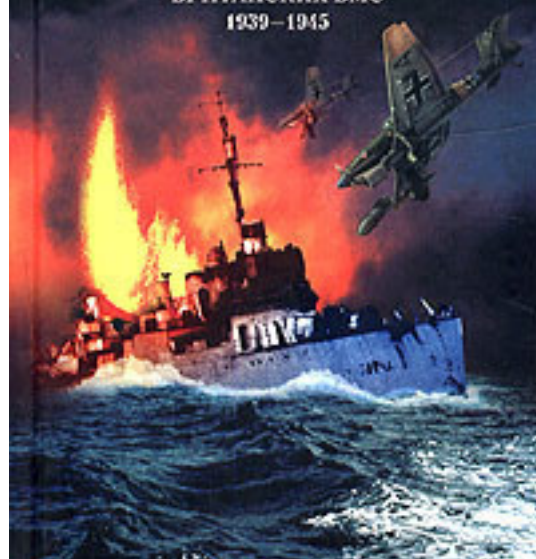


Денне Райнер

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ

ЭКОРТЫ КОРАБЛЕЙ
БРИТАНСКИХ ВМС
1939–1945



Денис Райнер

**Битва за Атлантику.
Эскорты кораблей
британских ВМС. 1939-1945**

«Центрполиграф»

Райнер Д.

Битва за Атлантику. Эскорты кораблей британских ВМС.
1939-1945 / Д. Райнер — «Центрполиграф»,

Эта книга – воспоминания командера британских ВМС Д. А. Райнера, который в течение пяти лет командовал различными кораблями эскорта, пройдя путь от командира крошечного траулера до командира группы современных эскортных кораблей. Он рассказывает о людях, служивших в Британском флоте на небольших кораблях, и о морских сражениях Второй мировой войны в Атлантике.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА	5
ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА	7
К ЧИТАТЕЛЮ	8
Глава 1	11
Глава 2	17
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Денис Райнер

Битва за Атлантику. Эскорты кораблей британских ВМС

ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА

После войны я часто встречался с командером Райнером и всякий раз с удовольствием слушал его замечательные рассказы. Но до недавнего времени ни одному из нас не приходило в голову, что на их основе можно написать книгу. Много переживший человек зачастую очень неохотно идет на это. Да и в любом случае должно пройти время, которое, как известно, позволяет смотреть в прошлое более беспристрастно. Шрамы, конечно, все равно остаются, но раны уже затягиваются, и воспоминания о былом уже не доставляют сильной боли. Признаюсь честно, это я предложил командеру Райнеру описать войну на море такой, как ее видел он. Обдумав мое предложение, Райнер согласился.

Я вовсе не считаю, что эта история уникальна и неповторима. Были командиры эскортных групп, которые провели намного больше конвоев, чем Райнер, и потопили несравненно больше немецких подводных лодок. Однако я уверен, что в одной его истории если и не уникальна, то, во всяком случае, очень близка к этому. Я не знаю ни одного другого морского офицера, не говоря уже о резервистах, которые находились в море, командуя разными кораблями эскорта непрерывно в течение более пяти лет. Также я не знаю другого человека, прошедшего путь от командира крошечного траулера до командира группы новых современных эскортных кораблей так стремительно. Именно этот редкий опыт и удивительная выносливость дали командеру Райнеру право говорить о войне на море от своего имени, и это право вряд ли может быть подвергнуто сомнению.

В течение длительного времени Райнер входил в грозную 12-ю эскортную группу командера Говарда-Джонстона, его корабли прошли все испытания под контролем коммодора (вице-адмирала в отставке) Г. О. Стефенсона в Тобермори. Райнера уважал, даже испытывал привязанность выдающийся флотоводец и чрезвычайно взыскательный командир адмирал сэр Макс Хортон.

У меня есть и другая причина радоваться тому, что этот рассказ станет доступным широкому кругу читателей. Мы, англичане, не любим, когда нам напоминают, как близко мы были к страшной катастрофе, причем благодаря собственной недалекости и преступной халатности. Не радует нас и упоминание о беспечном эгоизме, с которым мы доверяли свою безопасность небольшой горстке людей. Но ведь это были специалисты высокого класса, обладавшие проницательностью, чтобы понять, что нужно делать, и самоотверженностью, чтобы претворить это в жизнь. Не подлежит сомнению, что офицеры, пришедшие перед войной в Королевский военно-морской добровольческий резерв (далее КВДР), а Райнер – один из них, были именно такими людьми. Он и его товарищи – первые обученные резервисты, из которых формировали команды небольших кораблей, образовали ядро, вокруг которого оформился и разросся КВДР. Даже если бы эта книга явилась только напоминанием об этих простых фактах, ее все равно стоило бы написать.

Я не добавил ничего важного в рассказ командера Райнера и ничего оттуда не вычеркнул. Я лишь уточнил время и место отдельных событий, а также внес некоторые редакторские правки. Книга командера Райнера исторически достоверна и абсолютно правдива, хотя, конечно, он описывает события такими, как видит участвующий в них человек, взгляд которого не может охватить всей их грандиозности и масштабности. И еще я должен подчеркнуть,

что, когда отношение к происходящему неоднозначно, приведенная в повествовании точка зрения всегда принадлежит командиру Райнеру и вовсе не обязательно совпадает с моей. Я не считаю, что обязанностью редактора является изменение или приукрашивание честно изложенного мнения по таким вопросам, как противолодочная тактика и оружие, предвоенная политика или конструкция отдельных типов кораблей. И хотя я далеко не всегда согласен со спорными взглядами Райнера, но все равно твердо убежден, что, проведя столько лет в море, он завоевал право их иметь, и они достойны уважения, даже если кто-то с ними не согласен.

В книге интересно представлены характеры людей, служивших на небольших кораблях. Их выносливость, упорство в достижении поставленной задачи, неиссякаемый оптимизм и острое чувство юмора, великодушие, человечность. Конечно, не обходилось без недовольного ропота. Да и какой британский моряк не любит поворчать? Правда, жаловались они редко и никогда не унывали. Очевидно, именно эти человеческие качества, которые так живо описывает командир Райнер, помогли англичанам выиграть сражение за Атлантику.

Я был очень польщен, когда мне оказали честь, предложив отредактировать эту книгу – отличное дополнение к истории Королевского военно-морского флота в 1939–1945 годах.

Капитан С. У. Роскилл, кавалер креста «За выдающиеся заслуги», автор официального труда «Война на море» 1939–1945 гг., Королевский флот

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Я уже давно собирался написать книгу о кораблях, воевавших на Западных Подходах к Британским островам, но тема казалась необъятной, и я попросту не знал, как к ней подступиться.

На мой взгляд, существовало три альтернативных подхода: роман, документальная повесть о войне на море и автобиография. Роман – это произведение художественной литературы, в котором всегда присутствует доля вымысла. Читатель никогда не знает, как велика эта доля, где заканчивается правда и начинается вымысел, поэтому не воспринимает роман как исторически достоверное произведение. Попытаться написать серьезное историческое исследование на тему Западных Подходов – значит вторгнуться на заповедную территорию официальных историков адмиралтейства. Но даже если бы я на это решился, то не смог бы упомянуть о многих личностях, которых считал достойными этого, потому что никак не мог представить их персонажами исторической монографии. Поэтому я хотя и весьма неохотно, но все же склонился к третьему варианту. Я говорю «неохотно», поскольку предпочел бы писать о ком угодно, только не о себе. Но если я наделю своими чертами характера и опытом кого-то другого, сразу же создастся впечатление, что я пишу роман.

