она с грохотом рухнула в воду. На несколько секунд боевую рубку скрыла черная вода. Мокрый флаг с изображением красного креста повис на ограждении мостика. В помещение поста управления и в носовые отсеки начала поступать вода.

– Приготовить спасательные жилеты! Англичан и итальянцев за борт!

Лодка оставалась на плаву, основные системы функционировали, двигатели работали. Возможно, пассажиров удастся высадить на спасательные шлюпки? А «либерейтор» уже начал новый заход для атаки...

– Я сыт по горло спасательными операциями! – в отчаянии крикнул Хартенштайн, когда «U-156», погрузившись, уходила с места разыгравшейся трагедии.

Выяснилось, что повреждения не такие серьезные, как показалось вначале. Перископ, дизель, батареи, антенну, гидрофоны – почти все это можно отремонтировать в спокойной обстановке собственными силами. Главное, «U-156» может двигаться и погружаться.

– Я так и знал! – воскликнул Дениц. – Этого следовало ожидать!

Ему только что позвонили из Берлина. Гитлер всегда считал, что подводные лодки не должны подвергать себя риску, занимаясь спасательными операциями. И вот что произошло! Дискуссия в штабе ОКМ разгорелась нешуточная.

– Пока мы занимаемся спасением противника, – горячился молодой офицер, – он нас убивает. Я считаю, господин адмирал, что с этого момента все уцелевшие члены экипажей торпедированных нами судов должны быть предоставлены своей участи.

Из этого следовало, что люди с «Лаконии», находящиеся на других подводных лодках, подвергают их такой же опасности, какой только что чудом избежала «U-156».

– Но я не могу приказать вышвырнуть их за борт, – возразил Дениц. – А спасательные шлюпки перегружены.

– А если они тоже подвергнутся нападению?

– Тогда снова будем спасать! К тому же завтра туда подойдут французы, и проблема будет решена. – Адмирал сделал паузу, глубоко вздохнул и в сердцах стукнул кулаком по сто-

лу. — Но отныне и впредь с этим покончено. Миновало время, когда мы могли делать все, что хотели. В дальнейшем я запрещаю подобные действия. Морская авиация противника по всем показателям превосходит нашу и является чрезвычайно опасной. Риск, на который мы идем, ничем не оправдан и противоречит элементарной логике. Тем более, что на американцев красный крест не производит впечатления.

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.