



Вольфганг Франк

# МОРСКИЕ ВОЛКИ

*Германские подводные лодки  
во Второй мировой войне*

Вольфганг Франк

**Морские волки. Германские  
подводные лодки во  
Второй мировой войне**

«Центрполиграф»

## **Франк В.**

Морские волки. Германские подводные лодки во Второй мировой войне / В. Франк — «Центрполиграф»,

Книга, основанная на документальных материалах, повествует о боевых действиях подводного флота Германии в 1939-1945 годах, включая предысторию зарождения подводного оружия. Автор описывает основные операции «морских волков», приведшие Германию к той черте, за которой начинался полный контроль над морскими коммуникациями. И лишь научно-технические достижения, эффективная оперативная тактика, доведение до совершенства групп «охотников-истребителей» английских и американских военно-морских сил способствовало поражению немецкого флота на море.

## Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА	6
ПРЕДИСЛОВИЕ К ПЕРВОМУ АМЕРИКАНСКОМУ ИЗДАНИЮ	8
Часть первая	10
Глава 1	10
Глава 2	14
Глава 3	18
Глава 4	23
Конец ознакомительного фрагмента.	24

# **Вольфганг Франк**

## **Морские волки. Германские подводные лодки во Второй мировой войне**

Охраняется Законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

## ПРЕДИСЛОВИЕ ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Эта книга написана в тот период, когда в памяти миллионов и миллионов людей еще свежи были воспоминания о Второй мировой войне, и выдержала семь (!) изданий в Новом Свете и пять в Соединенных Штатах. Охватывая период действия германских подводных лодок с 1939-го по 1945 год, автор дает также краткую предысторию развития подводного оружия, включая действия германских подводных лодок в Первую мировую войну. Заканчивается книга страницами о Нюрнбергском процессе – ибо главное действующее лицо книги, Карл Дёниц, начинал подводником в Первую мировую войну, а закончил преемником Гитлера на посту номинального главы государства (на три недели) и скамьей подсудимых в Нюрнберге.

В книге мало политики, она лишь временами выступает в качестве фона операций подводных лодок. Заметим, что действия германских подводных лодок во Второй мировой войне начались 3 сентября 1939 года против Великобритании (страдали и суда нейтральных стран, перевозившие грузы в Великобританию) – почти за двадцать месяцев до начала Германией войны против Советского Союза.

Однако мотивы большой политики и послевоенной апологетики слышны в общей подаче материала, и особенно в двух заключительных главах книги. По тону автора можно подумать, что Германию кто-то втянул в ненужную ей войну, а в конце книги его апологетика могла бы показаться смешной, если бы не была циничной, – это когда автор говорит о решимости Дёница продолжать войну, чтобы спасти германский народ от... дальнейших несчастий, а также чтобы предотвратить попадание немецких военнопленных в русские лагеря... до зимних холодов. Чувствуется, что автор хорошо почувствовал, куда дули ветры «холодной войны», и, держа нос по ветру, старался преподнести американскому читателю подходящую аргументацию. Например, об убийствах, насилиях и поджогах, творимых наступающими красными. Создается впечатление, что этот человек, не нашедший ни слова осуждения в адрес своего бывшего фюрера, ничего не слышал о зверствах немцев на оккупированных территориях (так что можно не удивляться тому, что в 1949 году опросы общественного мнения в Западной Германии показывали, что значительное большинство опрошенных образцом государственного деятеля считали Гитлера). Впрочем, в описании автором последствий бомбардировки немецкого города Любека, увиденных глазами Дёница, читается осуждение действий и союзников. И это осенью 1942 года. Но и Дёниц и автор прекрасно знали, что немецкая авиация начала налеты на английские города еще летом 1940 года, а в ноябре того года сровняла с землей Ковентри.

Книга невольно представляется биографическим повествованием о Карле Дёнице – подводнике Первой мировой войны, командующем подводным флотом во время Второй мировой войны, а затем и калифе на час – наследнике Гитлера на посту главы государства. Автор лепит из него образ честного служаки, который-де до конца войны слухом не слыхивал о нацистских концлагерях и массовых убийствах, – знакомый по Нюрнбергскому процессу оправдательный мотив.

В основу же главной части книги легли, очевидно, документы (вахтенные журналы подводных лодок, прочие документы, сообщения прессы), а также устные сведения. Лишь кое-где автор, отталкиваясь, по-видимому, от документов и рассказов, придает изложению событий характер беллетристики.

Книга снабжена компетентным предисловием к американскому изданию, сделанным известным американским адмиралом, и не менее компетентными сносками редактора американского издания (они с цифрой), где он опровергает, подправляет автора или дополняет сказанное им. Очевидно, что эти сноски сделаны после сверки с британскими (в основном) и американскими архивами. Конечно, уточнение географических координат потопленных кораблей

отражает потребности того времени и интересны прежде всего специалистам, но мы оставили эти сноски, они придают книге дополнительный документальный характер.