Итак, перед вами история войны на море в том виде, в каком она затронула лично меня. Я не включил в свою книгу ни одного эпизода, в котором не участвовал бы лично. Если бы я хотел написать обо всем том, что, насколько мне известно, случалось с другими людьми, понадобилось бы не менее двух десятков книг. А если бы я включил в повествование хотя бы один эпизод, в котором не участвовал сам, это было бы несправедливо по отношению как к себе, так и ко всем тем, кому повезло меньше, чем мне, и они остались в море навечно.

Имена и звания людей я оставил такими, какими они были во время описываемых событий. Иными словами, я почти всегда воздерживался от прерывания рассказа, вставляя, к примеру, после имени командера Блэнка слова «сейчас адмирал сэр Джон Блэнк, кавалер...». Вполне понятно, что с возрастом офицеры Королевского флота приобретали новые звания и награды.

Во многих официальных изданиях после названия корабля, встречающегося в тексте впервые, в скобках помещают фамилию его капитана. Я так поступал только если такой человек фигурировал в моем рассказе. Моя книга о кораблях и о людях, которых я знал лично. Я не пишу о море, ибо море не бывает ни жестоким, ни добрым. Оно совершенно бесчувственно и безразлично ко всем и ко всему. Гигантская водная поверхность приходит в движение только под влиянием ветра, но и тогда она только кажется взволнованной. Самый большой корабль, когда-либо построенный человеком, – жалкая щепка на его безбрежных просторах. Конечно, морская стихия может быть и разноликой. В Северной Атлантике она показывает одно лицо, в Индийском океане являет людям другое, но только ее суть от этого не меняется. Ее достоинства и пороки видны только в связи с душевным состоянием человека, который, находясь на корабле, противопоставляет себя ее бездушной мощи. Считать иначе – значит приуменьшить величие этой вечной борьбы.

Книга посвящена всем тем, кто сложил свои головы или лишился здоровья в Западных Подходах, и в первую очередь офицерам и матросам, погибшим 20 февраля 1944 года на эсминце «Уорвик».

Бургхклер, июнь 1955 года
Д. А. Райнер

К ЧИТАТЕЛЮ

В книгах глоссарий обычно помещают в конце. В результате читателям только на последних страницах становится ясен смысл прочитанного.

В процессе написания этой книги я заметил, что некоторые сокращения и термины, вполне понятные специалисту, могут стать загадкой для сухопутного читателя. Если объяснять их по ходу дела, придется прерывать повествование, что не очень удобно. Поэтому, поскольку специальных терминов и аббревиатур в моей книге немного, я решил дать соответствующие пояснения сразу и поместить «глоссарий» вначале, чтобы читатель получил возможность познакомиться с непонятными словами раньше, чем приступит к ознакомлению с рассказом.

Командующий флотом. Осуществляет командование в морском районе или на флоте.

Ответственный флаг-офицер (адмирал, коммодор, командующий в звании адмирала). Осуществляет командование в конкретном порту.

Ответственный военно-морской офицер. Осуществляет управленческие функции в порту.

Капитан (Э). Осуществляет управленческие функции в рамках одной или нескольких флотилий эсминцев. В военное время в составе флота Западных Подходов он также осуществлял административные функции по отношению к корветам, траулерам и фрегатам. В Лондон-дерри после назначения на эту должность коммодора Г. У. Дж. Симпсона его стали называть коммодором (Э).

Первый лейтенант (номер один, Джимми, Джимми номер один). Все эти термины обозначают старшего помощника капитана на любом военном корабле, включая эсминец. Этот офицер отвечает перед капитаном за нормальный ход повседневной жизни корабля.

Рулевой. Главный старшина, выполняющий функции рулевого во время сражений, а также при входе и выходе из порта. Одновременно он является корабельным «полицейским», а на маленьких судах также отвечает за обеспечение команды продовольствием. Выполняет конфиденциальные поручения капитана и старшего помощника.

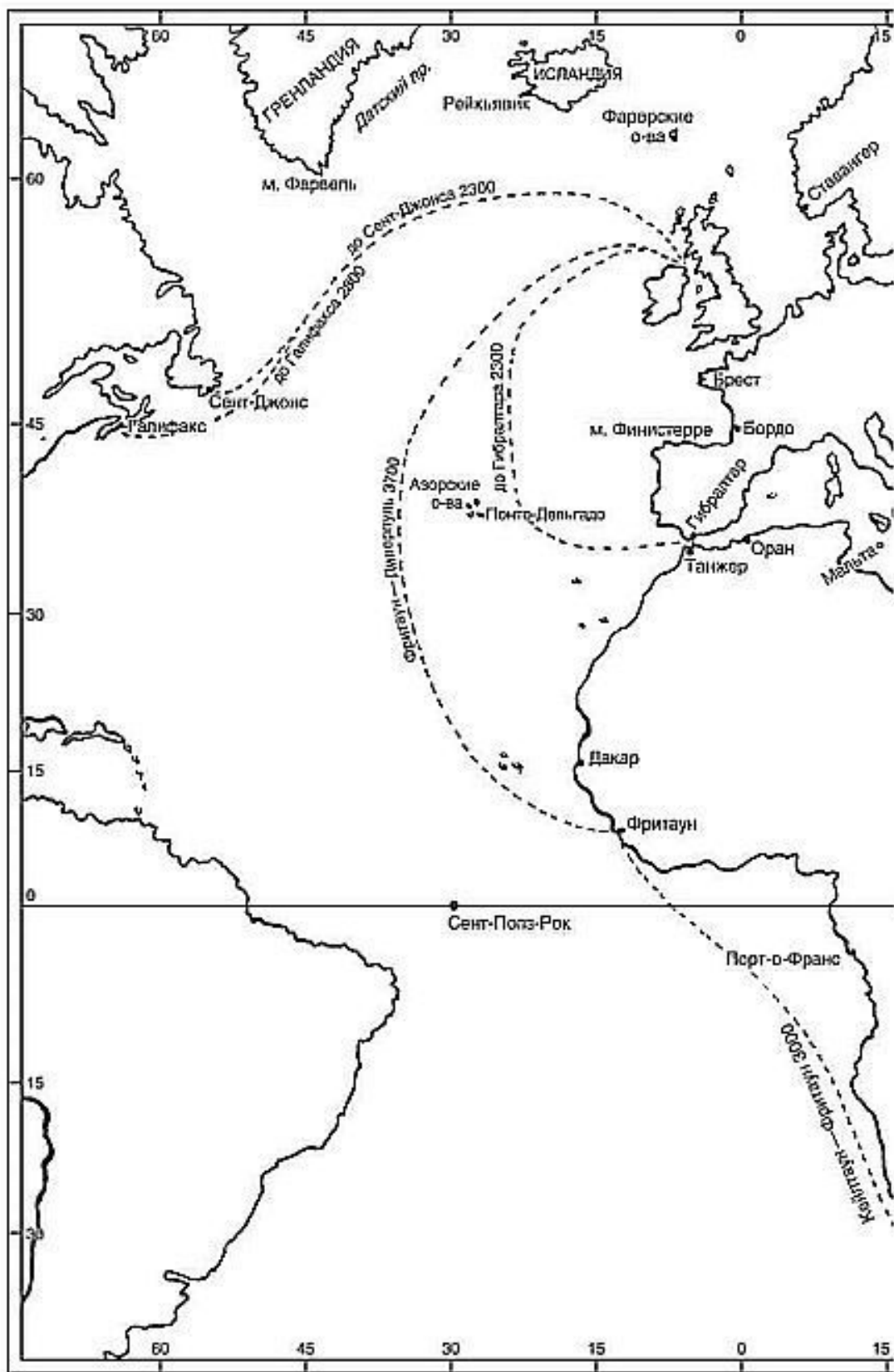
Старшина сигнальщиков. Еще одно доверенное лицо капитана, особенно в военное время, когда передаются и принимаются сигналы, содержание которых не подлежит разглашению.

