



М Е М У А Р Ы

# 1941

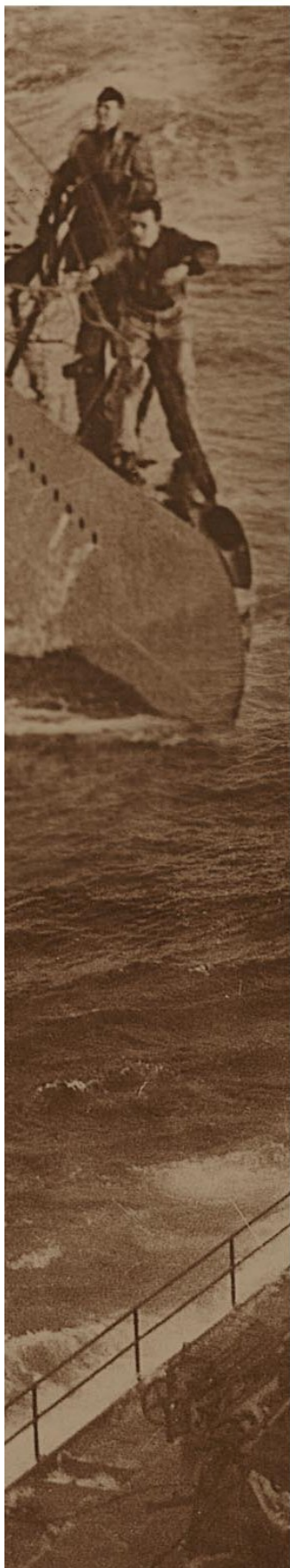
З А Л И Н И Е Й  
Ф Р О Н Т А

НЕМЕЦКИЕ  
ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ:  
СЕКРЕТНЫЕ  
ОПЕРАЦИИ

# 1945

Герберт А. Вернер

# СТАЛЬНЫЕ ГРОБЫ



За линией фронта. Мемуары

Герберт Вернер

**Стальные гробы. Немецкие  
подводные лодки: секретные  
операции 1941–1945**

«Центрполиграф»

1969

УДК 94(430).086  
ББК 63.3(0)62

**Вернер Г. А.**

Стальные гробы. Немецкие подводные лодки: секретные операции 1941–1945 / Г. А. Вернер — «Центрполиграф», 1969 — (За линией фронта. Мемуары)

ISBN 978-5-9524-5280-0

Бывший командир подводного флота нацистской Германии Вернер знакомит читателя в своих мемуарах с действиями немецких подводных лодок в акватории Атлантического океана, в Бискайском заливе и Ла-Манше против английского и американского флота во время Второй мировой войны. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 94(430).086  
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-9524-5280-0

© Вернер Г. А., 1969  
© Центрполиграф, 1969

# Содержание

Предисловие	8
Введение	11
Часть I	15
Глава 1	15
Глава 2	22
Глава 3	30
Конец ознакомительного фрагмента.	32

# **Герберт Вернер**

## **Стальные гробы. Немецкие подводные лодки: секретные операции 1941-1945**

*Посвящается морякам всех наций, погибшим в битве за Атлантику во Второй мировой войне, особенно боевым товарищам, служившим на подлодках и покоящимся ныне на морском дне в стальных гробах.*

*На могиле моряка нет роз,  
Нет лилий на океанской волне,  
Скорбят о нем лишь чайки,  
мечущиеся над морем,  
И возлюбленная, роняющая слезы.*

*Из немецкой песни*



Herbert A. Werner  
IRON COFFINS





Москва  
ЦЕНТРОЛИГРАФ

© Перевод, ЗАО «Центрполиграф», 2018

© Художественное оформление серии, ЗАО «Центрполиграф», 2018

## **Предисловие**

### **Оценка книги американским ветераном войны**

Кого бы не смутил представившийся случай написать, как это сделал я, введение к книге иностранца, да ещё военнослужащего бывшего враждебного государства, чья боевая судьба почти в точности повторяет собственную судьбу автора предисловия? Мы учились в 1939 году в высших военно-морских училищах, оба завершили курс обучения на подводников и впервые явились к месту службы в 1941 году. Оба мы прослужили всю войну, от нижних чинов до командиров подлодок. Каждый из нас слышал разрывы глубинных бомб противника, хотя и уберёгся от них, в отличие от некоторых своих боевых друзей. Очевидно, однако, что эти разрывы звучат на удивление одинаково, будь бомбы британские, американские или японские. Оба мы принимали участие в торпедных атаках на боевые и торговые суда. Каждый из нас видел, как тонут большие корабли, когда их днища пробивают торпеды, – иногда величественно, иногда неприглядно. Немецкие подлодки пользовались той же тактикой, что и мы. И Вернер, и я бесполезно осыпали своего противника проклятиями только за то, что он добросовестно выполнял свой долг.

Итак, между Гербертом Вернером и мной было много общего, хотя я ничего не знал о нём до знакомства с его книгой. Но, констатируя все это, необходимо избежать двух ловушек. Первая состоит в уважении к профессионализму, которое может затемнить важные различия между нами, проистекающие из противоположности условий, в которых мы находились, и целей, которые мы преследовали. Вторая заключается в том, что объективной оценке прошлого, к которой мы стремимся сегодня, могут вольно или невольно помешать чувства и настроения военного времени. Избегая этих ловушек, мы найдём в результате правильный подход к проблеме. Потому что восхищаться людьми, которые сражались за Германию, можно, даже если мы осуждаем Гитлера и нацистов. Для правильной оценки книги важно иметь это в виду и учитывать в каждом конкретном случае позиции сторон.

В предисловии Вернер объясняет, почему он счёл необходимым написать свою книгу. По его словам, он выполнил тем самым давнее обязательство и хотел отдать должное тысячам боевых друзей, которые навсегда похоронены в стальных гробах в глубинах моря. Политические пристрастия совершенно отсутствуют как в его повествовании, так и в трактовке профессиональных задач. Вернер не позволяет себе резких выпадов против противника, хотя ясно, что временами он, как и все мы, способен испытывать приступы раздражения. В таких случаях книга Вернера приобретает большую драматическую силу и на первый её план выступает скотская, звериная сущность войны. Может, это покажется непривычным, но задумайтесь вот над чем: моряки-подводники, независимо от принадлежности к какой-либо из воюющих сторон, более всего восхищались тем временем, когда они выходили в море и находились в стальных скорлупках лодок, в тесном замкнутом пространстве которых не ослабевал шум работающих дизельных установок, а при недостатке кислорода в спёртом воздухе ощущалась вонь от человеческих испражнений и гниющей пищи. В таких условиях экипажи подлодок в остервенении атаковали противника торпедами, осуществляли изнурительный поиск его морских конвоев или ожидали в страхе конца атаки глубинными бомбами противника.

В то же время во время пребывания на суше остро ощущалась атмосфера вырождения и упадка. Вернер даёт нам почувствовать это в полной мере. Картина Германии, стоящей на грани поражения, переживающей моральную деградацию в условиях войны, становится ещё более трагичной по мере приближения неизбежного краха агонизирующего гитлеровского режима. Без преувеличения можно сказать, что Вернер немало способствует осмыслению исто-



рии, делясь личными впечатлениями о том, на что обрекает порядочных людей война, особенно тотальная.

Нельзя сказать, чтобы всего этого не испытали союзники по антигитлеровской коалиции, хотя они и выиграли войну. Однако Германия ощутила военную трагедию особенно остро. Из повествования Вернера мы узнаем о хорошенках, отдающихся первому встречному, поскольку мужчины могут вскоре погибнуть на войне; о мирных жителях, укрывающихся в бомбоубежищах и постоянно пребывающих в страхе и нерешительности, когда требуется оказать помощь соотечественникам, попавшим в ещё более худшее положение, чем они. Мы узнаем о циничных дельцах, готовых спекулировать любым товаром – будь то секс или продукты питания, а также об иерархии высших эшелонов власти, хорошо защищённых от ужасов войны, не испытывающих недостатка в изысканной пище и любовных утех, отдающих из своих бункеров панические бессмысленные приказы все убывающим в численности участникам последних сражений.

Однако эта книга не о том, что происходило в Германии во время войны. Её основная тема – жизнь немецких подводников, которые в невероятно тяжёлых условиях с фантастической решимостью и самоотверженностью выполняли свой долг. В конце книги можно ознакомиться с потерями немецких подводников, которые составляют 90 процентов всех активных участников боевых действий на море (как правило, в оценке потерь учитываются и потери личного состава береговых служб). Этому следует отдать должное. Что особенно примечательно, в конце войны, когда, по приблизительным подсчётам, только две из десяти подводных лодок, выходящих в море, возвращались в порт базирования, подводники с большим воодушевлением отправлялись на боевые задания, зная, что большинство из них никогда не вернётся назад.

Печальный, ужасный парадокс, волнующий Вернера, состоит в том, что к концу войны большинство его товарищей-подводников знали о безнадёжности борьбы. Между тем героизм воина, как правило наивного, молодого, благородного и неподкупного, не должен служить неправому делу. Однако по истечении послевоенных десятилетий становится очевидным, что Германия восстановила своё национальное достоинство, опираясь на упорство и волю таких людей.

Данные союзников по подводной войне в Атлантике свидетельствуют о том, что перелом в ней произошёл приблизительно в марте 1943 года. Тогда против немецких подлодок ополчились вся мощь палубной авиации авианосцев, усовершенствованная система радиолокационного отслеживания передвижений подлодок и новые виды оружия. Нигде, кроме книги Вернера, я не встречал описания того, как эта всеобъемлющая мощь воспринималась людьми, против которых она была направлена. Об этом рассказано без патетики. И до конца оценить авторский труд может только коллега-подводник. Но основное в состоянии понять любой читатель. К примеру, такой отрывок: «Несмотря на то что место нашего погружения было помечено краской, капитан приказал атаковать конвой, прежде чем эскорты смогли бы сбросить на нас глубинные бомбы. Удары импульсов «асдика», глухие разрывы глубинных бомб неподалёку и грохот сотен судовых двигателей конвоя создавали мрачный звуковой фон для нашей атаки».

Самообладание было яркой отличительной чертой этих людей, самообладание вопреки логике или разумному отказу от неприемлемого риска – здесь не идёт речь, разумеется, о случаях, когда у подводников не оставалось выбора в пользу менее рискованного действия. Книга завершается так, как и должна была завершиться, – на нотах скорби и отчаяния. Но мы замечаем, как Вернер превращается в сосредоточенного, хладнокровного и уверенного в себе командира. Его подлодка была последней, которая покинула Францию во время отступления немецких войск после высадки союзников в 1944 году. Половина его предшественников погибла, пытаясь прорваться на родину, однако Вернер принял вызов судьбы и сумел найти безопасный путь в Германию, которая уже утратила способность оценить его подвиг. В мире, разрушающемся вокруг него, Вернер больше уже не был неопытным юношей двадцати пяти лет

от роду, который пришёл служить на флот пять лет назад. Он стал мужественным, бесстрашным мужчиной, способным понимать масштабы надвигающейся опасности и всё же избежать гибели. Вернер сумел оценить силу воли своих подчинённых, которым не осталось ничего другого, кроме как вернуться на свою повреждённую в боях, выработавшую свой ресурс подлодку после отпуска на берегу, доставившего слишком много трагических переживаний.