В книге описываются боевые действия немецких подводных лодок главным образом в Атлантике – где, собственно, в основном и велась подводная война, а подводная война против Советского Союза напрямую отражена лишь в одной главе. Но с 1942 года военные действия на Восточном фронте невольно выступают в качестве основного фона операций немецких подводных лодок в Атлантике, не раз приводится аргументация командующего нацистским подводным флотом Карла Дёница: каждое потопленное у берегов Америки судно – это одним судном грузов меньше для России. А чего стоит такая фраза: «Берлин придерживался позиции, что подводные лодки могут оказать материальную поддержку наземной кампании Германии, только атакуя полярные конвои союзников, направлявшиеся в Архангельск и Мурманск...»

Сноски, помеченные звездочкой, – примечания переводчика, они дают неискушенному читателю пояснения по поводу некоторых исторических событий, персонажей, технических особенностей устройства и функционирования подводных кораблей и терминологии, а также относительно малоизвестных географических названий.

## ПРЕДИСЛОВИЕ К ПЕРВОМУ АМЕРИКАНСКОМУ ИЗДАНИЮ

Большинство из нас помнят, что в двух мировых войнах германские подводные лодки подошли опасно близко к той черте, за которой начинался полный контроль над основными морскими коммуникациями. Установление такого контроля изменило бы ход войны, и ее возможным исходом могло быть поражение союзников.

В Первую мировую войну германские подводные лодки потопили военных кораблей и грузовых судов общим водоизмещением 11 миллионов тонн. Этот исторический опыт, похоже, был забыт Соединенными Штатами и Великобританией. Между двумя мировыми войнами и у нас и в Великобритании считалось, что конвойная система с улучшенными средствами противолодочной обороны почти лишила подводные корабли их жала. До Второй мировой войны Гитлер и некоторые члены его военного штаба также сильно недооценивали стратегическую ценность подводных лодок, укомплектованных высокоподготовленными и решительными офицерами и командами. Некоторые эксперты считают, что, если бы Гитлер имел в 1939 году на полсотни лодок больше, он, возможно, выиграл бы войну.

В «Морских волках» Вольфганг Франк с восхищением передает сагу об исключительных подвигах германских подводников. Об их успехах и неудачах он рассказывает откровенно. Противоречия большой политики среди высшего германского руководства, показанные с особым акцентом на борьбу адмирала Карла Дёница за увеличение количества подводных лодок и подготовку большего числа подводников, напоминают неприятности гросс-адмирала фон Тирпица во время Первой мировой войны. Но плавсостав был далек от этой возни, его задачей было ходить в море и нарушать судоходство противника. «Топить суда» – таков был краткий лозунг их опасной миссии, как это было и для наших отважных подводников в Тихом океане.

Не следует забывать, что, хотя грузовые суда и танкеры не могут выиграть войны, их недостаток может привести к поражению. «Мы должны рассматривать войну на море, – говорил Черчилль, – в качестве фундамента всех усилий Объединенных Наций. Если мы проиграем, ничто другое нам не поможет». Британский премьер-министр также писал: «Атаки подводных лодок были для нас худшим из зол».

«Зло» для немецких «морских волков» означало успех, когда они свирепствовали на океанских просторах, которые называли золотой Запад. Одним из их наибольших успехов была атака на конвой PQ-17 (июль 1942 г.), который шел в незамерзающие воды Мурманска с грузом британской и американской помощи осажденной России: из 33 судов конвоя 22 было потоплено, включая 5 американских. Если бы волна не была повернута вспять, то вполне возможно, что конвойная система была бы приостановлена до тех пор, пока не были бы обеспечены более мощные силы сопровождения.

Все это немцы знали. Автор «Морских волков» пишет: «Он (адмирал Дёниц) продолжал твердо настаивать на том, что главная цель – это топить суда скорее, чем союзники успевают их строить». Можно вспомнить, что в то время приоритетом номер один промышленного производства в Америке было судостроение. Только начиная с мая 1942 года производство новых судов стало превосходить число потерь. Медленно, но верно союзники выигрывали битву в Атлантике. Однако «морские волки» продолжали действовать с неугасающей яростью.

Как же, если коротко, союзники возобладали над подводным противником? Во-первых, с помощью научно-технических достижений в области вооружений и оборудования – таких, как специальные радиолокаторы на самолетах, эффективные гидроакустические приборы на кораблях, гидроакустические буи, размагничивание судов, прицепные устройства-имитаторы – «фоксеры» – против акустических торпед, глубинные бомбы-убийцы в 1000 фунтов. Во-



вторых, путем применения более эффективной оперативной тактики – как, например, усовершенствование эскортирования и противолодочной тактики, доведение до совершенства знаменитых групп «охотников-истребителей», которые с высокой эффективностью использовали наступательные возможности авианосцев и быстрых надводных кораблей. В-третьих, с помощью огромного выпуска грузовых судов в Соединенных Штатах.