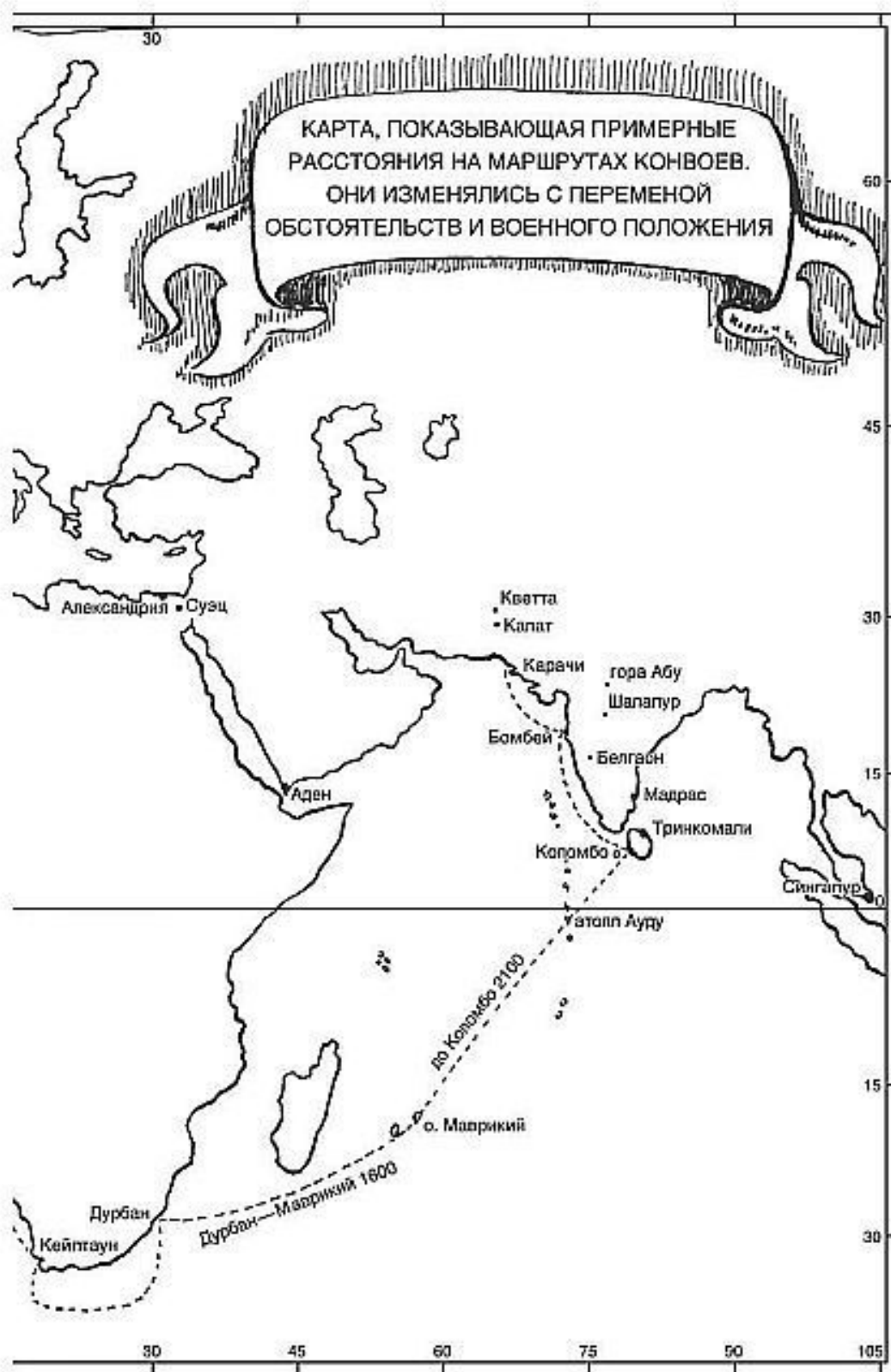
Старшина-рулевой. Чин, выполняющий в море функции рулевого, а в порту – вахтенного у трапа. По одному человеку на каждую вахту.

Помощник боцмана. Посыльный на мостике в море и помощник вахтенного у трапа в порту.

Орудие с высоким углом возвышения (зенитное). Его дуло поднимается для ведения огня по самолетам.

Орудие с низким углом возвышения. Используется против кораблей и для обстрела береговых объектов.





Глава 1

ПОДГОТОВКА

Как трудно бывает определить, с чего началось то или иное событие, особенно если оно повлияло на всю твою последующую жизнь. Погружаясь в глубины памяти, можно попытаться проследить истоки, но чем дальше вы будете двигаться, тем тоньше станет нить воспоминаний, пока не оборвется совсем. Когда я пытаюсь заняться этим сам, воспоминания теряются в самом раннем возрасте, когда я, восьмилетний малец, всерьез решил топить вражеские подводные лодки. Это было во время Первой мировой войны. Я старательно рисовал машину, которая должна была уничтожить врага, за что нередко бывал бит родителями, поскольку для своего художественного творчества использовал учебник геометрии. Нельзя сказать, что я очень уже не любил геометрию, просто в этом учебнике были страницы большого формата, не перегруженные текстом – там еще оставалось так много свободного места! Грех не использовать. Адская машина, из-за которой я столько страдал в детстве, представляла собой всего лишь бутылку с бензином, которую таинственный незнакомец, закутанный в плащ и сжимающий в руке кинжал, опускал в карман командира вражеской подводной лодки. Когда не ведающий об опасности враг подносил к карману зажженную трубку, лодка взрывалась. Тщательно изобразив все детали процесса, я, конечно, испортил книгу, теперь я это отлично понимаю. Но тогда меня постигло горькое разочарование. Я искренне верил, что являюсь автором открытия, за которое надо награждать, а не наказывать.

Помню, моя тетя вышла замуж за самого настоящего старшего помощника, служившего на самом настоящем эсминце. Знакомство с новым родственником послужило причиной появления на страницах моих школьных учебников бесконечной череды эсминцев. Став немного старше, я увлекся моделированием. Первые модели были настолько маленькими, что флотилия из восьми кораблей легко умещалась в спичечном коробке. Правда, они имели существенный недостаток – не плавали. Более поздние и крупные модели уже могли плавать и даже были снабжены моторчиками.

Переход в среднюю школу не уменьшил моей тяги к кораблям. А потом меня постиг тяжелый удар – я был признан негодным к службе на флоте из-за плоскостопия. Однако суровая фортуна все-таки оставила мне лазейку. Как-то я пришел на выставку Уэмбли посмотреть экспозицию, посвященную сражению в Зеэбрюгге. После того как посетители ее осмотрели, на сцену поднялся морской офицер и прочитал интереснейшую лекцию о деятельности Королевского военно-морского добровольческого резерва – КВДР. Внимательно прослушав ее, я сразу же решил: окончив школу, поступаю туда, какими бы ни были мои ноги – плоскими, кривыми или вообще круглыми. Вернувшись в школу, я отказался сдавать экзамен на сертификат. А в офицерском учебном корпусе твердо заявил командиру, что по окончании школы собираюсь поступить в КВДР. Чего бы мне это ни стоило, я буду служить на флоте.