«Безумие!» – восклицает Вернер на каждой странице последней части книги, где он начинает подвергать сомнению политику своей страны. Он рассказывает и о своих любовных приключениях в промежутках между выходами подлодки в море, однако следует отметить, что по мере ухудшения военной обстановки амурные дела отступают для него на задний план. И не потому, что Вернер стал более сдержан, а желания молодого воина притупились. Просто наступила душевная и физическая апатия у человека, находившегося на пределе жизненных сил. Больше не было той Германии, которую он знал, – Германия Вернера исчезла задолго до того, когда его отец попал в тюрьму за знакомство с еврейской девушкой. Больше не было германского флота. Часть флота, та, что действовала в море и представляла для него непосредственный интерес, была полностью уничтожена. Днём он ещё видел здание морского штаба, но по ночам оно служило лишь для развлечений с женщинами.

«Безумие!» – восклицает Вернер. И с ним можно согласиться. Но и в этих условиях вырастали герои, которые заслуживают восхищения, даже если они боролись за несправое дело, и, следовательно, их жертвы не были напрасными. Никто не должен упрекать воина, который ради своей страны идёт на смерть. Поэтому следовало бы позволить этим храбрецам покоиться в мире, уважать их самих и память о них. Хотя эти парни жили в безумное время, они были цветом молодой Германии; к несчастью, их воспитали в духе искажённых представлений о судьбе страны. Что, впрочем, их нисколько не компрометирует. Они не заслуживают чрезмерного порицания, если учесть, что Версальский договор считается сейчас едва ли идеальным документом. Более того, они составляли слой населения, избежавший болезни, которая поразила правящую политическую элиту. Молодые люди верили, что в отчаянной борьбе смогут спасти свою страну от опасностей, надвинувшихся на неё со всех сторон. Потому что это им внушали руководители Германии. Они не боялись смерти, и она нашла большинство из них. Но оставшиеся в живых всё равно продолжали упорно сражаться, пока не устали дно океана своими телами.

*Эдвард Л. Бич,*  
капитан ВМС США в отставке.

*15 февраля 1969 года.*  
*Военно-морской колледж США.*  
*Ньюпорт. Род-Айленд*

## Введение

Этой книгой, в которой рассказывается о моей службе на германском подводном флоте в годы Второй мировой войны, я выполняю давнее обязательство. После окончания разрушительной войны роль подводных сил порой искажалась и недооценивалась даже военными историками, которые должны были бы знать предмет лучше. Я один из немногих командиров подводных лодок, который участвовал в боевых действиях большую часть войны и остался в живых. Поэтому я счёл своим долгом перед павшими товарищами правдиво изложить факты. Уместно отметить, что подводники были преданы долгу всем своим существом, и, что бы там ни говорили, мы выполняли свой долг с отвагой, не превзойдённой представителями других родов войск. Мы были солдаты и патриоты, не больше и не меньше того, и в своей преданности делу, успеха которого уже нельзя было добиться, погибали, не желая сдаваться. Но величайшая трагедия подводного флота Германии состояла не просто в том, что погибло много прекрасных людей, но также в том, что многие из них стали жертвами несовершенной техники и бессовестной политики штаба.

В ретроспективе решающее значение подводного флота для Германии совершенно очевидно. Она могла бы выиграть или проиграть войну, но проигрыш был бы неизбежен, если допустить беспрепятственные поставки в Великобританию из Америки промышленной продукции в достаточном количестве. Исходя из этого и определились цели эпической битвы за Атлантику, в которой подводный флот оказался на передовой линии обороны Германии. Даже такой авторитетный государственный и политический деятель, как Уинстон Черчилль, заявлял: «Битва за Атлантику была доминирующим фактором в течение всей войны. Ни на одно мгновение мы не имели права забывать, что всё происходящее на суше, на море или в воздухе в конечном счёте зависело от её исхода, и мы день за днём среди других забот с напряжённым вниманием следили за изменчивой фортуной в боевых действиях на этом фронте». Хорошо представляя себе разрушительные последствия бомбардировок его страны люфтваффе, а также ракет «Фау-1» и «Фау-2», Черчилль при этом констатировал: «Единственное, чего я действительно опасался во время войны, – это угрозы со стороны подводного флота противника».

Да и все военные успехи или неудачи Германии оказались тесно связанными с усилением или ослаблением её подводного флота. Эта взаимосвязь становилась всё более отчётливой всякий раз, когда я сходил на берег после продолжительного патрулирования моей подлодки в море.

Начало боевых действий в сентябре 1939 года застало врасплох германский флот, и в частности подводный. Он встретил их совершенно неподготовленным. Подобное положение дел сложилось из-за договора, который вступил в силу между Германией и Великобританией в 1935 году. Он ограничил военно-морскую мощь Германии 35 процентами от мощи Великобритании, чтобы сохранить существовавший на то время хрупкий баланс сил. В 1939 году Германия располагала всего лишь 57 подлодками, полностью укомплектованными личным составом, из которых 52 имели небольшое водоизмещение и были способны выполнять боевые задания только в прибрежной зоне. Остальные пять подлодок имели большее водоизмещение и могли осуществлять продолжительное морское патрулирование, до восьми недель. Из 57 подлодок 18 выделили для обучения новых экипажей. Таким образом, только 39 подлодок участвовали в операциях против мощного британского военного флота и многочисленного торгового, против боевых кораблей и торговых судов союзников Великобритании и множества нейтральных судов, арендованных союзниками.

Тем не менее первый год подводной войны оказался чрезвычайно успешным для Германии. Хотя она потеряла 28 лодок, немецкие подводники уничтожили британский авианосец,

линкор, пять крейсеров, три эсминца, две подлодки и 438 транспортов общим тоннажем в 2,3 миллиона тонн. Более того, летом 1940 года после капитуляции Франции наши подлодки постепенно перебазировались на юг, во французские порты на побережье Бискайского залива. Этот манёвр укоротил пути доступа германских подлодок в Атлантику и их возвращение на свои базы. Он ознаменовал новую фазу в подводной войне – великие битвы за морские конвои.

Одновременно адмирал Дениц, главнокомандующий подводными силами с 1935 года, начал осуществлять грандиозную программу создания самого крупного в мире подводного флота. Наиболее совершенная подлодка того времени, класса VII, стала типовой для Атлантики. У неё было водоизмещение 770 тонн, а запас хода – девять тысяч морских миль. В ходе войны построили 694 подлодки этого класса, которые периодически модифицировались. 90 процентов потерь различных типов судов союзников вызвано подлодками этого класса. Кроме того, со стапелей спустили свыше 200 лодок большего водоизмещения для постановки мин, доставки крайне необходимых военных грузов и, что самое важное, для дозаправки и пополнения боеприпасами в море боевых подлодок.

Великобритания очень скоро почувствовала разящий эффект от осуществления Германией программы строительства подлодок. Подводная война без ограничений на маршрутах движения морских конвоев в Северной Атлантике привела к уничтожению за четыре недели 1940 года судов союзников общим тоннажем в 310 тысяч тонн. За два месяца весны 1941 года союзники потеряли до 142 судов общим тоннажем в 815 тысяч тонн. Полтора года подводной войны стоили союзникам более 700 судов общим тоннажем в 3,4 миллиона тонн. Черчилль писал об этом самом тяжёлом времени для Великобритании: «Военное давление возрастало, и наши потери значительно превышали возможности судостроения... Между тем новая тактика «волчьих стай»... методично использовалась грозным Присном и другими представителями командования германского подводного флота».

В мае 1941 года, когда я принял участие в первом из своих сражений на подлодке, наши атаки на морские конвои, как правило, приносили успех. Контрмеры союзников – радиолокаторы, наблюдение с воздуха, новые типы эсминцев и корабли сопровождения – находились ещё в зачаточном состоянии и не представляли серьёзной угрозы нашим рейдерам. Ситуацию не изменило и подкрепление британского флота 50 эсминцами США на основе англо-американского соглашения по ленд-лизу. К концу 1941 года наше стремление к окончательной победе, казалось, было близко к осуществлению: потери союзников в этом году достигли 750 транспортных судов общим тоннажем в 3 миллиона тонн. Вскоре после того, как в войну вступили США, наши подводные лодки распространили свои боевые операции на прибрежные воды Восточного побережья Америки. Их рейды там производили опустошающий эффект. В течение первых шести месяцев войны против США мы потопили 495 судов общим тоннажем в 2,5 миллиона тонн. Помимо патрулирования в районах охоты за конвоями в Северной Атлантике и Карибском море, немецкие подводные лодки рыскали в Южной Атлантике, Средиземноморье, в Чёрном море, некоторые из них проникали даже в Тихий океан. В 1942 году, наиболее успешном в истории немецкого подводного флота, было потоплено более 1200 судов союзников общим тоннажем в 7 миллионов тонн. Однако в марте 1943 года, когда были достигнуты наибольшие успехи в подводной войне, произошёл поворот. В этот месяц немецкий подводный флот потопил небывалое число судов союзников общим тоннажем в 750 тысяч тонн и одновременно стал нести все возрастающие и необъяснимые потери. Они были обусловлены тщательно подготовленным комплексом контрмер союзников, которые применили новые образцы военной техники, в том числе быстроходные корабли сопровождения, небольшие авианесущие корабли, усовершенствованные радиолокационные средства. Военная промышленность союзников увеличила выпуск кораблей сопровождения, самолётов палубной авиации и базирующихся на суше бомбардировщиков дальнего действия. Сложив в апреле все эти новшества воедино, союзники, опираясь на количественное и качественное превосходство в вооружении,

нанесли ответный удар такой силы, что в течение нескольких недель полностью уничтожили 40 процентов нашего подводного флота. Контрмеры союзников изменили ход войны коренным образом. Всего лишь за две недели охотники превратились в жертвы. До конца войны наши подлодки уничтожались устрашающими темпами.

Немецкий подводный флот отчаянно пытался отразить контрнаступление союзников, но безуспешно. В 1943 году, когда я числился офицером подлодки «У-230», мы теряли корабли быстрее, чем оказывались способны возместить потери. Летом 1943 года количество союзных судов, потопленных нами, упало до среднего числа, выражающегося общим тоннажем в 150 тысяч тонн. В это время промышленность союзников выпускала суда общим тоннажем в миллион тонн в месяц.