Никогда нельзя забывать о неподдающемся расчетам человеческом факторе – о неустрашимых военных и гражданских моряках, невоспетых героях, которые несли на себе тяжести долгой и трудной битвы в Атлантике. Они говорили, что хорошая подводная лодка – это та, которая на дне и заполнена водой.

В 1943 году немцы потеряли в море 30 процентов своих подлодок, к началу 1943 года команды подводных лодок знали, «что только три или в лучшем случае четыре из пяти лодок возвращаются на базу». К лету 1943 года подводные лодки получили шноркель<sup>1</sup>, но было уже поздно, чтобы это могло стать решающим фактором в морской войне.

Битва в Атлантике, часто проходившая в тяжелых штормовых условиях, в мороз, является важной страницей в истории войн на море, потому что от ее исхода в большой степени зависело, кто из непримиримых врагов одержит победу. Эти леденящие душу истории об отважных моряках, которые оставались на своих боевых постах до последнего, даже долгое время зная, что их борьба в действительности проиграна, особо подчеркивают смертельную агрессивность подводных войн. Повторится ли это снова?

*Лиланд П. Ловетт,*

вице-адмирал ВМС США (в отставке)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Шноркель (часто это название приводится в английском прочтении шноркел или сноркел) названное по имени немецкого изобретателя выдвижное заборно-выхлопное устройство (первоначально всплывающее), позволяющее дизелям работать под водой на перископной глубине (у нас его так и называют РДП, то есть работа дизеля под водой). Благодаря этому устройству дизель-электрическим подводным лодкам не нужно было обязательно всплывать для зарядки аккумуляторных батарей и вентиляции отсеков, и это снижало возможность обнаружения лодки.

<sup>2</sup> Ловетт Лиланд командовал эскадрой, производившей 7 ноября 1942 года высадку англо-американских войск в Северной Африке.

# Часть первая

## НАРАЩИВАНИЕ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ МОЩИ

### 1939 – 1944 годы

#### Глава 1

### РОЖДЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

#### (1624 – 1919 гг.)

*Тут пишут, Корнелиус-сын сотворил  
Голландцам невидимого угря,  
И те на нем ходят до порта Дюнкерк  
И топят все тамошние корабли.*

*Бен Джонсон. Рынок новостей, акт III, сцена 1*

Бен Джонсон вставил эти строки в третий акт своей комедии, которую он написал в 1624 году. Это весьма важное упоминание о мастерстве доктора Корнелиуса ван Дребеля, голландца, личного врача короля Англии, изобретателя машины, на которой, если верить сведениям его современников, плавал на ней под водой от Вестминстера до Гринвича.

Это первый зарегистрированный случай успешной подводной навигации. Неизбежно и другие должны были последовать по стопам ван Дребеля. Бен Джонсон ясно дает понять, что уже в те времена люди искали способы борьбы против такого оружия, как морская блокада. Такие поиски были особенно энергичными в тех странах, которые, в отличие от Великобритании, не имели мощного флота. Среди тех, кто разрабатывал и делал подводные суда в XVIII и XIX веках, были американцы Бушнелл и Фултон, француз Густав Зеде, швед Норденфельдт и еще один американец – Джон Холланд.

В 1804 году Фултону удалось заинтересовать своими планами британского премьер-министра Уильяма Питта-младшего, и проекты его подводной лодки «Наутилус» и «электрической торпеды» были тщательно рассмотрены в британском адмиралтействе. Главой военно-морского ведомства в то время был сэр Джон Джервис – потом от стал лордом Сент-Винсентом. Нетрудно себе представить, какое впечатление произвел на государственного мужа от флота этот грандиозный проект. Он сразу понял потенциальную опасность изобретения и попытался похерить его.

«Не смотрите в ту сторону и не трогайте эту штуку! – предупреждал он. – Если мы ее примем, то и другие страны примут, и это будет сильнейшим ударом по нашему превосходству на море, какой только можно себе представить».

Но на эти предостережения не обратили внимания, и при полном одобрении Питта Фултону разрешили проводить свои эксперименты. 15 октября 1805 года корпус старого датского брига «Доротея» был поставлен на якоря в порту Дил под Уолмер-Касл, и Фултон «атаковал» его своей «электрической торпедой». Адская машина взорвалась с огромной силой, расколов бриг надвое, обломки взлетели высоко в воздух.

Сент-Винсент в высшей степени критически отнесся ко всей затее. «Питт – самый большой глупец из когда-либо живших, – прямо заявил он. – Он поощрил форму ведения боевых действий, которая не нужна тем, кто правит морями, и вполне может лишить нас нашего превосходства».

Шесть дней спустя победа под Трафальгаром положила конец надеждам Наполеона на вторжение в Англию, и Великобритания продолжала править волнами с еще большей уверенностью, чем прежде. Если бы все зависело от Англии, то все идеи подводной войны оказались бы преданы забвению.