Через месяц после окончания школы я уже стоял у дверей капитанской каюты корабля «Иглет» – учебного судна «дивизиона Мерси» КВДР. Штат офицеров был укомплектован полностью – ни одной вакансии. Я вернулся в следующем месяце, после чего повторял свои визиты регулярно на первой неделе каждого месяца с марта по июнь 1925 года. К концу этого периода капитан Мейплз уже успел неплохо меня узнать.

В те дни поступить в военно-морской добровольческий резерв было очень сложно. Желающих было намного больше, чем вакансий. Новые офицеры в «дивизионе Мерси» обычно появлялись следующим образом: когда открывалась очередная вакансия, капитан просил младших офицеров назвать двух-трех своих друзей, из числа которых он выбирал самого достойного. К сожалению, моя семья только недавно переехала в этот район и у меня не было

друзей среди младших офицеров. И тем не менее, мое упорство в конце концов было вознаграждено. В июле, когда я явился в очередной раз, мне сказали, что вакансия есть и если я пройду медицинскую комиссию, то могу считать себя корабельным гардемаринном, принятым на испытательный срок.

Так началась моя 24-летняя служба в КВДР. В 1939 году благодаря выслуге лет и успешно сданным экзаменам я получил звание лейтенант-командер. Все предвоенные годы я был вынужден посещать подготовительные курсы один-два вечера в неделю. Мне пришлось жертвовать службе на флоте сначала месяц, а потом две недели ежегодного отпуска. Но в то время это не казалось слишком большой платой. По правде говоря, пока мы оставались неженатыми, все это вовсе не было обременительным. После женитьбы такая жизнь для многих оказалась непосильной ношей. Те из нас, кто не изменил образ жизни, даже обзаведясь семьей, заручились согласием жен. Именно молодым женщинам, безропотно сносившим участь соломенных вдов одну-две ночи каждую неделю и никогда не проводившим с любимыми мужьями весь отпуск, КВДР обязан своей высокой боеспособностью в начале войны.

У каждого поколения есть корабли, которые благодаря удачному названию, некой особой красоте и элегантности или же примечательным делам становятся популярнее других. В дальнейшем слава «прилипала» к таким кораблям без особого труда. Они становились любимцами флота. Из офиса второго морского лорда, ведающего назначениями, на эти корабли направляли лучших офицеров, а в учебных лагерях Портсмута, Плимута и Чатема для них специально подбирали рядовых и старшин. Они становились стартовыми площадками для карьерного взлета и офицеров, и рядовых. Молодой офицер, получивший назначение на один из таких кораблей, вполне мог считать, что вокруг его головы уже начал формироваться некий венец, пока еще незаметный, но имеющий все шансы со временем превратиться в «медную шапку» и принести ее обладателю чин командера.

Я могу вспомнить пять таких кораблей: «Куин Элизабет», «Уорспайт», «Тайгер», «Арк Ройял», а также самый мощный из всех, самый совершенный корабль, когда-либо построенный человеком, – несравненный «Худ».

Мне посчастливилось служить на двух кораблях из счастливой пятерки. В 1926 году в течение месяца я был гардемаринном на «Тайгере», а в 1932 году мне довелось три месяца пробыть на «Худе». Здесь я познакомился с лучшим, что есть в Королевском военно-морском флоте. Я имею в виду высокий профессионализм моряков, веселый, даже, пожалуй, бесшабашный их нрав, облаченный в доспехи строгой приверженности старым традициям, их доброжелательность и сознательную дисциплину. Как-то раз уже в 1945 году мне в руки попал список кораблей и командного состава военно-морских сил. Почти все уцелевшие гардемаринны из кают-компании младших офицеров «Тайгера» и все без исключения лейтенанты 1932 года с «Худа» к тому времени стали командерами. Даже со скидкой на военное время это был впечатляющий результат.

Среди офицеров резерва бытовало мнение, что специализироваться стоит прежде всего в артиллерийском деле. Так сложилось не только в силу того, что артиллерийские орудия были самым очевидным и действенным оружием флота, но еще и потому, что на учебном судне получить качественную подготовку в этой области проще, чем в любой другой. У нас на «Иглете» была прекрасная артиллерийская батарея, где были представлены все управляемые вручную орудия от больших шестидюймовок до скорострельных четырехдюймовок. Наводка велась из башни, связанной с хитроумным прибором, предназначенным специально для обучения офицеров принципам управления огнем. В артиллерийском деле и офицеры, и матросы могли достичь высокой степени профессионализма, даже несмотря на неизбежные ограничения, всегда присутствующие на учебном судне.

Для получения чина лейтенанта необходимо было не только сдать экзамен, но и пройти квалификационную подготовку в одной из областей – артиллерийском деле, навигации, сиг-

налах или обращении с торпедами. Беру на себя смелость утверждать, что в начале войны 97 процентов офицеров из списка действующих офицеров резерва были артиллеристами. Я был одним из оставшихся 3 процентов.

В начале 1932 года я обратился к капитану «дивизиона Мерси» (тогда эту должность занимал капитан Э. Элгуд, поскольку капитан Мейплз незадолго до этого оставил действительную службу) с просьбой разрешить мне изучать навигацию. Он ответил сначала вполне доброжелательно, затем, видя мое упрямство, раздраженно, указывая при этом, что для меня было бы лучше посвятить себя артиллерии. Он утверждал, что на флоте никто и никогда не доверит корабль офицеру резерва и мне предстоит навсегда остаться мальчиком на побегушках, то бишь помощником штурмана. Если это меня устраивает, то я круглый дурак и он не желает тратить на меня время. В заключение он в сердцах заявил, что если я желаю всю будущую войну горбиться над картами, то я на правильном пути.

В принципе это было то же самое, что спрашивать у капитана разрешение отпустить бороду. Получение разрешения является формальностью, введенной для того, чтобы лишить всех лентяев, не желающих каждый день бриться, отговорки, что их трехдневная щетина является началом будущей бороды. Капитан мог только принять факт к сведению, но не воспрепятствовать его воплощению в жизнь. И я стал готовиться к экзамену по навигации.

Никогда ни до, ни после этого мне не приходилось работать так напряженно. К всеобщему удивлению (равно как и к моему собственному), мои результаты в двух экзаменационных работах оказались очень высокими – 94 и 98 процентов. Адмирал, командующий резервом, написал капитану Элгуду благодарственное письмо, и последний был вынужден замолчать. Ему пришлось смириться с фактом, что в его дивизионе появился эмбрион штурмана.

Позже, с приближением войны, адмиралтейство стало предлагать и другие интересные курсы. На «Иглете» установили новое спаренное 4-дюймовое зенитное орудие, и началось обучение, целью которого была подготовка офицеров-артиллеристов резерва. В случае войны они вместе со своими расчетами должны были отправиться на один и тот же корабль.

Из сотен резервистов было только несколько специалистов в области навигации, но и они не были забыты. В 1936 году для противолодочной школы в Портленде потребовались офицеры для подготовки на должность командиров противолодочных подразделений траулеров. Такие подразделения было намечено в случае войны создать из обширного флота исландских и беломорских траулеров. Для каждой группы из пяти траулеров следовало подготовить одного командира группы и двух командиров подразделений. Командирами групп должны были стать кадровые офицеры флота в отставке, а командиров подразделений можно было набирать из числа резервистов.