Все дело заключалось в том, что немецкая подлодка устарела. Слишком долго она оставалась, в сущности, надводным судном, которое погружалось под воду только в отдельных случаях, чтобы оставаться невидимой во время атаки или ухода от преследования. Правда, по заказу главного штаба был разработан прибор «шнеркель», который позволял лодке вентилировать отсеки и перезаряжать аккумуляторные батареи во время патрулирования, находясь в погруженном положении. Однако «шнеркель» не получил широкого распространения в немецком подводном флоте до марта 1944 года, а к тому времени прошло уже десять роковых месяцев после контрнаступления союзников. И лишь через пять месяцев столь необходимый прибор установили на всех подлодках устаревших типов. Только с августа 1944 года, когда я уже ходил на пятой подлодке и второй под моим командованием, «шнеркель» избавил меня от постоянной, смертельно опасной «игры» со всплытием для вентилиации отсеков и погружением за несколько минут до атак самолётов и эсминцев союзников. Более того, сам по себе «шнеркель» не давал адекватного ответа на – действия союзной авиации и противолодочных групп кораблей. Ход подлодки оставался опасно медленным, в целом она была чрезвычайно уязвимой, неспособной реагировать на внешние звуковые сигналы и остающейся особенно беззащитной во время действия «шнеркеля».

Единственным реальным выходом из ситуации было создание принципиально новой подлодки. Немецкие КБ к тому времени уже разработали такие субмарины. Предусматривалось, что они смогут часами плыть под водой со скоростью хода, превышающей возможности эсминца, проводить торпедные атаки с безопасной глубины и погружать на борт вдвое большее количество торпед по сравнению с обычной подлодкой. Эти диковинки постоянно обещали подарить подводному флоту. Однако они так и не были запущены в производство до полного поражения Германии в подводной войне. Лишь очень небольшое число новых подлодок успели подготовить к боевым операциям вовремя.

Таким образом, германский подводный флот воевал тем, что имел на вооружении, и в последний год войны почти достиг стадии саморазрушения. Один за другим экипажи подлодок, сохраняя дисциплину и воодушевление, выходили в море выполнять нелепые задания, заканчивающиеся их гибелью. Немногие оставшиеся командиры-ветераны погибли, несмотря на свой опыт в искусстве выживания. Новые командиры даже с опытными экипажами, по существу, не имели никаких шансов вернуться живыми после первого выхода в море.

Когда в мае 1945 года война закончилась, дно океана было устлано обломками подводной войны. Наши подлодки уничтожили 2882 судна противника общим тоннажем в 14,4 миллиона тонн. Кроме того, они потопили 175 военных кораблей союзников и повредили их 264 судна общим тоннажем в 1,9 миллиона тонн. Взамен мы заплатили неприемлемую цену. Наши 1150 укомплектованных личным составом лодок постигла печальная судьба: 779 были потоплены, две попали в плен, остальные – либо затоплены, либо переданы союзникам по условиям капитуляции. Из общей численности личного состава немецкого подводного флота в 39 тысяч человек погибли 28 тысяч и 5 тысяч захвачены в плен. Потери составили 85 процентов всего личного состава.

Однако даже эти цифры не отражают полностью масштаб катастрофы подводного флота Германии. 842 подлодки участвовали в боевых действиях, и 781 из них была потоплена, то есть уничтожено 93 процента оперативных боевых единиц. В конкретном выражении потери выглядят даже более шокирующими. Ко времени высадки союзников во Франции в июне 1944 года наш колоссальный подводный флот в Атлантике сократился до 68 оперативных единиц, и только три из них оставались на плаву к концу войны. Одной из этой избежавшей гибели троицы была подлодка «У-953», которой я командовал в качестве последнего командира.

В повествовании о боевых операциях немецкого подводного флота мне помогли заметки, которые я делал во время войны, а также фотографии и письма, которые удалось спасти в обстановке военной катастрофы на континенте и трагедии на море. Хотя память нередко подводит, мои фронтовые воспоминания отчётливы и, боюсь, останутся таковыми до моей смерти. Кроме того, последовательность событий я проверил по брошюре, опубликованной издательством «Хайденхаймер Друкерай», в которой прослеживается судьба каждой немецкой подлодки. Все они приведены в этом издании под их действительными номерами. Дни и часы событий соответствуют реальному времени, вплоть до минут. Тщательно воспроизведены тексты радиogramм штаба и подлодок. Дан точный перевод трёх пространственных радиogramм адмирала Деница.

Не менее достоверны и некоторые сенсационные эпизоды книги – те, что мало известны или долго замалчивались. Многие морские офицеры США могут подтвердить тот факт, что американские боевые корабли, включая эсминцы «Грир», «Ребен Джеймс» и «Керни», совершали нападения на германские подлодки ещё в начале лета 1941 года, тем самым начав необъявленную войну против Германии. Я ещё ожидаю откликов в печати на шокирующий приказ главного штаба подводного флота, опубликованный как раз перед вторжением союзников в Нормандию. Штаб приказал командирам 15 подлодок атаковать огромную флотилию вторжения и, когда торпеды будут израсходованы, таранить корабли противника, то есть совершать самоубийство.

Каждый человек, упомянутый в книге, – реальное лицо. Приведены настоящие имена капитанов, под командованием которых я имел честь служить. Точно так же, как и имена других командиров и отличившихся офицеров подлодок, многих из которых я считал своими друзьями. То же самое можно сказать о моих ближайших соратниках по морским сражениям и товарищам по весёлым пирушкам в порту. К сожалению, большинство из них погибло. В интересах живых я изменил некоторые имена. Было бы не по-джентльменски раскрывать имена женщин, которых я знал и которые через продолжительное время стали верными жёнами своих избранников. Но эта книга посвящена моим погибшим товарищам, простившимся с жизнью на заре своей юности. Надеюсь, этой книгой я воздам им честь по заслугам. Если мне удалось помочь читателю усвоить весьма старый урок, который тем не менее забывают сменяющие друг друга поколения, – что война – это зло, что она убивает прекрасных людей, – то сочту свою книгу самым полезным деянием.

*Герберт А. Вернер  
Январь 1969 года.*

## Часть I

### Годы славы

#### Глава 1

– Курсанты, – начал адмирал, – вы все пришли сюда, чтобы получить свои первые важные назначения. Сегодня вас отправят на фронт. Вы нужны нашим кораблям везде, где бы они ни находились: на Балтике или в Атлантике, в Средиземноморье или в Арктике. Пришло время показать, чему вы научились. Испытаете себя на службе родине. Вы будете сражаться с Англией везде, где обнаружите её корабли, и сокрушите её военно-морскую мощь. Вы добьётесь победы.

Адмирал, худощавый высокий мужчина, устремил на нас свой взгляд, пытаясь что-то прочесть в наших глазах. Мы, юные курсанты, в один из последних дней апреля 1941 года выстроились вокруг него подковой на большом плацу Высшего военно-морского училища во Фленсбурге. Наступил день нашего выпуска.

Адмирал продолжал говорить о великих традициях германского флота, о патриотическом долге. Он говорил о чести и нашем общем деле. Мы часто слышали подобные речи, и всё же большинство из нас не переставал волновать призыв: победить или умереть.

Я испытывал в связи с происходившим особое удовлетворение, поскольку ждал этого дня слишком долго. Решение произвести меня в морские офицеры было принято в то время, когда я ещё спал в детской кроватке. Мой отец, чьи морские амбиции были разрушены семьёй и бизнесом, решил, что я должен получить не иначе как адмиральские нашивки. Таким образом, я стал заложником морской службы. Детство и юность, проведённые в двух городах южногерманского Шварцвальда, подготовили меня для морской карьеры. Очарованный парусниками, торговыми судами, роскошными лайнерами, доставлявшими пассажиров в любой мыслимый пункт побережья, я прочёл бесчисленное множество книг о морских сражениях, отважных исследователях, завоевателях, моряках-героях. Ещё не достигнув семнадцатилетнего возраста, я уже приобрёл немало практических навыков морехода на озере Констанца, где научился управлять почти всеми типами малых судов – от обычной лодки до двухмачтовой яхты с осадкой в 60 футов. В 18 лет я плавал в течение шести месяцев учеником на шхуне, курсировавшей в Балтийском и Северном морях. В последний год своей учёбы в школе я прошёл строгий отбор среди кандидатов на поступление в Высшее военно-морское училище. После этого отработал год трудовой повинности, регулируя сток горных потоков и строя скоростные шоссе. Начавшаяся в сентябре 1939 года война все изменила. Молниеносный захват Польши спровоцировал вступление в войну Великобритании. В результате я был призван во флот раньше, чем ожидал. 1 декабря 1939 года я переселился в казармы центра подготовки офицерского состава флота на небольшом острове в Балтийском море. Здесь уже училось 600 энтузиастов-новобранцев.

Когда 1 декабря я надел синюю форменную одежду, мне было 19 лет. В ту холодную, суровую зиму мы испытали на себе наиболее интенсивную программу боевой подготовки. Наши напряжённые учебные и строевые занятия в снегу и грязи имели целью отсеять всех непригодных. За тяжёлыми занятиями на берегу последовали три месяца плавания на борту судна «Хорст Вессель» с прямым парусным вооружением. Затем наступило время плавания на учебном судне – минном заградителе, бороздившем воды Балтики.

После падения Франции я получил первое назначение на небольшой боевой корабль. Он входил в состав 34-й бригады тральщиков, базировавшейся на Хелдере, ключевом порту на севере побережья Нидерландов. Проходя службу в этой очень активной бригаде, я не раз



сталкивался со смертельной опасностью. Во время траления пролива Ла-Манш приходилось ежедневно избегать английских, французских, бельгийских и голландских мин, подвергаться массированным атакам британской авиации на море и в порту. Мне удалось сбить устаревшим пулемётом времён Первой мировой войны с водяным охлаждением английский многоцелевой самолёт «бьюфайтер». Но там же я испытал первый и последний раз в своей жизни приступ морской болезни, был произведён в курсанты и получил медаль за уничтожение большого числа тех круглых, чёрных, способных взрываться монстров, которыми кишело море. Я участвовал в учениях по отработке операции «Морской лев» – плана вторжения на Британские острова, которому не удалось осуществиться. В общем, я заработал свои медаль и повышение с большим напряжением сил и рассчитывал по окончании очередного курса обучения в училище получить назначение на более значительный корабль.

Незадолго до Рождества 1940 года я вернулся в свою учебную группу в Военно-морском училище во Фленсбурге, набранную в 1939 году. Несколько моих сокурсников уже погибли в боевых операциях. Остальных произвели в лейтенанты, что позволило нам переодеться в новую форму с двубортным кителем. Следующие пять месяцев оказались чрезвычайно трудными. Мы жили в постоянном напряжении, оставляя себе лишь считанные часы для сна. Занятия, сменявшие друг друга, пополняли наши знания в навигации, океанографии, тактике морского боя, техническом оснащении и организационном строении ВМС. Мы шлифовали также наш английский. Занимаясь спортом, изнуряли себя гимнастикой, боксом, фехтованием, футболом, парусными гонками и даже верховой ездой и прыжками в воду. К нам предъявлялись жёсткие требования, чтобы отделить от мужчин мальчишек. Как раз перед выпускным днём отчислили самого слабого. Теперь, когда наступил решающий миг, я понял, что наш курс собрался вместе в последний раз.