Но в других странах идеи, выдвинутые Фултоном, стали развиваться дальше. В 1863 году, во время Гражданской войны в Америке, полупогружающийся корабль, снабженный взрывчаткой на конце бруса, совершил наполовину успешную атаку на линкор янки «Нью Айронсайдз», который осуществлял блокаду Чарльстона. На следующий год на том же месте самоходному подводному судну «Хандли» удалось потопить корвет северян «Хаусатоник», но в результате взрыва погиб и атакующий корабль со всей командой. Это был первый и единственный до Первой мировой войны случай успешной атаки подводным кораблем надводного военного корабля.

Далее следует отметить создание во Фьюме<sup>3</sup> английским инженером Уайтхедом автономной торпеды, приводившейся в движение сжатым воздухом, потенциальные возможности которой были вскоре оценены всеми морскими странами. Они начали строить быстроходные торпедоносные корабли. Так зародились флотилии<sup>4</sup> торпедных катеров и эсминцев, которые были составной частью флотов во время Первой мировой войны. И однако, идеальным носителем для торпед была подводная лодка.

Тем временем Франция начала проявлять живой интерес к возможностям подводной лодки и к 1901 году построила не менее 29 моделей лодок с электродвигателем. В то время главной проблемой был поиск надлежащего средства обеспечения движения под водой. Первые изобретатели всецело полагались на электричество или сжатый воздух, потому что считалось невозможным установить двигатель внутреннего сгорания на подводном корабле.

В 1893 году, однако, конгресс Соединенных Штатов призвал разработать подводную лодку, и контракт был вручен молодому школьному учителю, ирландцу по рождению, Джону П. Холланду. После нескольких первоначальных неудач он, наконец, построил «Холланд номер 9», которая в 1900 году была принята ВМФ США. Этот корабль может быть с полным правом назван первой современной подводной лодкой. Революционной стороной этого проекта являлось то, что на лодке был установлен 50-сильный бензиновый двигатель для надводного хода и электромотор – для подводного, то есть, по существу, та же система, которая применяется сегодня<sup>5</sup>. ВМФ США заказал еще шесть таких лодок, пять заказало британское адмиралтейство. Вскоре после этого все морские страны либо разместили заказы на такие подводные лодки, либо приобрели лицензии на их производство.

Германия с нескрываемым интересом наблюдала за этими событиями, но в течение долгого времени германское адмиралтейство воздерживалось от вовлечения в эту гонку. Пришлось Фридриху Альфреду Круппу, крупному производителю вооружений, на собственный страх и риск проявить инициативу, и в июле 1902 года началась работа над его 16-тонной «Форелью». Этот крошечный корабль, всего 12 метров длиной, был построен исключительно в экспериментальных целях, но сразу же хорошо зарекомендовал себя. После того как кайзер проявил интерес к нему, приехав с проверкой, на нем в качестве первого пассажира прокатился адмирал, принц прусский Генрих. Произошло это 23 сентября 1903 года. На следующий год «Форель» была поставлена России в качестве образца трех подводных лодок большего размера для царского флота<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> Фьюме, или Риека, порт на территории современной Хорватии.

<sup>4</sup> Или дивизионы. Мы будем пользоваться немецким термином.

<sup>5</sup> Во время написания книги атомные субмарины только строились.

<sup>6</sup> Заметьте, откуда пошел датируемый 1904 годом и отмечаемый ныне в России день подводника (19 марта).

Первоначальный успех «Форели» в конце концов убедил германское адмиралтейство в необходимости иметь такие корабли, и в сентябре 1904 года Крупп получил первый заказ для германского ВМФ. Адмирал фон Тирпиц, тогда министр ВМФ, высказался за строительство подводной лодки водоизмещением 237 тонн, длиной около 35 метров, с надводной скоростью 10,8 узла и подводной – 8,7 узла. Другими словами, фон Тирпицу нужна была океанская подводная лодка. Пока строилась «U-1», на военных верфях в Данциге началось строительство подводной лодки по проекту самого адмиралтейства. В июле 1912 года Германия начала ставить на лодках дизельные двигатели вместо бензиновых.

К 1914 году подводные лодки полностью «оперились» – прямые наследницы аппарата ван Дребеля, «Черепahi» Бушнелла, фултоновского «Наутилуса», созданий Холланда и Лейка в Америке, Норденфельдта в Швеции и Зеде во Франции.

Разразившаяся в 1914 году война дала подводным лодкам боевое крещение. Их военный потенциал был пока что неведом, потому что мир думал по-прежнему категориями линкоров, одно мощное вооружение которых могло решать исходы сражений на море.

Германия вступила в войну с 42 подводными лодками, часть которых были в полной боеготовности, другие строились. В ходе этой войны будут заложены еще 811 подводных лодок, но до конца войны введены в строй относительно немногие.