Я решил, что такую прекрасную возможность никак нельзя упустить, и снова отправился к Элгуду. Он, как и раньше, сообщил, что я, по всей вероятности, спятил, что война вот-вот начнется и даже сейчас, хотя уже поздно, я еще могу, если постараюсь, успеть получить квалификацию артиллериста и наверняка стать артиллерийским офицером на эсминце, а быть может, даже и на крейсере. На эту гневную тираду я ответил, что хочу получить под командование противолодочный корабль, причем ходили слухи, что именно из числа будущих командиров групп и подразделений в военное время будут формироваться кадры для новых кораблей, построенных в соответствии с военной судостроительной программой.

– Вы никогда не станете командиром корабля, Райнер, – вздохнул Элгуд, – сколько бы ни продлилась война. На нашем флоте никогда не доверят военный корабль выходцу из добровольческого резерва.

Элгуд старался, как мог, но я остался тверд в своем решении. В 1937 году я приступил к занятиям и успешно завершил первую часть курса. Осенью 1938 года я намеревался его продолжить, но подоспел мюнхенский кризис.

Я получил телеграмму с приказом немедленно явиться к ответственному военно-морскому офицеру в Киркуолле. Все остальные офицеры Мерси тоже уходили на действующий или резервный флот. Единственная разница между их телеграммами и моей заключалась в том, что мне предписывалось явиться немедленно, а всем остальным – срочно. Между этими терминами существует нешуточная разница. Срочно у моряков означает не теряя времени. Понятие «немедленно» намного строже. Оно означает, что вы должны явиться туда, куда вас вызывают, что бы ни случилось. Если, к примеру, вы находитесь на корабле и получаете приказ прибыть немедленно, это означает, что, если нет другого выхода, для исполнения приказа вы можете выйти за пределы, диктуемые благоразумием. Предполагается, что отдавший подобный приказ берет на себя ответственность за возможные последствия. Я объясняю это так подробно именно потому, что в моем случае последствия оказались довольно-таки неожиданными.

По пути на север я встретился со своим коллегой – офицером КВДР лейтенантом Дж. Блэком, тоже специалистом по навигации. Он направлялся в тот же пункт назначения, что и я, и имел точно такую же телеграмму. Мы вместе проехали из Глазго в Перт. Оттуда мы намеревались попасть в Инвернесс, затем поездом до Терсо, где, судя по имеющейся информации, нас ожидал минный тральщик для переправки в Скапа.

По прибытии в Инвернесс мы узнали, что Чемберлен вылетел в Мюнхен, а последний поезд на Терсо уже ушел и следующий будет только завтра. Вокзал в Инвернесе был переполнен офицерами и матросами, шансов раздобыть какой-нибудь еды было немного, а шансов найти ночлег не было вообще.

Тут Блэк продемонстрировал свое хорошее знакомство с организацией железнодорожного движения. Он разыскал некую странную личность, отзывавшуюся на обращение «господин инспектор», мы показали сему индивиду наши телеграммы и объяснили, что, если существует хотя бы одна возможность отправиться на север, мы должны ею воспользоваться. Он заверил нас, что, если нам действительно необходимо на север, это вполне можно устроить. Для этого всего лишь нужно на местном поезде добраться до станции Хелмсдейл, откуда на север вот-вот отправится товарный состав. Прицепить к нему пассажирский вагон – задача вполне выполнимая. Правда, он не будет отапливаться. Посовещавшись, мы решили, что это все же лучше, чем провести ночь на вокзале, да и более соответствовало приказу. Прихватив с собой уоррент-офицера, с которым мы познакомились по дороге, мы погрузились в пригородный поезд. В положенное время он прибыл на крошечную станцию Хелмсдейл, где выяснилось, что товарняк на север уже ушел. Мы оказались в куда худшем положении, чем были раньше. Но делать нечего, и я пошел переговорить с машинистом. Он позвонил своему начальству и получил приказ везти нас дальше. Так мы и поехали – три офицера в поезде из трех вагонов. Блэк и я уже начали ощущать смутное беспокойство, но уоррент-офицера все устраивало – он казался вполне довольным жизнью. Делать все равно было нечего – мы обзрели окрестности, махали из окон детям, собравшимся поглазеть на неведомо откуда взявшийся поезд, в общем, убивали время, как могли. Стемнело. И наш медленно катившийся вперед поезд наконец остановился. Я снова отправился к машинисту. Уж не знаю, как называется место, куда он нас привез, но это было точно не Терсо. Над раскинувшимися со всех сторон от железной дороги болотами гулял холодный, пронизывающий ветер. Всюду, насколько хватало глаз, виднелись буйные заросли вереска, среди которых одиноко скучало небольшое кирпичное строение – очевидно, местная железнодорожная станция.

– Простите, сэръ, – как заведенный повторял машинист, – но дальше я везти вас не могу. Я имею право вести поезд только до Уика.

Споры и уговоры оказались бесполезными. В этом месте железнодорожная линия раздваивалась. Законопослушный машинист доставил нас в Уик. Ехать дальше он действительно не имел права.

Мы выгрузились из поезда и остановились, дрожа на ветру. В это время из мрака, сгустившегося вокруг здания станции, возникла человеческая фигура.

– Кто-то звонит по телефону, – сообщила она, – и хочет поговорить со старшим офицером спецпоезда.

Я взглянул поочередно на своих спутников, не проявивших при этих словах видимого энтузиазма, и тяжело вздохнул:

– Это я. – Посоветовав своим товарищам по несчастью, пока я буду разговаривать, приглядывать место для ночлега на вересковой пустоши, я отправился к телефону: – Алло...

– Говорит ответственный за регулирование движения из Терсо. Вы старший офицер спецпоезда?

– Да, сэр.

– С вами 200 человек, не так ли?

– Никак нет, сэр.

– А сколько?

– Один лейтенант из КВДР и еще один уоррент-офицер. – Это явно было не слишком солидно для целого спецпоезда.

– Боже мой, и это все?

– Да, сэр.

– Назовите ваше имя.

– Райнер, сэр.

– Что? Райнер из Мерси?

– Да, сэр. – Должен признаться, у меня отлегло от сердца. Обладатель строгого голоса знал меня! Да и голос сразу показался мне более дружелюбным.

– Какого черта вы делаете на спецпоезде с одним уоррент-офицером и одним лейтенантом?

– Это долгая история, сэр. Но кто вы, сэр?

– Крик с «Гусара».

Конечно, я его знал. За несколько месяцев до описываемых событий в Ливерпуль заходила 1-я флотилия минных тральщиков. Лейтенант-командер Т. Г. П. Крик командовал кораблем «Гусар».

– Но что вы делаете в Терсо, сэр?

– Перевожу народ в Скапа. Может быть, вам лучше провести ночь на борту? У меня еще осталась пара свободных коек.

– С радостью, но как мы отсюда выберемся?

– Тут в моем распоряжении имеется теплушка, я, собственно говоря, уже отправил ее за вами, даже раньше, чем дозволился. Только сразу же сюда, договорились? – В его голосе прозвучало беспокойство.

Вскоре наше личное железнодорожное транспортное средство прибыло, и мы отправились в Терсо.

– Что ж, – философски заметил я, удобно расположившись в теплом вагоне. – В военное время мы бы наверняка угодили под трибунал, ну и что же? По крайней мере мы едем с комфортом.

Ночь мы провели в тепле, а утром решили лететь из Терсо в Киркуолл гражданским самолетом. Мы здраво рассудили, что Скапа-Флоу нам лучше миновать, и оказались правы – позже до нас дошли слухи, что кто-то из командования наводил справки о не вполне понятных железнодорожных перевозках. Но Крик нас не выдал, а до запроса в Киркуолл дело, слава богу, не дошло. Очень скоро Чемберлен вернулся из Мюнхена, и мы все разъехались по домам. Благодаря этому случаю Крик меня запомнил. Когда в 1941 году ему понадобилась группа корветов для выполнения специального задания, он выбрал мои.