Адмирал заключил свою краткую речь классическими словами Нельсона, слегка изменёнными с учётом ситуации: «Господа, в этот день Германия ждёт, чтобы каждый из вас выполнил свой долг». Затем он в сопровождении своего штаба покинул плац. Нами занялись офицеры, которые курировали курс последние месяцы.

Пока мы затаились в напряжённом ожидании, офицеры объявляли первые назначения. Одни были направлены служить на эсминцы, другие – на тральщики. Лишь немногие попали на крупные боевые корабли. Большинству же приказали явиться к месту службы в подводном флоте. Это была профессия, опыта в которой не имел ни один из нас. К моему изумлению, мне приказали отправиться в Пятую флотилию подводных лодок в Киле. Это была крупнейшая база ВМС на Балтийском побережье. Все знали, что большинство наших подлодок, в основном успешно выполнявших свои боевые задания в предшествующие месяцы, совершали свои боевые походы из Кили.

Мы разошлись в радостном возбуждении. После завтрака в спальном помещении царил шумное оживление – опустошались шкафы, упаковывался багаж, проходило прощание с друзьями. Тем вечером мы уезжали из училища в разных направлениях навстречу уготованной каждому судьбе.

Переполненный поезд уныло двигался в ночи. Я сидел в углу купе 3-го класса прокопчёного вагона и размышлял. Мои сокурсники по училищу спали в невозможных позах, притиснутые друг к другу или подвешенные в сетках для багажа. Я тщетно пытался уснуть. Думалось сразу о многом: о настоящем, о будущем, о произошедших переменах с соотечественниками и всем миром, вызванных войной. Казалось, между школьными годами и этой ночью пролегла целая вечность. И всё же время проходило быстро, слишком быстро, чтобы понять происходящее. Я твёрдо знал только то, что с юностью распростился. Комфорт и безопасность ушли в прошлое. Интересно, что случится в предстоящие недели и месяцы, как я буду чувствовать

себя, находясь под водой, и какое впечатление произведёт на меня первый бой на борту таинственной подлодки. Я допускал возможность того, что мой первый бой может оказаться для меня последним. Но если я выживу, то в скольких ещё сражениях мне придётся участвовать, прежде чем одно из них станет роковым? Меня интересовало, как звучат разрывы глубинных бомб. Расколется ли корпус моей лодки после первого же разрыва, или понадобится 10, 50, 100 бомб, чтобы её потопить? Я попытался представить последние ужасные минуты перед тем, как лодка пойдёт ко дну. Медленно или быстро наступает смерть на глубине 500 метров? Сколько я смогу продержаться на воде, если мне посчастливится всплыть на поверхность?

Среди этих размышлений я вспомнил о своих родителях и сестре. Я знал, что их безопасности ничто не угрожало в то время, когда меня уносило в неопределённое будущее. Я понимал, что наступил предел всему. Жажде славы, мечтам об удаче и успехах в жизни, поцелуям нежных и страстных женщин – всему мог скоро наступить конец. Моё тело может оказаться погребённым в стальном корпусе лодки или плавать где-нибудь на поверхности океана, послужив приманкой для голодных акул. Если же мне повезёт, то кто-нибудь обнаружит мои останки и захоронит приличным образом.

Подобные мысли сопровождали меня всю ночь. Я ощущал себя гораздо ближе к смерти, чем к жизни, которой только что начал наслаждаться. Что я знал о жизни и любви? Я должен был признать – слишком мало. Однако я готовился оставить этот мир, когда в этом возникнет необходимость. Ведь нам слишком часто повторяли, что наши жертвы приближают победу.

Поезд прибыл в Киль, когда было ещё совсем темно. Лишь некоторые из нас покинули старомодные купе, остальные продолжали путь к другим портам. Поскольку было ещё слишком рано, мы, в ожидании трамвая, провели около часа в привокзальной кафетерии, потягивая кисловатый эрзац-кофе. Трамвай взяли приступом и со всем своим багажом направились в Вик – большую базу ВМС на северной окраине города. Трамвай громыхал по просыпающимся пригородам. Небо стало медленно багроветь с восточной стороны, однако ночные фонари по-прежнему горели, когда мы подъехали к месту назначения.

Я остановился перед большой кирпичной стеной, окружавшей территорию базы. В воротах часовой проверил документы и затем пропустил меня на базу. Когда все прошли через проходную между железными воротами, они со скрежетом захлопнулись. Пока мы следовали в район порта, топот наших ног о мостовую разносился глухим эхом между стенами казарм. Казармы и плац мне были хорошо знакомы. Почти три года назад я прошёл здесь трудные экзамены, которым подвергался каждый перспективный кандидат на флотскую службу. Я уже возвращался сюда морем в качестве курсанта на борту шхуны «Хорст Вессель» и побывал ещё раз предыдущей осенью после службы в проливе Ла-Манш. Теперь уже в четвёртый раз я погрузился в атмосферу этой уважаемой цитадели флота, а во время службы мне придётся навещать её много раз.

На заре, перед утренним подъёмом, Кильская бухта предстала во всей своей красе. Гладкая водная поверхность отливала серебром. Противоположный берег отражался в ней тёмно-зелёной громадой. Утренняя дымка окутала несколько боевых кораблей, стоявших на якоре. Их серые надстройки просматривались сквозь туман.

Прямо перед нами располагался пирс Тирпица, названный так в честь основателя современного германского флота. Он занимал значительную часть побережья Кильской бухты. У этой протяжённой пристани швартовались многие британские боевые корабли, прибывавшие сюда с дружескими визитами на «Кильскую неделю», которая проводилась в эпоху правления кайзера. Во время Первой мировой войны часть кораблей германского флота уходила отсюда, чтобы принять участие в величайшем Ютландском морском сражении между Германией и Великобританией. Отсюда наши подводные лодки выходили атаковать противника в 1914 году. В мирные годы пирс Тирпица был свидетелем рождения и моряков, и кораблей. Новая история

пирса началась поздним летом 1939 года, когда наши подводные лодки начали вторую за 25-летний период войну против Великобритании.

Волны небольшого прилива плескались о деревянную опалубку пирса. В воздухе перемешались запахи смолы, соли и нефти, а также рыбы, водорослей и краски. Многочисленные подлодки стояли рядами у причала, по две-три в каждом ряду. На палубах стояли часовые, прислонившись либо к рубкам, либо к 88-миллиметровым пушкам. Автоматы небрежно болтались у них на груди. Часовые провожали нас критическими взглядами. Казалось, их забавлял наш марш вдоль пирса.

Мы дошли до конца пирса, где два корабля пришвартовались к обеим сторонам деревянного причала. С северной стороны стоял старый пароход водоизмещением около 10 тысяч тонн, с южной – тендер «Лех», где находился штаб флотилии. Мы предъявили документы часовому, затем перешли по сходням на «Лех» и сложили свои пожитки вдоль его правого борта. В офицерскую кают-компанию нас привёл запах свежесваренного кофе. Там мы прекрасно позавтракали и вскоре освоились в новой обстановке. Кают-компания постепенно заполнилась офицерами различных рангов в белоснежных кителях. Они выглядели раскрепощёнными и удовлетворёнными. Очевидно, они считали, что здесь идеальное место службы. Офицеры служили на корабле, постоянно видели вокруг себя морскую воду, и при этом город и его бурная ночная жизнь были совсем близко.

Около 8.00 мы явились к командующему Пятой флотилии подводных лодок. Его адъютант, молодой заносчивый лейтенант, заставил нас ждать более часа, прежде чем сообщил, что командующего нет на месте. Предоставленные самим себе, мы покинули тендер, чтобы познакомиться с подлодками и их экипажами. Одни из них только что вернулись с боевого патрулирования, другие завершили учения на Балтике и готовы были выполнить своё первое боевое задание. Консервные банки, ящики и продукты питания свалили с грузовиков прямо на пирс неподалёку от стоящих рядами подлодок.

Перед полуднем мы снова собрались в кают-компанию в ожидании завтрака. Небольшие группы офицеров стоя обсуждали последний «Специальный бюллетень», который был передан по корабельному радио несколько минут назад. В нём сообщалось, что немецкие подлодки атаковали в Северной Атлантике британский конвой и уничтожили восемь кораблей тоннажем в 50 тысяч брутто-регистрационных тонн. Это был самый крупный успех в операции против одиночного конвоя. Причём наши подлодки продолжали преследование противника, и ему может быть нанесён новый удар. Мы уже испытали гордость за наших моряков, хотя ещё и не были зачислены в ряды подводников. Когда в кают-компанию вошёл командующий флотилией, в ней царила приподнятая атмосфера. Он прошёл к своему креслу, подождал, пока мы займём свои места, и затем обратился к присутствующим со следующими словами:

– Господа! Мы получили много радиogramм от командиров наших подлодок, преследующих сейчас в Атлантике британский конвой. Согласно их сообщениям, число потопленных кораблей противника достигло 14 тоннажем в 85 тысяч тонн. Был торпедирован корабль сопровождения. Это превзошло все наши ожидания. Битву за Атлантику выигрывают наши подлодки. Мы диктуем свои условия.

Мы выпили за успех и сели обедать. Полученная новость была главной темой обсуждения. По мере неуклонного увеличения числа наших подлодок, крейсирующих в морях, потери британского флота достигли беспрецедентных масштабов.

У нас действительно были основания верить, что наша блокада с целью уморить Великобританию голодом закончится вскоре её падением. Кроме того, немецкие армии продвинулись далеко в глубь территории противника. Вслед за захватом Польши буквально за две недели была разгромлена Норвегия. В течение нескольких недель Германия сломала сопротивление Голландии, Бельгии и Франции, оккупировала Данию. Наши крупные боевые корабли контролировали моря, омывающие Европу, вплоть до зоны арктических льдов. Мне казалось, оста-

лось сделать только одно: усилить подводную войну против Англии, обескровить англичан и заставить их капитулировать. Как только мы овладеем Британскими островами, война прекратится.