Предполагалось, что основным назначением подводных лодок будет атака торговых судов, но выявились существенные разногласия относительно того, как их лучшим образом использовать в этих целях. В международном праве не содержалось положений об этой форме войны, они касались только надводных кораблей. Подводные лодки, несущие в себе огромную разрушительную силу и в то же время весьма уязвимые, не успели стать объектом изучения юристов-международников, специализирующихся на проблемах надводных кораблей, что лишало подводные лодки самого смысла их существования. Принятые нормы международного права требовали, чтобы лодки действовали как надводные рейдеры<sup>7</sup>, а это означало, что командиры подводных лодок должны были остановить торговое судно и связаться с ним, даже если оно явно следовало во вражеский порт, прежде чем потопить его. Они были обязаны обыскать любое нейтральное судно на предмет контрабанды, хотя этот метод делал уязвимыми лодки со стороны вооружения торгового судна. Перед потоплением какого-либо судна командиры подводных лодок должны были принять меры к сохранению жизни экипажа – при том, что на лодках не было пространства для размещения людей. Подводным лодкам нужно было законное право топить любое судно, которое вошло в объявленную опасной зону, безо всякого предупреждения.

Блокада Германии придала первоочередную важность вопросу о потоплении без предупреждения. Желая иметь действенные меры против блокады, командование германского ВМФ требовало неограниченной подводной войны против всех судов в объявленной зоне вокруг Британских островов. Но канцлер фон Бетман-Гольвег не хотел наносить урон нейтральным странам и не давал убедить себя, несмотря на настойчивое давление со стороны адмиралтейства и, в частности, гросс-адмирала фон Тирпица. Подводным лодкам приходилось воевать, образно говоря, с одной рукой, завязанной за спиной. Им не давали возможности показать свои истинные боевые качества, в то время как противник наращивал средства противодействия. Когда, наконец, в феврале 1917 года все ограничения сняли, было слишком поздно – подводные лодки оказались уже не в состоянии выиграть войну, поскольку противник стал слишком силен.

---

<sup>7</sup> Рейдеры – крупные корабли, самостоятельно действующие в военное время на морских коммуникациях противника.

Потопление 22 сентября 1914 года лейтенантом Веддигеном<sup>8</sup>, командиром подводной лодки «U-9», крейсеров «Абукир», «Кресси» и «Хог» позволило британцам ощутить огромный разрушительный привкус нового подводного оружия. Менее чем за час 28 человек на 400-тонной подлодке уничтожили британские корабли общим водоизмещением 40 000 тонн с 2265 членами команд на борту, из которых едва ли треть спаслась.

Мир застыл в оцепенении перед мощью нового оружия: не означает ли это конец британского превосходства на море? Потеря трех крейсеров и нападения на торговые суда быстро разумили Британию относительно масштабов новой угрозы, и она не замедлила сделать правильные выводы. Ситуация требовала нового типа комбинированной военно-политической войны. Появилось требование, чтобы подводные лодки не имели права атаковать будучи невидимыми, а это увеличивало бы и их уязвимость ввиду слабой защищенности.

Для создания морских контрмер – самых широких и дорогостоящих в английской военной истории – требовалось время. Но политические контрмеры можно было применять сразу. Нортклифф<sup>9</sup> запустил во всем мире свою огромную пропагандистскую машину и одновременно начал небывалую кампанию в прессе, чтобы опорочить действия германских подводных лодок против британских торговых судов. Он достиг своей цели, но всем стало ясно, что впервые в своей истории само существование Британии было поставлено под угрозу.

В апреле 1917 года потери торгового судоходства росли из недели в неделю. Подводная лодка не только пробила бреши в обороне жизненной зоны Британских островов, но и поставила под вопрос сам фундамент мощи союзников. Угроза полного крушения туманно маячила на горизонте.

В ноябре 1917 года глава департамента адмиралтейства, занимавшегося борьбой с подводными лодками, представил адмиралу сэру Джону Джеллико баланс сил, задействованных на каждой стороне. В нем указывалось, что «на германской стороне – 178 подводных лодок. Против них Британия использует 277 эсминцев, 30 корветов, 49 паровых яхт, 849 тральщиков, 687 дрейфтеров, 24 колесных тральщика, 50 малых дирижаблей, 194 самолета, 77 противолодочных судов-ловушек и более 100 тысяч мин.

Лишь в 1918 году начала оправдывать себя система конвоев, и потери стали сокращаться. Радиосвязь между лодками, нападавшими на конвои, в те времена была не на высоком уровне. Поскольку торговые суда перестали плавать в одиночку и эскорт эсминцев усиливал противолодочную оборону, началась отливная волна. Программу адмирала Шеера по строительству Германией подводных лодок до конца войны материализовать не удалось.