Как выяснилось, в Киркуолле нам предстояло заниматься предотвращением контрабанды. Будучи штурманами, мы должны были ходить на досмотровых судах. Такая перспектива меня совершенно не радовала, и я дал себе слово при первой возможности завершить противолодочный курс.

Поскольку я оказался одним из двух офицеров, прибывших первыми, мне поручили заняться размещением людей на частных квартирах у хозяев, выразивших желание принять постояльцев. Правда, сумма в 3 шиллинга и 6 пенсов в день, которую платили за постой, ни у кого не вызвала энтузиазма. И я только зря растрачивал свое красноречие, объясняя, что эта сумма установлена правительством еще в 1870 году и наш казначей не может ничего изменить. Домовладельцы продолжали упорно молчать, даже когда я приводил свой последний, самый весомый аргумент: эта сумма была определена для платы за вооруженного человека и его лошадь. А мы же никому не предлагали принять еще и лошадь!

Когда я вернулся на «Иглет», капитан Элгуд возобновил свои попытки убедить меня в ошибочности сделанного выбора. Я оказался единственным из офицеров, еще не получившим интересного назначения. Он настаивал, чтобы я, пока не поздно, изменил свое решение. Но я был тверд и отправился в Портленд завершать противолодочную подготовку.

Наступившая зима для КВДР была трудной. Адмиралтейство дало добро на увеличение численности дивизиона свыше установленной ранее (1100 человек). Вскоре у нас уже насчитывалось 1600 человек.

В период между мировыми войнами в составе КВДР, вопреки общепринятому мнению, было очень мало яхтсменов. Оба занятия требовали свободного времени, и совмещать их было почти невозможно. Лично мне такое совмещение удавалось, но с большим трудом. Спыхватившись, адмиралтейство поспешило охватить своим вниманием и яхтсменов, создав дополнительный резерв. Многие яхтсмены теперь проводили на флоте две недели отпуска и обучались основам навигации и артиллерийского дела на учебных судах, когда последние не были заняты добровольческим резервом. По большей части никакого толку от этого обучения не было. Элгуд поручил мне обучать этих дополнительных резервистов основам навигации, так что я теперь проводил на учебном судне два-три вечера каждую неделю. В последние годы мне уже приходилось учить наших младших офицеров, поэтому новая работа показалась мне несложной. Конечно, если бы не очевидная неизбежность войны, я бы не стал уделять всем этим обязанностям так много времени. Теперь все, что мы делали, стало срочным – раньше ничего подобного не было. Процесс обучения быстро набирал обороты, и, когда началась мобилизация, капитан Элгуд смог дать флоту 40 квалифицированных офицеров и 1600 матросов.

Глава 2

ТАК ЭТО БЫЛО

За четверо суток до начала войны я получил приказ явиться на базу траулеров «Спарроу Нест» в Лоустофте. Согласно весьма туманному распоряжению адмиралтейства я «поступал в распоряжение» ее руководства в качестве командира подразделения противолодочных траулеров. Я уже упаковал вещи, привел в порядок дела и проследил за постановкой на прикол своей яхты. Я был мобилизован в числе последних, поэтому мне на все с лихвой хватило времени. Тут мне явно повезло больше других.

Прибыв на «Спарроу Нест», я сразу понял, почему моя мобилизация так задержалась. Базы, как таковой, попросту не существовало. Даже таксист на вокзале в Лоустофте ничего не слышал о военно-морской базе. Он только вспомнил, что перед войной был парк развлечений вроде бы именно с таким названием, где устраивались представления. Он сказал, что ему известно, в каком здании разместились морские офицеры, и я решил узнать, слышали ли там что-нибудь о базе траулеров его величества.

Выяснилось, что базы действительно еще нет – ее только предстоит создать. Расхаживая по коридорам, я встретил командера Гардинера. Мы с ним оказались единственными представителями персонала будущей базы. В 4 часа пополудни ожидали еще капитана, а через сутки должны были начать прибывать люди. Таким образом, в нашем распоряжении оказалось 24 часа, чтобы база заработала. Мы пристроили свои вещи в одной из комнат и пошли вдоль дороги к парку. Войдя в ворота, мы увидели большой концертный зал. Не заметить его было невозможно – оттуда доносились звуки музыки, слышались веселые голоса. Мы обошли дом с той стороны, где, по нашему разумению, должна была находиться сцена, и сразу увидели артистов. Они грелись на солнышке, пили кофе и о чем-то оживленно беседовали. На сцене шла репетиция. Вежливо, но твердо мы объявили, что вечером представления не будет – мы занимаем здание.

К ленчу прибыло еще два офицера, а также казначей базы и его люди. Вечером из Чатема пришли грузовики – доставили столы, канцелярские принадлежности, бланки, а также небольшую команду рабочих, писарей, буфетчиков и поваров.

Конечно, нам был дан поздний старт, но нельзя не признать, что все организационные вопросы были продуманы до мелочей. В ящиках, которые мы распаковывали, было абсолютно все, что могло понадобиться, даже корзины для бумаг. Все было предусмотрено и спланировано. Единственное, чего нам не хватало в первые 24 часа, это рабочей силы. Очевидно, где-то кто-то сказал: на подготовку траулеров уйдет еще неделя или две. Командирам групп и подразделений, которых мы направили, все равно нечем будет заняться. Вот они и обеспечат функционирование базы, пока не будут готовы корабли.

Всю ночь и следующий день дюжина офицеров и примерно такое же количество рядовых работали, засучив рукава, не обращая внимания на звания и заслуги. Так на пустом месте появилась работающая база. Мы страшно устали, но к вечеру второго дня уже были готовы принимать людей. На мою долю выпала участь заниматься комплектованием личного состава. Первый экипаж отправился на судно на второй день. Моим заместителем был лейтенант лорд Чарстон, тоже прибывший из КВДР. В течение недели мы без усталости формировали экипажи для траулеров – минных тральщиков. К концу этого срока наша база стала процветающим предприятием. Мы разместили более 600 человек, сформировали команды для 80 траулеров и построили убежища на случай воздушной тревоги для людей, ожидающих назначения. Материалом для них послужили коробки для рыбы, засыпанные песком, реквизированные в рыбном порту Лоустофта. Архитектура этих сооружений была совершенно уникальной. Запах тоже.

Вероятно, всем нам повезло, что они так и не были испытаны на прочность. Через некоторое время до нас дошли слухи, что скоро будут готовы и противолодочные траулеры. На оборудование будущего охотника за подводными лодками уходит больше времени, чем на установку приспособлений для траления мин. Траулеры, выбранные для первой цели, были современными 900-тонными судами арктического класса, они базировались в основном в Гуле. Для траления мин приспособляли 600-тонные траулеры из Флитвуда и Гримсби. Между отдельными судами одного класса тоже существовала разница. Все они, безусловно, обладали индивидуальностью, особыми чертами, хорошо известными только тем, кто уже на них ходил.

Лорд Чарстон и я были бы святыми, если бы не попытались извлечь выгоду из своего особого положения. Формируя команды для очередных судов, мы старались разжиться самой подробной информацией о людях и кораблях и выбрать местечко получше для себя. В конце концов мы вовсе не собирались всю войну провести за канцелярской работой на берегу. Нас ожидало море. Оно звало... оно манило... Наверняка найдется немало парней, которые по той или иной причине с радостью займут наши нынешние места.