После завтрака все вновь прибывшие собрались на палубе, ожидая приказов о назначениях. Наконец в 14.30 мимо нас прошёл адъютант, размахивая несколькими белыми листками. Мы устремились за ним в офицерскую столовую и встали там вокруг него кольцом, нервно затягиваясь сигаретами, пока он сортировал листки. Адъютант стал выкликать наши имена в алфавитном порядке, называл конкретные подлодки и порты, куда каждому из нас следовало явиться. Поскольку моё имя находилось в конце списка, мне пришлось изрядно поволноваться. Некоторым из курсантов повезло: они получили назначения на подлодки, стоявшие у причала. Другим выпала доля ехать дальше. Моим сокурсникам Ахлерсу, Бушу и Фаусту приказали отправиться в Бремерхавен. Гебель, Герлоф и мой лучший друг Фред Шрайбер были направлены на базу подводных лодок в Кенигсберг. Они молодцевато щёлкнули каблуками и помчались в канцелярию за письменными приказами. Адъютант закончил общение с нами словами:

– Те, кому приказано явиться к месту службы в Бремерхавене, Данциге и Кенигсберге, должны отправиться туда ближайшим поездом. Времени для уединения с вашими дамами сердца не осталось, господа. Курсант Вернер останется на борту «Леха», чтобы получить индивидуальное назначение.

Я был ошарашен. Полагая, что молодой адъютант ошибся, я спросил у него, почему меня оставили на «Лехе».

– Не волнуйтесь, – небрежно откликнулся адъютант. – Вы попадёте на фронт очень скоро. Ваша лодка «У-551» пока ещё в походе. Вам придётся подождать её возвращения.

– Когда это будет, герр лейтенант?

– Точно не могу сказать. Но, если это вас утешит, могу сообщить, что ваша лодка, как я слышал, радировала о завершении патрулирования.

Я с облегчением узнал, что зачислен в экипаж подлодки, имевшей боевой опыт. Но когда я прощался с отъезжающими сокурсниками, то сохранял ещё в душе остатки разочарования и зависти. Позже мне было приказано оставаться в распоряжении адъютанта. В мои обязанности входило принимать офицеров на моторную лодку и доставлять их через бухту в Киль или на судоверфи. Я рассчитывал на трудную работу, вместо этого мне было предложено выполнять мелкие поручения, с которыми мог бы справиться любой унтер-офицер. Я тщетно пытался убедить адъютанта в своём неумении управлять моторными лодками.

– Посмотрим, – сказал он, беря меня в одну из них. – Если вам не приходилось раньше делать это, то научитесь.

Несмотря на все мои усилия продемонстрировать свою неспособность, адъютант остался доволен. К своему разочарованию, я был оставлен выполнять обязанности лодочника.

Прошло несколько дней. «У-551» все ещё не возвращалась с патрулирования. Время от времени я навещал радиста, чтобы узнать новости о подлодке. Моё нетерпение возрастало, когда я наблюдал, как мои сокурсники готовятся совершить свой первый боевой выход. Затем наступил день, когда все мои надежды на скорое боевое крещение рухнули. Адъютант сообщил мне плохую новость. «У-551» никогда больше не вернётся. Она потерялась в Северной Атлантике.

Я полагал, что тотчас же получу новое назначение. Когда же через несколько дней мои ожидания не оправдались, я стал нервничать. Мне казалось, что адъютант пытался преднамеренно оставить меня при себе. Однажды за завтраком я подсел к начальнику инженерной службы флотилии, которого считал отзывчивым человеком. После разговора на незначительные темы я откровенно рассказал ему о своём затруднительном положении. Собеседник пообещал что-нибудь сделать для меня. И хотя я не был полностью уверен, что он воспринял мою просьбу всерьёз, результаты нашей беседы сказались быстро. На следующий день меня позвали

к адъютанту. С бесстрастным выражением лица он вручил мне листок. Через секунду я понял, что это новый приказ о моём назначении. Охваченный ликованием, я щёлкнул каблуками, отдал честь и быстро покинул канцелярию. Оставшись один, я внимательно изучил приказ. Из него следовало, что мне нужно явиться на подлодку «У-557» в Кенигсберге.

В 21.00 того же дня мой поезд-экспресс прибыл на Штетинский вокзал Берлина. Несмотря на поздний час, на платформе кипела жизнь. Солдаты с разных фронтов, разных родов и видов войск пересаживались на нужные им поезда. Со своими двумя чемоданами я перебрался в трамвай, которым скорее всего можно было добраться до остановки Фридрихштрассе. Перед тем как уехать из Килия, мне удалось послать телеграмму в столицу своей милой блондинке Марианне. Я не видел её с прошлого декабря и давно мечтал встретиться. Условились, что мы свидимся в маленьком кафе, где обычно ждали друг друга. Я знал, что Марианна столь же верна мне, как и прекрасна.

Она опоздала всего на пять минут, что вполне допустимо для хорошенькой девушки. Её лицо и голубые глаза сияли так же, как перед войной, когда я впервые встретил её на озере Констанца. Мы беззаботно поболтали несколько минут в кафе и вышли оттуда, молчаливо согласившись с тем, что этой ночью не расстанемся. В нескольких шагах от нас находилась Фридрихштрассе, пульсирующая артерия Берлина. Её уже обволакивала темнота, однако редкие полупогасшие уличные фонари ещё позволяли нам ориентироваться. Несмотря на поздний час, улицу заполняли солдаты, матросы, парочки влюблённых, похожих на нас. Все они шли своим путём. Мы с Марианной отправились на север, мимо вокзала к тёмной, тихой части улицы. Здесь нам встретила лишь одинокая фигура прохожего и машина с затемнёнными фарами. Хотелось укрыться в какой-нибудь скромной комнате, арендованной на ночь, однако на наши звонки в десятки дверей ни одна из них не открылась. Почти час мы ходили по улице взад и вперёд, пока не нашли крохотную комнатку для ночлега. Но она показалась нам достаточно просторной, поскольку влюблённым не так уж много места надо для счастья.

Далеко за полночь завывали сирены. Я уже забыл, что шла война и что «томми», случалось, преодолевали нашу противовоздушную оборону. После некоторых колебаний мы решили остаться там, где были, и не спускаться в бомбоубежище. Спорадически били зенитки, и мы слышали вой падающих авиабомб, сопровождавшийся глухими разрывами. Здание слегка вибрировало. Когда авианалёт наконец прекратился, мы поняли, что вызов обстоятельствам иногда приносит сладкие плоды.

Позавтракали мы в кафе «Вена» на Курфюрстендамм. Никаких разрушительных последствий авианалёта не наблюдалось. Как всегда в тихое апрельское утро, окружающий мир выглядел мирным. Работали магазины, кафе, отели. Берлинцы смешались с военнослужащими в серой, зелёной, синей и коричневой форме, знаменитая улица казалась сценой великолепного спектакля. Через каждый час звонили колокола, как и в любое другое солнечное воскресенье до войны.

Время разлуки наступает слишком рано, особенно когда долг зовёт одного из влюблённых из уютной комнатки. Но в тот день у меня не было особого желания задерживаться с отъездом. Хотя любовь к Марианне и согревала, я считал свою привязанность к флоту более прочной. С восходом солнца мы обменялись на вокзале прощальными поцелуями и пообещали друг другу встретиться при первой возможности. Вдоль железнодорожных путей тянулись равнины Померании. Потом вереск уступил место соснам. Перед войной путешественник должен был дважды пересекать германскую границу на пути в Кенигсберг. Он предъявлял свой паспорт при въезде из Западной Пруссии в Польшу и через несколько часов вновь делал это, когда пересекал границу Польши с Восточной Пруссией. Теперь, к несчастью для поляков, пересекать границы стало проще.

Я проехал поля наших сражений с поляками и в сумерках прибыл в Кенигсберг. Меня поразил городской вокзал. Он был освещён, как в мирное время. Уличные фонари, неоновая реклама, фасады магазинов и окна домов сияли ярким светом. Несмотря на путанные указания полицейского, я нашёл место стоянки флота, где должен был вступить на борт «У-557». Несколько подводных лодок покачивались на волнах близ гранитного пирса. На мгновение я остановился на причале, глядя на чёрные силуэты подлодок, пытаюсь угадать, какая из них повезёт меня в своём чреве на битву с Англией.

В стороне от подлодок был пришвартован океанский лайнер, выкрашенный в ослепительный белый цвет и сверкающий огнями, как рождественская ёлка. Полагая, что на белом корабле находится штаб флотилии, я потащился туда по сходням с багажом и представился дежурному офицеру. Тот отослал меня к своему сослуживцу-интенданту, который нашёл для меня каюту. Там наконец я плюхнулся в мягкое кресло, усталый и голодный. Итак, я прибыл на место службы.

Было уже поздно, когда я вышел на поиски корабельной столовой. Проходя мимо бара, увидел своих бывших сокурсников по училищу Гюнтера Герлофа и Рольфа Гебеля, которые уехали из Кили на две недели раньше меня. Подойдя к ним сзади, я хлопнул их по плечам и спросил:

– Почему вы ещё не в море?

Ребята обернулись. Круглолицый Гебель ответил:

– Не тебе спрашивать, сухопутная крыса. Мы только что вернулись из длительного учебного плавания. Высокий блондин Герлоф добавил улыбаясь:

– Разве ты не видишь соль на наших губах? Она в воде не растворяется, надо спиртное. Мы долго были в море.

– Скоро и мне это предстоит, – заметил я,

– Если тебя не заставят гонять моторные лодки в порту, – иронически возразил Гебель.

– Обо мне не беспокойся. На этот раз всё в порядке. Мне приказано явиться на «У-557». Не знаете, где её найти?

– Да это, кажется, наша лодка, – сказал Герлоф, – и с командиром случится припадок, когда он узнает о том, что и ты зачислен в экипаж.

Разговорчивые приятели стали рассказывать о своём первом опыте подводного плавания. Их восхищение вооружением, командиром и командой было по-настоящему искренним и отнюдь не следствием потребления чрезмерной дозы горячительных напитков. Позабыв о голоде, я внимательно слушал их, изредка опрокидывая рюмочку спиртного. Обычно я этого себе старался не позволять. Было уже за полночь, когда я уткнулся своей хмельной головой в подушку.

## Глава 2

На следующее утро в 8.00 я явился на борт «У-557». Лодка оказалась изрядно потрёпанной. Поверхность рубки выглядела как картина абстрактной живописи. Сквозь облупившуюся серую краску проглядывала полосами красная грунтовка. Повсюду пятна ржавчины. Она обрадовалась даже вокруг ствола обильно смазанной 88-миллиметровой пушки на носовой палубе. Деревянный настил, который покрывал стальной корпус лодки, был окрашен морскими водорослями в светло-зелёный цвет. На лодку, очевидно, наложили печать её продолжительные учения в Балтийском море. Это меня растрогало.

Я передал приказ о назначении командиру и отпраповал:

– Герр обер-лейтенант, я явился для прохождения службы!

Он взглянул на документ, затем громко пожаловался:

– Что за чертовщина такая в этом штабе? Они опять прислали мне курсанта. Я уже наказан двумя точно такими же, как ты, новичками, не нюхавшими вони подлодки.

Затем, смачно выругавшись, он выразил надежду, что я смогу быть полезен в качестве дополнительного балласта.