И вот в 1918 году появились люди, которые утверждали, будто подводные лодки, временами несшие на себе всю тяжесть войны, отжили свое. В конечном итоге – или так казалось – конвойная система и улучшенная противолодочная оборона показали свое превосходство над противником. И все-таки вряд ли вызвал удивление тот факт, что подлодки были среди оружия, которое Германии на все времена запрещалось иметь по Версальскому договору.

---

<sup>8</sup> «U-9» Веддигена позже погибла, протараненная знаменитым британским броненосцем «Дредноут».

<sup>9</sup> Альфред Хармзуорт, или виконт Нортклифф (1865–1922) – британский издатель и политический деятель.

## Глава 2

# РАДУЖНАЯ ПЕРСПЕКТИВА

### (1920 – 1935 гг.)

С течением лет притупилась память о кошмарах подводной войны. Тысячи новых судов мирно бороздили моря, война была поставлена вне закона, о ней больше не говорили. Но британцы не забыли своего «величайшего судного часа», как адмирал Джеллико назвал подводную угрозу. На морских конференциях британские делегаты использовали всевозможные аргументы, чтобы убедить другие морские державы в том, что конвойная система сделала подводные лодки устаревшим оружием, они не смогут далее противостоять противолодочным средствам и в будущих войнах обречены играть лишь вспомогательную роль.

В переговорах по таким вопросам Германия не участвовала, так как перестала быть морской державой. Ее маленький военно-морской флот – рейхсмарине – состоял из нескольких устаревших надводных кораблей. Накопленный опыт германских верфей по строительству подводных лодок – самый широкий опыт в мире – оставался невостребованным.

Однако в эти годы небольшая группа немцев работала в проектно-конструкторском бюро одной голландской судостроительной фирмы. Все они во время войны занимались строительством подводных лодок и теперь использовали накопленный опыт в работе над новыми проектами. Строительные планы охватывали весь мир – Швецию, Финляндию, Южную Америку, Испанию, Турцию. Они касались создания разных типов лодок, и под проектами стояли подписи Техеля и Шюрера – людей, приобретших славу в Великую войну<sup>10</sup>. Эти люди создавали ячейки новой германской подводной техники, которая станет прототипом германских подводных лодок периода Второй мировой войны.

Лодки строились за счет частных средств голландской фирмы: одна 250-тонная в Або, Финляндия, которая впоследствии вошла в финские ВМС, одна 500-тонная в Кадисе, Испания, которую приобрели турки. Германские инженеры, специалисты по работам в доке и морские офицеры контролировали их строительство. Небольшие группы – не более пяти-шести человек – ездили инкогнито в Финляндию и Испанию. Корабельные офицеры старшего командного состава, офицеры инженерных служб, конструктора под видом бизнесменов, студентов, рабочих или инженерных сотрудников голландской фирмы набирались нового опыта в строительстве подводных лодок. Их учителями были ветераны дела – Бройтигам и Папенберг, имя которого впоследствии получило дальномерное устройство, известное всем подводникам.

25 июня 1933 года горстка офицеров и около 60 старшин и матросов были собраны в одной из казарм Киль-Вика. Казарма была отремонтирована, и в ней закипела работа вновь созданной команды. На ленточках бескозырок значилось: «Школа противолодочной обороны». Официально школу основали для создания современной системы противолодочной обороны, но в ней работали и первичные курсы подготовки будущих командиров подводных лодок, старшинского и рядового составов.

Весной 1934 года в международных поездках, курсировавших между Треллеборгом<sup>11</sup> и Стокгольмом, можно было видеть молодых людей, ехавших на север поодиночке и парами. Они не вызывали чьего-либо любопытства, а сами ничего не рассказывали. В конце концов, много немецких туристов ездили на отдых в Швецию и Финляндию. Эти молодые люди все лето участвовали в испытаниях новой подлодки. Все лето они выходили из Або в море, про-

---

<sup>10</sup> Так автор пару раз называет Первую мировую войну как она виделась со стороны официальной Германии.

<sup>11</sup> Треллеборг – город и порт на южном побережье Швеции.

водили погружения, проверяли работу вооружения, потом лодку передали финскому ВМФ. После этого они вернулись в Германию.

Тем временем на верфях «Дойче верке» и «Германия» выросли загадочные, бдительно охраняемые крытые сооружения. Без специальных пропусков, тщательно проверяемых, туда никого не допускали.