С особой тщательностью мы подбирали капитана – каждый для своего корабля. Мне посчастливилось сделать удивительно удачный выбор. Шкипер Ланг был превосходным образцом капитана траулера из Девона. И хотя ему нечасто приходилось управлять большими 900-тонными траулерами, такими, как наш будущий «лайнер» «Лох-Гулла», он значительную часть своей жизни провел на траулерах, пройдя все ступеньки лестницы от юнги до капитана. Затем он некоторое время ходил на паровых траулерах, после чего был назначен капитаном порта, причем в удивительно молодом для такой должности возрасте. Помимо всего прочего, капитан порта обязан быть очень тактичным человеком, именно таким и был Ланг.

Ему было вовсе не трудно заставить людей работать, он отлично понимал возможности каждого члена команды. Кроме того, все имели возможность убедиться, что любую работу на траулере Ланг мог при необходимости выполнить быстрее и лучше, чем человек, за нее отвечающий.

Он был первоклассным моряком и знал все о поведении корабля в море. Такими знаниями обладают только люди, получившие хорошую практику хождения под парусом. Тренировка на парусниках позволяет по-настоящему почувствовать корабль. В прошлые века он наверняка стал бы знаменитым мореплавателем. Его высокую сухопарую фигуру, увенчанную лохматой шевелюрой – он почти никогда не носил головных уборов, – можно было легко представить в коротких штанах на одном из английских кораблей, преследующих Армаду, или в белых бриджах и голубом камзоле на мостике быстроходного капера. От него я узнал огромное количество всяческих народных примет и был потрясен их безошибочностью. Позже мне приходилось неоднократно ими пользоваться, чтобы, к примеру, решить, отправлять ли корабли эскорта получать топливо в море или подождать улучшения погоды.

– Ветер с юга усилится еще до полудня, сэр.

– Откуда вы знаете?

– Так посмотрите на чаек! Видите, они бросают воду себе за спину, а это верный признак южного ветра.

Или по-другому.

– Погода будет ясная или пасмурная? – интересовался я.

– Пасмурная, сэр, да еще и с дождем. Вы заметили, какой красной была ржавчина на буйке, который мы только что прошли? Можно сказать, кроваво-красная. Так что ясной погоды не ждите.

Такая беседа вполне могла иметь место в ясный, солнечный полдень без каких бы то ни было признаков надвигающегося «теплого фронта», как любят вещать наши метеорологи. Позже, напряженно, до боли в глазах глядя в туманную дымку, оседающую каплями на ресницах, я всегда вспоминал его слова. Неожиданно опустившаяся вроде бы ниоткуда пас-

мурная мгла не давала разглядеть неосвещенный мыс – северную границу нашей зоны патрулирования.

Таких примет было у него великое множество, и все, как одна, точные. Они были важны и полезны для меня, имеющего в своем распоряжении 1000 лошадиных сил в паровом котле, а лет сто – сто пятьдесят назад были и вовсе бесценными.

Ланг категорически не доверял всем без исключения навигационным приборам, и даже компас являлся для него вещью удобной, но не слишком необходимой. За 12 месяцев нашей совместной работы я ни разу не видел, чтобы он определял местоположение судна с применением навигационных методов. Похоже, в море им руководил инстинкт, а не знания. Помню, как-то раз я решил подразнить его, продемонстрировав виртуозное владение навигационными методами. Он долго следил за моими действиями, причем с откровенным любопытством, после чего не выдержал.

– К чему столько сложностей, сэр? Мы же находимся вот здесь, – удивленно сказал он и ткнул толстым пальцем в точку на карте.

Самая тщательная проверка только подтвердила его правоту. Не иначе в его мозг был чудесным образом вживлен треугольник-построитель со всеми навигационными приборами, вместе взятыми.

Помню случай, когда после атаки глубинными бомбами в условиях крайне стесненного пространства наш компас начал давать необъяснимые сбои. Я решил, что его необходимо тщательно проверить и провести корректировку. Ланг снова удивился:

– Зачем же с этим возиться, сэр, если мы и так знаем ошибку? Господь с вами, сэр! На моем прежнем траулере мы, бывало, шли по Каналу на норд-норд-вест и возвращались домой на норд-норд-ост. И все было нормально. Просто надо знать поправку!

За время совместной службы мы успели хорошо узнать друг друга. Питались мы обычно вместе в моей каюте. Так я заочно познакомился и с его супругой, которую так никогда и не видел. Ланг был очень привязан к жене, и все его высказывания по поводу качества пищи, которая зачастую была приготовлена не так вкусно, как хотелось бы, казалось, были произнесены ее устами. Я понял, что супруга Ланга – очень добрая женщина, превосходная хозяйка и отличный повар. Как нам не хватало ее пирогов!

Итак, мы с Чарстоном пропустили две или три группы траулеров, прежде чем для нас загорелся зеленый свет.

– Эта «Лох-Тулла», сэр, прекрасное судно. На ней все самое лучшее. «Регал», «Бронте» и «Истрия», сэр, тоже хороши. Может быть, вам, сэр, они покажутся не слишком современными, но это надежные посудины, на них не страшно выйти в море. «Дейви», сэр? Не знаю, не слышал. Наверное, это что-то новое.

И вот Чарстон и я назначили себя на корабли. Рядом находилось достаточно офицеров, ничего не имеющих против того, чтобы занять наши места. Мы оформили документы и отправились попрощаться с командером Гардинером и капитаном.

– Но вы не можете так поступить! – хором воскликнули они. – По крайней мере не сейчас!

Очевидно, никому и в голову не могло прийти, что двое молодых людей, занимающих положение, подобное нашему, могут использовать его столь нетрадиционным образом. Дело было сделано. Мы сдали дела и отбыли на суда. Позже я слышал, что сменивший меня лейтенант-командер Бруфорд подыскал себе судно в течение 24 часов. После этого на базу прибыл настоящий кадровик и все пошло своим чередом.

Прекрасная погода, установившаяся с самого начала войны, все еще держалась, и это было для нас настоящим подарком. Дело в том, что, когда мы прибыли в Биркенхед, оказалось, что на судах пока еще нет никаких условий для жизни. На палубе «Лох-Туллы» работало 92 человека, причем как минимум у половины из них в руках были электрические или пневматические инструменты. В целом верхняя палуба «Лох-Туллы» выглядела так, словно гигантский

паук, обладающий своеобразным чувством юмора или изрядно выпивший, пытался ткать на ней огромную паутину. Еще человек сорок – сорок пять, вооружившись кистями и емкостями с краской, сновали по палубе и заново красили те места, где только что поработал сварщик или была поставлена новая заклепка.

Нас никто не встретил, никто не позаботился о том, чтобы хоть как-то удовлетворить наши нужды, коих было немало. Хотя если объявлено, что корабль в определенный день готов принять экипаж, это значит, что в этот день на нем должны уже существовать условия для жизни. К счастью, на помощь пришла фирма «Кэмел Лэрд». Для нас открыли столовую, где мы питались в течение трех суток, да и после этого помогали всем, чем могли. Следовало позаботиться о сотнях разных вещей. В первую очередь было необходимо составить расписание вахт, боевое расписание, разместить людей. Каждый член команды должен знать свою вахту, должность по боевому расписанию, койку и место в столовой. Также не следовало забывать о приказах-инструкциях, касающихся постоянного распорядка, о принятии на борт припасов и многих других вещах. Выполнение этих обязанностей постоянно прерывалось испытаниями орудий и сбрасывателей глубинных бомб, водонепроницаемости обтекателя асдика, бесчисленных приборов и устройств на борту. При каждом испытании присутствие офицера было обязательным, а поскольку офицеров на борту было только двое – Ланг и я, – забот хватало. Был еще один старшина – помощник капитана, – который должен был нести вахту и считался скорее офицером, чем нижним чином. Но этот чин на флоте не был популярным и, когда патрульная служба как следует развернулась, был упразднен. Вместо него на судах появились молодые младшие лейтенанты. Некоторые помощники капитана-старшины остались только на рыболовных траулерах. Им достаточно было иметь только удостоверение помощника капитана, выданное министерством торговли. Помощник на арктическом траулере должен был иметь удостоверение капитана, а значит, мог стать капитаном в патрульной службе, получая далеко не лишнее ежегодное денежное вознаграждение из сумм, выделяемых военно-морским резервом (ВМР). Наш, который был лучше многих, выглядел довольно бледно, впервые познакомившись с морской болезнью. Ланг и я решили, что для несения вахты он совершенно непригоден, и для нас потянулись долгие месяцы «вахты и вахты».