Я был разочарован собственным рапортом, но не командиром. Обер-лейтенанту Отто-кару Паульсену было уже за двадцать. Блондин небольшого роста, он отличался коренастой фигурой. Из-под козырька его белой флотской фуражки глядели голубые насмешливые глаза. На кокарде фуражки, которую на борту лодки имел право носить только командир, сохранились следы яри-медянки. На нём была длинная куртка из кожи светлосерого цвета. Её плечи и карманы кто-то искусно заштопал толстой ниткой. Расшитый золотом флотский галун был прикреплен к левому эполету. Командир носил большие кожаные сапоги, голенища которых спускались под складки сморщенных брюк. Короче говоря, Паульсен отвечал моему представлению об идеальном командире подлодки.

Без всяких церемоний Паульсен резким голосом приказал мне переодеться, затем отправил к своему помощнику. Этот худощавый элегантный офицер, вероятно года на два старше меня, представился как лейтенант Сайболд, специалист по радио и акустике. Он сердечно пожал мне руку.

Сайболд ответил на многие мои вопросы ещё раньше, чем я их задал. Он рассказал, что «У-557» только что завершила своё первое трудное семимесячное плавание в Балтийском море. Команда подлодки насчитывала 48 человек без нас, курсантов. Она состояла из четырёх офицеров, трёх мичманов, 14 унтер-офицеров и 27 матросов, мотористов и техников. Некоторые из них уже имели боевой опыт. Опираясь на них, как на прочное ядро, Паульсену удалось превратить лодку в эффективное боевое судно, воспитать в людях готовность и желание выполнять нелёгкую работу, которая предстояла впереди. Сам Паульсен, рассказывал мне с гордостью Сайболд, ветеран подводного флота. Он служил в 1937 году на подлодке, выполнявшей задания одной международной организации во время гражданской войны в Испании. Подлодка плавала в Средиземном море и Бискайском заливе. Позже в качестве её командира Паульсен подготовил немало экипажей, которыми сейчас укомплектованы подлодки в Атлантическом океане. По окончании своего короткого рассказа Сайболд приказал первому попавшемуся на глаза матросу заняться мною.

Матрос отвёл меня назад на океанский лайнер. Там я получил три комплекта рубы: полный костюм из кожи, дождевик, а также синие свитера, вязаное нижнее бельё также синего цвета. Кроме того, мне выдали резиновые и кожаные сапоги на войлоке, плотные перчатки, бинокль и множество мелких предметов. Чтобы перетащить все это снаряжение в свою каюту на лайнере, я должен был трижды сходить на склад.



Когда я переодевался в новую форменную одежду, в мою каюту, почти сорвав дверь с петель, ворвался Гебель.

– Эй, моряк, упаковывай свой багаж! – крикнул он. – В 14.00 мы отплываем. Пункт назначения – Киль.

– Чёрт знает что, – выругался я. – Я только что оттуда!

Тем не менее я в спешке уложил вещи, перенёс все своё имущество на «У-557» и бросил его на одну из узких коек.

Ровно в 14.00 подлодка отшвартовалась от пирса. Пока работали электромоторы, она скользила по поверхности моря в полной тишине, маневрируя в зоне порта. Затем заработали дизельные установки. «У-557» направилась в открытое море.

Когда очертания Кенигсберга скрылись за горизонтом, капитан вызвал на мостик третью вахтенную смену. Лодка следовала курсом на запад. В её правый борт били короткие крепкие буруны, ограждение рубки окутывала водяная пыль. Но вот курильщики побросали свои окурки за борт и проскользнули в рубочный люк. Я последовал за ними по вертикальной лестнице в вытянутую, узкую полость лодки. Внутри царило спокойствие. Каждый занял своё место. Единственный шум, который я слышал, доносился из носовых отсеков. Там работали дизели.

Обер-лейтенант Керн, старший помощник и первый вахтенный офицер, остановил меня в центральном проходе и прочёл строгую лекцию о сути моих непосредственных обязанностей. Когда лодка шла в надводном положении, я должен был быть дозорным в составе второй вахтенной смены. При погружении мне следовало выполнять различные обязанности: помогать рулевому в эксплуатации рулевого устройства, штурману Визнеру – в определении нашего местонахождения, второму вахтенному офицеру Сайболду – в дешифровке секретных радиogramм. Я был обязан также проводить часть времени с ним, Керном, и главмехом Федером. Они познакомят меня с устройством лодки, двигателями, оборудованием, цистернами, счётным устройством, торпедами и артиллерийским вооружением. Керн убеждал меня в необходимости посвящать все свободное время изучению технической литературы, чтобы догнать остальных членов команды как можно скорее. Затем он взял меня на экскурсию по отсекам внутреннего корпуса лодки.

Прогулка вскоре превратилась в малоприятное испытание. Сделав несколько шагов, я совершенно потерял ориентировку: стал ударяться головой о трубопроводы, вентили и приборы, натёкался на небольшие круглые заслонки в переборках между отсеками. Каждое моё движение напоминало проползание сквозь бутылочное горлышко. Больше всего меня выводило из себя качка. В начинающем штормить море лодку резко бросало с борта на борт. Чтобы сохранить равновесие, я должен был постоянно за что-то держаться и шатался на деревянном настиле, как пьяный. Надо было оберегать свою голову от ударов и научиться ходить устойчиво. В противном случае я не смогу находиться и сутки в стальной скорлупе.

Когда мы проходили через центральный пост, я нагнулся под нижней секцией рубки. В этот момент большая волна накрыла лодку и порядочная порция воды проникла сквозь люк. Я вымок до костей. Бывалые подводники, находившиеся рядом, громко рассмеялись. Керн, очевидно рассматривавший подобное купание как ритуал моего посвящения в моряки, подавил улыбку и продолжил знакомить меня с устройством подводной диковинки.

Внутри прочного корпуса лодка делилась на четыре секции. В кормовой находились двигатели, электрооборудование, компрессор и один торпедный аппарат. Благодаря двум мощным дизелям лодка была способна развивать на поверхности скорость до 19 узлов. Два электромотора, работавших на гигантских аккумуляторных батареях, позволяли ей двигаться в погруженном состоянии. Она могла плыть один час с максимальной скоростью в девять узлов и три дня с крейсерской – в один-два узла. Однако батареи должны были в нормальных условиях

перезаряжаться каждые 24 часа, что возможно только в надводном положении, поскольку подзарядка производилась генераторами, запускавшимися при помощи дизельных двигателей.

Между секцией с дизелями и серединой лодки располагались крохотный камбуз, туалет, кубрик для унтер-офицеров, а под палубой – часть 50-тонного комплекта аккумуляторных батарей. В центральной секции лодки помещались её сердце и мозг – центральный пост. Он был оборудован сверх меры патрубками, трубами, клапанами, проводами, вентилями, измерительными приборами, переключателями, счётчиками, контрольно-регулирующим механизмом и гирокомпасом. Оборудование поста включало также насосы, опреснитель воды, нижний перископ, магнитный компас, шкаф для хранения навигационных карт, столик, электропривод для контроля за вертикальным и горизонтальным рулями.

В следующей секции размещались радио- и акустическая рубки, нижняя торпедная установка с четырьмя торпедными аппаратами, а также матросский кубрик, кают-компания для офицеров и мичманов, небольшая каюта для капитана, какое-то подобие туалета и опять же под палубой вторая часть аккумуляторного комплекта. Три секции были разделены на семь водонепроницаемых отсеков, каждый из которых имел водонепроницаемую дверь, способную выдерживать давление воды на глубине 120 метров.

В четвёртой, самой маленькой секции – рубке находились перископ для атаки, счётно-решающий механизм для торпедных аппаратов и штурвал. Цистерны балласта, спецназначения и корабельных запасов размещались по всей лодке. Запасы топлива и воды хранились в наружных цистернах, помещавшихся в особых полостях между лёгким и прочным корпусами.

Прогулка по лодке привела меня в замешательство. Я был поражён сложностью её устройства и обескуражен даже той первичной информацией, которую узнал от Керна. Мне показалось, что должны были пройти годы, чтобы я достиг уровня знаний первого вахтенного офицера и тем более профессионализма командира лодки.

Я находился у маленького чертёжного столика штурмана, когда с мостика прозвучала команда:

– Приготовиться к погружению! Общая тревога!

Несколькими мгновениями позже начали спускаться вниз вахтенные, громыхая по ступенькам алюминиевого трапа и тяжело топая по деревянным доскам палубы. Затем раздался пронзительный сигнальный звонок. Чтобы быстрее открыть цистерны балласта, одни механики повисли на рукоятках клапанов, а другие принялись неистово крутить вентили. Воздух шумно выходил из цистерн по мере заполнения их водой. «У-557» погружалась под воду так быстро, что я вынужден был схватиться за какой-то прибор, чтобы не упасть на металлические плиты палубы. Это вновь напомнило мне о том, что я должен постоянно быть начеку.

Раздался тревожный крик:

– Не закрывается впускной клапан!

«У-557» быстро уходила под воду дифферентом на нос под углом в 35 градусов. В круглом отверстии задней переборки показался орущий механик:

– Течь не устраняется! Должно быть, заклинило головной клапан!

Тут уже заорал Паульсен:

– Главмех! Продуть балласты, поднять оба горизонтальных руля – всплытие!

Секунды стрелка глубомера перемещалась от деления 60 метров к 70, 85, ПО. Затем лодка на мгновение выровнялась и... начала опрокидываться на корму. Меня потащило вниз, и я упал бы, если бы не схватился за трубопровод над головой. Теперь лодка стремительно падала на дно Балтийского моря дифферентом на корму. Её погружение было столь стремительно, что все незакреплённые предметы – чемоданы, ящики, жестяные банки консервов, предметы личного обихода – покатались с угрожающей скоростью вниз по центральному проходу. Двух механиков, занимавшихся горизонтальными рулями, выбросило из своих кресел в клапанное отверстие. Кто-то из них, влетев в люк передней переборки, схватился в отчаянии за её край.

– Прекратить продувку балласта, лодка неуправляема! – заорал командир.

По мере того как «У-5 57» приближалась к морскому дну, из дизельного отсека стал доноситься ужасный шум. Сквозь впускной клапан в отсек обрушились тонны воды. Затем лодка испытала мощный толчок, ударились о дно, свет погас. Я оторвал руки от трубопровода, за который держался, и обрушился на штурмана. Тот упал на кого-то ещё.

Потом наступила полная тишина.

С кормы прозвучал глухой голос:

– Впускной клапан задраен и закреплён.

Течь была устранена. Но лодка зарылась кормой в ил, находясь в подвешенном состоянии под углом в 50 градусов и слегка раскачивалась взад и вперёд, как маятник.

– Включить аварийное освещение! Всем перебраться в носовой отсек! – приказал капитан повеселевшим голосом.