В первой половине 1935 года Лондон стал местом политического события первостепенной важности: Англия и Германия заключили морское соглашение<sup>12</sup>. Вызов британскому морскому могуществу был одной из причин Первой мировой войны, и данным соглашением Германия показывала, что ее планы перевооружения не направлены на гонку вооружений на море. Стороны были полны решимости не допустить новой войны между двумя странами, и морское соглашение служило осязаемым доказательством этой решимости. Германия добровольно ограничивала свой военный флот 35 процентами от британского, что не должно было представлять опасности для Британии, в то время как Франции, например, разрешалось иметь 60 процентов от британского флота. Среди других статей соглашения были и статьи относительно подводных лодок: Германии разрешалось иметь 45 процентов от сравнительно небольшого британского подводного флота, а при определенных условиях этот потолок мог быть поднят до 100 процентов. Таким образом, Версальский договор, который более десяти лет надежно сдерживал развитие германского военного флота, уступил место добровольному соглашению, которое, казалось, должно было исключить всякую возможность военного конфликта между двумя странами. Главнокомандующий ВМС Германии адмирал Редер получил возможность разработать план создания небольшого, но хорошо сбалансированного флота. План был рассчитан примерно на восемь лет.

В июне 1935 года одна из стен загадочных сооружений в германских доках была убрана, и мощный плавкран «Длинный Генрих» аккуратно перенес первую послевоенную германскую подводную лодку на воду. 28 июня она во время пышной церемонии была принята в состав ВМФ. Далее с интервалами в две недели на воду было спущено еще 11 лодок. Это были 250-тонные субмарины, созданные по образцу построенной в Финляндии, – маленькие юркие корабли, которые в шутку называли «каное». И первые шесть лодок – от «U-1» до «U-6» – были укомплектованы теми подводниками, кто учился в школе противолодочной обороны, и теперь они на практике проверяли свои теоретические знания. У Германии не было подводных лодок в течение пятнадцати лет. Молодые офицеры были детьми, когда окончилась Первая мировая война, и учиться им пришлось с азов.

Поступил заказ на создание первой оперативной флотилии подводных лодок, и тут появилась кандидатура Дёница на командование флотилией. В то время он был фрегаттенкапитаном – капитан 2-го ранга – и командовал крейсером «Эмден», возвращавшимся из похода вокруг Африки в Индию. Он хотел остаться на крейсере и как можно скорее пойти в новое дальнее плавание. Такой дальний поход, помимо политического пропагандистского эффекта, давал и неоценимый практический опыт. Дёница и командира крейсера «Карлсруэ», тоже недавно возвратившегося из дальнего плавания, пригласили на доклад к главнокомандующему ВМС. Адмирал Редер выслушал их доклады, а затем обратился к командиру «Эмдена»:

– Я высоко ценю ваше желание остаться командиром крейсера «Эмден» и на следующее плавание, но решил, что вы будете командовать первой флотилией подводных лодок.

В этот вечер Дёницу наверняка вспомнились события восемнадцатилетней давности, потому что назначение на подводные лодки оживило в памяти события военного прошлого...

Во время одного из первых походов лодка, на которой он служил, в подводном положении столкнулась с каким-то объектом, потеряла управление и пошла на дно. Лишь на глубине 50 метров удалось остановить неуправляемое погружение, а затем и всплыть. Верхняя палуба

---

<sup>12</sup> В тексте не указана дата морского соглашения. А оно было подписано всего за десять дней до этого события 18 июня.

была искорежена, орудие пришло в негодность, перископы погнуты. Последующие десять дней пришлось двигаться вслепую, при каждом всплытии рисковать оказаться среди противолодочных кораблей с глубинными бомбами наготове.

Вспомнил он наверняка и свое первое командование. Это была подводная лодка «UC-25», на которой он подкрался к пирсу в порту Аугуста на Сицилии и потопил британское ремонтное судно «Сиклопс».

Свое последнее боевое задание он выполнял в качестве командира подводной лодки «UB-68», которая была замечательна тем, что в подводном положении плохо поддавалась управлению. 4 октября он совершил надводное нападение на конвой в Средиземном море, торпедировав одно судно, которое отстало от конвоя, потом поспешил в голову конвоя, чтобы на рассвете произвести еще одну атаку – из подводного положения. Он начал погружение, когда лодка вдруг с сильным дифферентом на нос камнем пошла на дно. Когда показатель глубины стал достигать опасной отметки, старший помощник вырубил освещение, чтобы команда не видела, как глубоко они погрузились. От избыточного давления взорвались два резервных воздушных резервуара, и Дёниц понял, что есть единственный способ спасти лодку от погружения на глубину, с которой не вернуться. Он продул все балластные цистерны<sup>13</sup>, и подводная лодка, по-прежнему неуправляемая, выскочила на поверхность как пробка – прямо под дула крейсера и нескольких эсминцев. Вокруг стали падать снаряды. Командир дал приказ снова погрузиться, но ему доложили, что нет сжатого воздуха. Противник тем временем пристрелялся, и один снаряд пробил боевую рубку. Дёниц с командой, покинув лодку, затопили ее. Их подобрал британский эсминец, но на его борту недосчитались нескольких подводников, в том числе механика Йешена, который, выполнив приказ о затоплении корабля, ушел под воду вместе с ним.

Маленькая группа спасенных прибыла на Мальту, оттуда началось долгое путешествие в Англию. Последовали три месяца жизни в лагерях военнопленных Шотландии и Англии, где часто приходилось слышать популярный призыв «повесить командиров подводных лодок».