С кормы от нас в доке стоял большой пассажирский лайнер, который переоборудовали в вооруженный вспомогательный крейсер. Возле него на причале возвышалась груда восхитительных матрасов – их выбросили, когда ликвидировали пассажирские каюты. Как-то раз, вернувшись вечером на судно, я остановился поговорить со старшиной-рулевым.

– Не правда ли, сэр, жалко эти чудесные матрасы. Ведь они пропадут – их вот-вот отвезут на свалку на радость крысам.

– Конечно.

– А как вы считаете, сэр...

– Я не желаю ничего знать о ваших греховных желаниях, старшина, – перебил я его и решительно направился к трапу. Правда, по пути я все же слегка притормозил: – Старшина!

– Сэр?

– Надеюсь, вы понимаете, что я могу не заходить на жилую палубу, пока мы не уйдем из Ливерпуля? Доброй ночи!

Моя каюта располагалась в кормовом конце старого рыбного трюма. От жилых помещений команды ее отделяла тонкая переборка. Следующие полчаса сквозь перегородку до меня доносились характерные звуки, свидетельствующие о том, что люди таскают что-то громоздкое и неудобное. Топот многочисленных ног долго не стихал.

На следующее утро груда матрасов на причале изрядно уменьшилась, причем большинство из них теперь выглядели слишком грязными и изодранными, чтобы можно было заподозрить их недавнюю принадлежность комфортабельному лайнеру. Очевидно, местные крысы проявили завидную оперативность.

Как только корабль был готов, мы вышли в реку Мерси для проверки компаса и испытания орудий, затем вернулись к причалу в доке Биркенхеда. На следующее утро мы получили приказ следовать в другой док принимать запасы. Поскольку это было довольно далеко, я позвонил в штаб флаг-офицера в Ливерпуле и попросил прислать лоцмана. Мне ответили, что пока все лоцманы заняты, да и траулеры обычно переходят с места на место самостоятельно, не прибегая к посторонней помощи.

Пришлось отправляться в путь. Вообще-то я считал, что знаю район доков достаточно хорошо, как-никак они находились совсем рядом с моим домом.

– Ничего страшного, – гордо заявил я Лангу, – я сам сработаю за лоцмана, раз уж нам никого не дают.

Это было не только самонадеянно с моей стороны, но и глупо, поскольку в нашем распоряжении имелся только схематичный план доков на общей карте Мерси. На нем был изображен проход, в который мы направились, причем довольно-таки резво, испытывая законную гордость своей недюжинной самостоятельностью.

Обойдя док, мы обнаружили кирпичную стену, преграждавшую путь. Местные власти по неизвестной причине решили закрыть именно этот проход, не удосужившись внести соответствующие изменения в карты. Остановка была, мягко говоря, вынужденной. Стена оказалась прочной, и после соприкосновения с ней «Лох-Тулла» стала на 10 футов короче, чем раньше.

К счастью, такие траулеры, как «Лох-Тулла», имеют так называемый «мягкий нос». Это означает, что собственно судно начинается с носовой водонепроницаемой переборки. Идея заключалась в том, что, если такой траулер во время промысла в Белом море и в арктических водах в районе острова Медвежий попадет в паковый лед, его нос будет не ломаться, а сминаться. Поэтому мы, конечно, слегка испортили внешний вид судна и отсрочили свой выход в район боевых действий, но никаких серьезных повреждений не нанесли.

Уже на следующий день судно поставили в сухой док для производства ремонта. На замену форштевня и пластин обшивки носовой части ушло четверо суток. Я опасался, что от сотрясения при ударе могли пострадать опоры двигателей, но все оказалось нормально. «Мягкий нос» траулера принял весь удар на себя и пострадал только сам.

Пока шел ремонт, меня вызвали в следственную комиссию, созданную в штабе флаг-офицера. Обратившись ко мне, председатель задал вопрос:

– Вы командуете траулером его величества «Лох-Тулла»?

– Нет, сэр.

– Что значит – нет? – Он раздраженно взглянул на меня поверх очков. – Конечно вы.

– Нет, сэр. Я – ответственное лицо, но не командир корабля. Его командиром является шкипер Ланг.

– Как это? Вы находитесь на траулере, вы – старший офицер...

– Я – командир подразделения, сэр, и отвечаю за действия подразделения противолодочных траулеров. Я живу на «Лох-Тулле», потому что здесь созданы соответствующие условия, которых нет на другом судне моего подразделения, но при необходимости могу выходить в море и на нем.

– Ну ладно, это все формальности. Расскажите, что случилось.

– Мы обратились с просьбой о выделении лоцмана и получили отказ. «Лох-Тулла» – 900-тонный траулер, сэр. Мне кажется, здесь в штабе не понимают, насколько велики арктические траулеры. Все думают, что это обычные 120-тонные дрейфтеры. С «Лох-Туллы» снята вся рыболовная оснастка, а на носу установлено орудие. При этом она сидит в воде носом на два фута выше своего нормального дифферента. Управлять ею приходится очень быстро, иначе нос сносит по ветру. Как командир подразделения могу вас заверить, что Ланг превосходно справляется с капитанскими обязанностями. Убежден, что после того, как мы выпол-

нили неверный поворот, избежать столкновения было невозможно. – Я вещал очень уверенно, чувствуя себя уже не узником дока, а многоопытным и велеречивым адвокатом.

Слово взял секретарь комиссии:

– Думаю, нам придется отложить рассмотрение вопроса до возвращения адмирала. Комиссия собралась, чтобы рассмотреть дело лейтенанта-командера Райнера. Не думаю, что мы можем так легко переключиться на шкипера Ланга.

– Когда он возвращается?

– Завтра вечером.

– А мы завтра утром уходим в Портленд, – радостно проинформировал я.

– Ну что ж, – засмеялся председатель комиссии, – считайте, что вам повезло.

Утром мы вышли в море, и больше никто и никогда не напоминал нам об этом злосчастном эпизоде. Хотя я еще несколько недель самым внимательным образом исследовал почту, опасаясь обнаружить в ней конверт от адмирала из Ливерпуля.

Вечером после заседания комиссии я отправился на «Иглет» навестить капитана Элгуда. Там все оставалось по-прежнему, только на корабле теперь был поднят флаг адмирала. Здесь проходили обучения команды торговых судов, на которых для самозащиты было установлено вооружение. Когда на доселе мирный сухогруз устанавливали орудие, его команда отправлялась на «Иглет», чтобы научиться им пользоваться. На орудийной палубе слышались лязганье затворов и отрывистые команды офицеров-артиллеристов. Народу было очень много.

Ничего не успело измениться – ведь с тех пор, как я покинул корабль, не прошло и месяца. А мне казалось, что уже миновала вечность.

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.