Тотчас загорелась часть ламп и едва различимые в полумраке члены команды стали карабкаться наверх. Быстро оглядевшись, я заметил, что глубомер показывал 142 метра. Казалось, «У-557» увязла в иле настолько глубоко, что даже спасатели не смогли бы поднять её. Система электроснабжения вышла из строя. Из аккумуляторных батарей вытекла большая часть электролита, и внутри лодки стали распространяться ядовитые светло-зелёные клубы дыма. Возникла угроза взрыва.

Я не успел полностью оценить обстановку, как услышал голос, прозвучавший из переговорной трубы:

– Говорит дизельный отсек. Механик Экштейн мёртв.

В голове у меня мелькнула мысль, что вариант ухода Экштейна из жизни, возможно, был не самым худшим. Если ядовитые газы не сожгут наши лёгкие, то мы умрём от удушья, как только прекратится подача кислорода.

Команда продолжала карабкаться вверх на руках и коленях, опираясь на насосы, клапаны и любые подвернувшиеся трубопроводы. Когда я тащился по плитам палубы, то всматривался в лица людей, с которыми едва познакомился. Мокрые, пропахшие машинным маслом, грязные и потные, они выполняли приказ Паульсена без всяких эмоций. Все мы стали жизненно важным балластом, стремясь положить тяжесть своих тел на чашу весов нашей судьбы. Была, действительно, какая-то злая ирония в том, что капитан назвал меня дополнительным балластом, когда я явился на борт лодки.

Постепенно мы добрались до торпедного отсека. Однако нос лодки опустился от этого лишь незначительно. Казалось, она не сдвинется со своей позиции, поскольку колоссальный вес проникшей в кормовую секцию сквозь впускной клапан воды действовал как якорь. Я слышал, как капитан советуется с главмехом в центральном посту. Их можно было видеть через круглое отверстие люка. Всё выглядело так, будто я стою на верхнем пролёте лестницы десятиэтажного здания и наблюдаю холл, расположенный на первом этаже.

Паульсен приказал сформировать из 25 человек шеренгу для переноски воды вёдрами. Необходимо было переместить часть воды из машинного отделения кормового отсека в носовой. Равномерно распределив таким образом вес воды в лодке, можно было поставить её на ровный киль.

Я присоединился к шеренге переносчиков воды, соскользнув вниз по плитам палубы в центральном проходе. Достигнув дизельного отсека, я увидел, что большая часть торпедного отделения, находившегося в задней части отсека, залита тёмной маслянистой массой воды. В механизме торпедного аппарата застрял в подвешенном состоянии мёртвый механик, находившийся вне пределов досягаемости. На его голове у правого виска зияла глубокая рана. Пожелтевшее лицо было залито кровью.

Чёрный водоём выглядел слишком большим и глубоким, чтобы можно было вычерпать его вёдрами и банками. Я подсчитал, что наших усилий переместить необходимое количество

воды в носовую секцию хватило бы лишь на то, чтобы быстрее израсходовать оставшийся в лодке кислород. Тем не менее, мы начали черпать воду. Работали почти в полном молчании, передавая заполненные до краёв водой ведра по цепочке, вытянувшейся кверху стальной гробницы. С трудом удерживаясь на ногах, мы буксовали на плитах палубы, стараясь не расплескать полные вёдра, передающиеся наверх. Иногда мимо нас, как снаряды, пролетали пустые жестяные банки. Одни моряки тяжело вздыхали от усталости, другие бормотали проклятия, когда грязная вода плескала им в лицо.

Прошло три часа. В отчаянии и безысходности мы продолжали считать ведра и банки. 420... 421... 422...

Миновал ещё час. Мы работали с огромным напряжением сил, преодолевая усталость. Уровень воды в кормовой секции понизился крайне незначительно. Однако ведра по-прежнему передавались из рук в руки по живой цепочке: 482, 483...

Через шесть часов изнурительной работы нас сменила другая группа, сформированная из оставшихся членов экипажа. Воздух стал невыносимо спёртым: воняло топливом, потом, хлопком и мочой. Дыхание становилось прерывистым, движения вялыми. И всё же вторая группа продолжала передавать ведра, хотя и во все замедляющемся темпе. Теперь каждый из нас чувствовал себя полузадохнувшимся и полужатонувшим.

Практически ничего не изменилось с тех пор, как мы четырнадцать часов назад погрузились на дно. К этому времени вторая бригада водоносов уже работала вторую смену. Между тем носовая часть «У-557» существенно не опустилась. И тогда Паульсен предпринял ещё одну попытку спасти нам жизнь. Он приказал водоносам прекратить работу и всему экипажу вернуться в носовую секцию.

Тяжело дыша, мы снова стали карабкаться вверх. Когда я протискивался между торпедными аппаратами, случилось невероятное. Корпус лодки начал медленно и плавно колебаться. Внезапно воздушные пузыри вырвались с гортанным звуком из передних цистерн плавучести. Нос лодки опустился на дно с глухим ударом.

Каким-то образом к людям вернулась энергия. Тело мёртвого механика перенесли в капитанскую каюту и покрыли холстом. Капитан задёрнул зелёные занавески, закрыв в неё доступ. Трюмные помпы бездействовали, но избыток воды был распределён так, чтобы выровнять лодку. Вода повредила аккумуляторные батареи. Находясь в море, их нельзя было отремонтировать. Мы были лишены возможности приготовить пищу, но кок снабдил нас консервированными персиками, грушами и клубникой. Настроение людей поднялось после того, как они утолили голод и жажду. Однако лодка всё ещё оставалась в западне. Около 40 тонн воды прижимали её ко дну.

Попытался помочь нам освободиться из морского плена старший механик. По его команде в цистерны плавучести был закачан с шипением сжатый воздух. Но лодка не сдвинулась с места. Тогда в цистерны закачали дополнительную порцию сжатого воздуха. Лодка не проявляла признаков всплытия. Наконец воздушные струи ослабли и иссякли. Весь запас сжатого воздуха исчерпан. Мы были обречены на гибель.

Однако механик не сдавался.

– Все в носовой отсек! – крикнул он.

Мы все стали проталкиваться вперёд, и, когда мы столпились в носовом отсеке, механик приказал нам вертеться, прыгать и бегать. Мы толкались бок о бок, ныряли в люки переборок, скользили по мокрым плитам палубы. Потом услышали новый приказ:

– Все назад.

Мы покорно повернулись и стали двигаться в обратном направлении, подобно молодым бычкам во время беспорядочного бегства. Люди тяжело дышали, кашляли, но бежали и бежали... И тут лодка зашевелилась. Затем, когда мы столпились в носовом торпедном отсеке, корма неожиданно приподнялась. «У-557» начала работать на своё спасение.

Команда разбежалась по своим местам. Непостижимым образом поднялся нос, и лодка стала плавно и свободно всплывать. Когда я вошёл в помещение центрального поста, стрелка глубомера показывала уже 140 метров. Она перескочила на деление 130 и продолжала двигаться по шкале. Главмех возбуждённо выкрикивал цифры в рубку командиру:

– 80 метров, 40 метров, 20 метров! Рубка над водой. Лодка всплыла!

Паульсен распахнул крышку люка. Наше 20-часовое пребывание в подводной могиле завершилось. В корпус лодки устремился свежий, кристально чистый воздух, воскрешающий всех членов команды. Кроме одного...

«У-557» возобновила свой переход в Киль уже в надводном положении. На смену страшному испытанию пришёл спокойный и чёткий порядок. Осмотр показал, что во внешнем впускном клапане, который находился под палубой для курильщиков, застрял гаечный ключ. Никто не знал, как он там оказался.

В течение следующих двух суток я постепенно приспосабливался к своему новому образу жизни со всеми его сложностями, качкой и креном. Я познакомился с большинством членов команды, старался быть полезным, где возможно, и через каждые восемь часов заступал на дежурство во второй вахтенной смене. Я научился двигаться в лодке, спускаться и подниматься по алюминиевому трапу рубки без травм, сохранять равновесие, проходя по центральному проходу во время качки, нырять в круглые люки переборок, принимать пищу во время шторма, управляться помпой в туалете, манипулируя клапанами в нужной последовательности. Я понял также, что грубоватость командира всего лишь оболочка его незаурядной личности. Он был женат и имел младенца-сына. К нашему обоюдному удивлению, мы фактически росли и учились в одном и том же месте, ходили в одну и ту же школу, слушали одних и тех же преподавателей, пили воду из одного и того же фонтана на школьном дворе, учились любить море и плавать в озере Констанца. Эти обстоятельства, однако, не изменили отношения Паульсена ко мне. Наоборот, я почувствовал, что он стал ещё требовательнее. В то время как мои однокурсники Герлоф и Гебель избегали его придирчивой опеки, со мной Паульсен вёл себя по-иному. Он приобрёл странную привычку заставлять меня в тесном кубрике после изнурительного дня работы и посылать трудиться в машинное отделение вместо того, чтобы дать отдохнуть. Тем не менее я с трудом засыпал после исполнения служебных обязанностей.

На пятый день нашего почти фатального перехода примерно в 7.00 мы приблизились к плавучему маяку Киля. Через час проплыли мимо памятника военным морякам, который выглядел как предостерегающий перст, указывающий на утреннее небо. За рассеявшейся дымкой открылась Кильская бухта. Лодка осторожно маневрировала в обстановке все более оживлявшегося движения морских судов в направлении базы ВМС. 26 апреля в 10.30 «У-557» остановилась наконец близ пирса Тирпиц у кормы тендера «Лех».

Ещё не были полностью закреплены швартовы, как старпом Керн пошёл на лайнер решать вопросы квартирования экипажа подлодки и отправки в последний путь на родину Экштейна. В течение следующих двух часов все были заняты переноской с подлодки на лайнер повреждённых чемоданов, промокших вещевых мешков и рюкзаков. Комфортабельные каюты лайнера выгодно отличались от наших тесных каморок на «У-557». Я устроился в каюте 3-го класса, затем вернулся на подлодку, с которой снималось оборудование перед ремонтом. Семь месяцев трудных учений, увенчавшихся аварией, оставили глубокие шрамы по всему корпусу лодки. Однако её команда уже забыла встречу со смертью. Люди работали бодро и раскованно. По радио звучали самые последние популярные мелодии.

Я находился в каюте унтер-офицеров, когда появился Герлоф. Он спросил:

– Ты слышал печальную новость?

– Нет, – ответил я. – В чём дело?

– Говорят, что Кретшмер и Шенке потоплены. Не могу поверить в это.

Однако достоверность этой печальной новости была подтверждена лейтенантом Сайболом. «У-99» и «У-100» под командованием командиров Кретшмера и Шенке были уничтожены в Северной Атлантике во время атак на конвой противника. Оба знаменитых капитана считались неуязвимыми. Их потеря – впервые за 18 месяцев подводной войны официально признанная – напомнила нам об активизации боевых действий по мере совершенствования Англией своей противолодочной обороны. Кретшмер, наш чемпион в подводной войне, потопил несколько судов противника, включая три эсминца общим тоннажем около 325 тысяч брутто-регистрационных тонн. Это равнялось общему тоннажу флота страны среднего размера. Шенке, на счету которого были потопленные суда противника общим тоннажем более 250 тысяч брутто-регистрационных тонн, погиб, когда его лодка была протаранена эминцем, предварительно заставившим её всплыть на поверхность бомбардировкой глубинными бомбами. Кретшмер же остался жив, попал в плен и провёл все оставшееся время войны в заключении в Канаде.

Двойная трагедия, происшедшая 17 мая, ошеломила и привела в уныние страну. Неужели Англия владеет новым оружием и техникой в подводной войне? До сих пор охота за конвоями оставалась относительно лёгким занятием. Быстрые подводные лодки Германии были маневренны как на поверхности, так и под водой. Они оказались способны погружаться на глубину моря, недостижимую для британских глубинных бомб. Наши потери были незначительны по сравнению с теми, что наносили противнику немецкие подлодки.

Нам не объяснили причины трагедии. Верховное командование, чтобы подсластить пилюлю, выступило с заявлением, в котором провозглашалось, что немецкие подлодки потопили с начала войны суда противника общим тоннажем в четыре миллиона брутто-регистрационных тонн, включая один линкор, один авианосец и 18 боевых кораблей меньших рангов, из состава королевского флота.

«У-557» была отбуксирована на судовой верфь для капитального ремонта, в том числе дизельных установок, аккумуляторных батарей и электродвигателей. В течение недели её команда ежедневно слонялась между пирсом Тирпица и сухим доком. Я в это время подвергся новым испытаниям, следовавшим одно за другим. В первый же день меня отправили в Адмиралтейство за картами Атлантики. Во второй – я помогал Керну пополнить нашу библиотеку наставлениями по артиллерийскому и торпедному вооружению. На третий – Сайболд эксплуатировал мои скромные административные способности и искусство печатать на пишущей машинке. Федер, главный механик, поручил черчение Диаграмм монтируемого на лодке оборудования. Я также составлял реестры казённого имущества, за которое необходимо было отчитываться, инструментов, запчастей, такелажа и даже аптечных пузырьков. Офицеры явно стремились переложить свою работу на нас, курсантов, а ночи, как, впрочем, и дни, заполнялись разовыми поручениями.

Конец недели несколько облегчил наше существование. В воскресенье Гебель, Герлоф и я поехали в Киль. Мы прошлись по книжным магазинам в поисках чтива на время долгих недель пребывания в море. В кафе отведали венского торта, а в нашем любимом ресторане «Ратскеллер» заказали бифштекс на обед. Мы выпили немало мозельского, провозглашая тосты друг за друга и успешный боевой поход. И уже не приходило в голову, что первое же сражение могло оказаться для нас последним.

В понедельник 5 мая отремонтированная «У-557» покинула судовой верфь. Она была выкрашена свежей серой краской, выглядела и пахла, как заново построенная и укомплектованная. День мы провели в бухте, совершая пробные погружения и другие манёвры, проверяя работу приборов и двигателей. Я был поражён высокой боеготовностью экипажа и отличной маневренностью лодки. Хотя «У-557» имела водоизмещение 770 тонн, достигала 75 метров в длину и шести в ширину, она отзывалась на команды механика быстро и точно. Лодка была готова присоединиться к своим боевым подругам, участвующим в подводной войне.

9 мая «У-557» погрузила на борт продовольствие и боеприпасы. Жестяные банки, бочонки и картонные коробки были тщательно отсортированы и уложены в определённом порядке. В то время как снаряды для нашей 88-миллиметровой пушки и 20-миллиметровой зенитной установки нашли своё место в специальных помещениях, контейнеры с продуктами распределили по всей длине лодки. Я с удивлением наблюдал, как укладывается продовольствие на восемь недель. Его распахивали между трубопроводами и клапанами, шпангоутами и двигателями, шкафами и люками. Внушительные копчёные окорока подвесили в помещении центрального поста. Деликатесы, такие, как взбитые сливки, масло, кофе и чай, запер сам командир. Заправка «У-557» топливом была завершена 10 мая. Двенадцатого мы приняли на борт груз свежих овощей, яиц, хлеба и свежей воды, уложили кочаны капусты в последние свободные щели и свалили остальные овощи на три подвесные койки, позволяя им свободно качаться в носовом и кормовом отсеках.

Как только закончилась подготовка к плаванию, беззаботное настроение экипажа сменилось на серьёзное. Возвратившись в каюту на старом лайнере, я уложил все свои оставшиеся вещи в чемоданы, составил опись их содержимого и наклеил багажные ярлыки. В случае если я не вернусь, мои вещи будут отосланы домой. Затем я написал одно письмо родителям, другое – Марианне и был готов встретиться лицом к лицу с неизвестным.



## Глава 3

Утром 13 мая «У-557» была готова к отплытию. По установившемуся обычаю, мы перед походом побросали за борт кое-что из своей одежды, некоторые личные вещи – письма, книги, зубные щётки, снимки родных или подруг. Брать с собой на борт бритвенные принадлежности запрещалось. Наши бороды должны были расти нетронутыми, поскольку запас воды на лодке ограничен и используется только для питья и приготовления пищи. Лейтенант Сайболд, ответственный за складирование продуктов, внимательно следил за нашими перемещениями. После многократных проверок он обнаружил несколько запрещённых бутылок ликёра, избыток одежды и сигарет. Постепенно Сайболд добился необходимого баланса между пожеланиями и реальными потребностями.

В 11.30 команда лодки собралась на лайнере для прощального обеда. К нам пришли и офицеры штаба Пятой флотилии, чтобы пожелать счастливого пути. Мы стали вдруг важными персонами – центром внимания. После лукуллова пира командующий флотилией предложил тост за командира и команду подлодки, а также пожелал нам успешного выполнения боевого задания. К этому он добавил:

– Поскольку у одного из вас сегодня день рождения, 13 мая становится благоприятным днём для начала похода. Пусть это будет знаком удачи, не покидающей вас всё время плавания. С днём рождения, курсант Вернер.

Я был взволнован. Подозреваю, что утечку моих биографических данных допустил Сайболд, который был знаком с ними.

С большим воодушевлением мы опустошили последние бокалы шампанского и высыпали на пирс. Морской оркестр играл бодрый марш, вокруг собралась большая толпа. Как только мы пересекли узенькие сходни, ведущие на «У-557», начались корабельные будни. Последняя перекличка, несколько команд – и швартовы сняты с кнехтов.

«У-557» отчалила задним ходом в полной тишине. Очень медленно она отошла от пирса, высвободила свои горизонтальные рули и затем увеличила скорость. В 50 метрах от пирса старпом развернул лодку на 180 градусов и приказал включить дизели. Весь корпус лодки задрожал от сильной вибрации, на мгновение чёрные клубы дыма вырвались из выхлопных труб. Сдвоенные гребные винты под кормой взбивали пенистые водовороты.

– Оба двигателя средний вперёд, курс 95, – раздалась команда.

«У-557» резко развернулась правым бортом и рванулась вперёд к центру бухты. Музыка оркестра постепенно затихала, толпа на пирсе расходилась.

Через час мы прошли по шлюзам плотины Холтенау в Северо-Восточный морской канал. Остаток дня и следующую ночь двигались с малой скоростью по узкому водному пути. На рассвете достигли западной оконечности канала ипштюзов, выходящих в реку Эльба у Брунсбютеля, где нашего прибытия поджидали две другие подлодки.

В 10.00 наша «волчья стая» направилась в открытое море. Низкий берег вскоре превратился в тонкую линию, затем исчез за тёмным горизонтом. Лодки двигались в кильватерном строю, впереди – «У-557». До полудня была моя вахта. Я взбирался на мостик, чтобы отстоять четыре часа под командованием главного штурмана Визнера и третьего вахтенного офицера, в 8.00 и 20.00. Это было частью моих обязанностей во время похода. После короткого завтрака я вернулся на мостик, чтобы помочь в наблюдении за плавающими минами. Вскоре показался остров Гельголанд со стороны порта. Однако дождевая завеса сильно ухудшала видимость.

Лодки продолжали двигаться вперёд. К востоку за горизонтом показалась Дания. К западу, лишь в нескольких милях отсюда, почти у самой поверхности затаились обширные минные поля. После захода солнца я вновь взобрался на мостик на очередную вахту. Четверо из нас следили, не появятся ли в небе самолёты противника или дрейфующие мины на воде.

Медленно смеркалось, море становилось всё темнее и темнее. У меня была уйма времени, чтобы общаться с Богом.

В полночь меня сменил на вахте Герлоф. Я нырнул в люк и спустился внутрь тёмного корпуса лодки. Рубка освещалась лишь слабым мерцанием фосфоресцирующего циферблата компаса. Центральный пост тоже был затемнён. Я с трудом различал приборы, вентили, переключатели, клапаны и другое оборудование. Небольшая лампа, основательно зачехлённая, бросала неяркий свет на штурманский столик. Я прошёл по шатающейся под ногами палубе в кают-компанию для унтер-офицеров, где за мной были закреплены крохотный рундучок и узенькая верхняя койка. Взявшись в неё, я запер алюминиевый поручень ограждения и разместился между шкафом и стеной. Долгое время мне не давали уснуть ритмичный шум работающих дизелей, плеск воды о корпус лодки и мысли о морском походе на врага.

Около 6.00 я стал просыпаться. Лодку сильно качало. Мы вошли в пролив Скагеррак. В 8.00 я встал на вахту, одетый в тяжёлую промасленную робу. Море неистовствовало. Сквозь мостик проносились ключья морской пены и водяная пыль. Когда тяжёлые волны били в рубку, лодку нещадно трясло. Две подлодки – наши попутчицы – потерялись где-то в ночи. «У-557» одиноко брела в необъятной бурной морской пустыне. Вахтенные на мостике молчаливо осматривали море, горизонт и небо.

Мы повернули к востоку от Шетландских островов, пробивая себе путь среди громад морских волн и пены, и двинулись далее на запад-северо-запад, в Атлантику. В 23.00 капитан приказал снова изменить курс – прямо на запад. Мы достигли точки, расположенной примерно в 70 милях к северу от Шетландских островов. Здесь нам придётся прорываться сквозь морскую и воздушную блокаду Великобритании. Надёжно работавшие дизеля «У-557» позволяли делать 14 узлов в штормящем море. Эпизодически в просветах между несущимися по небу облаками появлялась луна. Мы, четверо вахтенных, были защищены надстройкой, однако потоки воды периодически превращали мостик в ледяную прорубь. Полотенце, которым я укутал шею, насквозь промокло. Вода текла мне на спину и грудь. Пока я глядел в бинокль, она проникала уже в мои рукава и просочилась в сапоги.

## **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.