Дёниц начал планировать возвращение в Германию одним-единственным способом – репатриироваться в качестве военнопленного, у которого не в порядке со здоровьем, а точнее, с головой. Дёниц сознательно и неуклонно разыгрывал душевнобольного, играя в детские игры с пряниками и фарфоровыми собачками, которые можно было купить в магазине, и делал это так виртуозно, что даже его старпом поверил в невменяемость командира. Дёниц попал в больницу по более серьезному случаю, и там другой командир подводной лодки – лейтенант фон Шпигель – посоветовал ему:

– Притворяться чокнутым – это здесь не помогает, уже пробовали. Нет ли у тебя, Дёниц, хвори посерьезнее – малярии или еще чего?

И вдобавок к «умопомрачению» он получил ярлык страдающего «рецидивом старого тропического заболевания». Наконец, привязанный к носилкам, он услышал диагноз английского врача – диагноз, ради которого он так старался.

– Типичный случай для репатриации. Внесите его в список.

Наконец-то он дома, но как все изменилось! Его принял корветтенкапитан – капитан 3-го ранга Шульце, под началом которого он служил на подлодке в Средиземном море. Теперь Шульце занимался набором офицеров для восстановления крошечного послевоенного флота Германии.

– Ты к нам присоединишься, Дёниц? – спросил Шульце.

От ответа Дёница зависела вся его будущая карьера.

– А у нас будут снова какие-нибудь лодки? – поинтересовался Дёниц.

– Да, я уверен, – ответил Шульце. – Через несколько лет, конечно.

---

<sup>13</sup> На подводных лодках принято говорить «цистерна».



И Дёниц решил дальше служить своей стране в качестве офицера ВМФ.

И вот это предсказание оправдалось через много лет, в 1935 году. И руководить возрождающимся подводным флотом поставили Дёница. Если взглянуть на этот факт в перспективе, то здесь была какая-то высшая воля.

27 сентября 1935 года первая флотилия подводных лодок – имени Веддигена – официально вошла в состав военно-морского флота.

### Глава 3

## ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ (1935 – 1939 гг.)

Первоначальная ячейка подводного флота состояла из плавбазы «Саар» и трех «малюток» под командованием лейтенантов Гроссе, Лооса и Фрайвальда. Дёниц установил два фундаментальных принципа: во-первых, все учебные задачи должны быть построены с учетом условий настоящей войны, и, во-вторых, офицеры и команда должны проникнуться энтузиазмом и работать с полной самоотдачей и преданностью делу. Лодка должна находиться как можно дальше в море, при любой погоде, над водой или под водой. И действительно, «Саар» и трех его маленьких спутников редко можно было видеть в порту.

Будучи в море, Дёниц переходил с лодки на лодку, обучая молодых командиров азбуке управления кораблями. Когда он находился на мостике, его флагманский механик<sup>14</sup> ходил из центрального поста в машинный отсек, оттуда в электромоторный, заставляя членов механической боевой части, от офицеров-механиков до матросов-дизелистов и электриков, упражняться в том, чтобы ориентироваться в лодке с закрытыми глазами. Это был «папа» Тедсен, который прошел путь от матроса до инженер-адмирала.

Потом лодок стало шесть. Вначале лодки работали поодиночке, а потом стали отрабатывать атаки на конвой группами – конвой представлял собой «Саар». Дёниц не удовлетворялся тем, что отрабатывали теорию и практику, он учил, что в подводной войне невидимость – залог успеха, и развивал у подводников чутье относительно того, когда противник может их видеть, а когда нет.

Отработка задач в условиях, приближенных к боевым, неизбежно была связана с повышенной опасностью даже в мирное время. В ноябре 1936 года подводная лодка «U-9» в ходе атаки учебной цели – старого судна – получила пробоину в результате столкновения и затонула в Любекском заливе. Годом позже «U-12» оказалась на волосок от гибели, когда вся флотилия выполняла задачу по глубоководному погружению. Но на риск и даже жертвы приходилось идти, учитывая, что это повышало эффективность действия кораблей в боевых условиях.

В день, когда германской армии было приказано оккупировать Рейнскую область в ходе операции, которую подводники называли «первой пунической войной»<sup>15</sup>, подводные лодки, как всегда, занимались боевой подготовкой в районе Менс-Клинт Балтийского моря. Вдруг был получен приказ прекратить учения, вернуться на базу и готовиться к войне. Из Киля лодки по Кильскому каналу были переведены в Брюнсбюттель, где загрузили торпеды и в 4 часа утра вышли на позиции – дожидаться «противника». Два дня спустя операция была прекращена. Беспрепятственно и под приветствия жителей германские войска завершили оккупацию Рейнской области. «Первая пуническая война» закончилась.

Поступили новые лодки, боевая подготовка шла своим ходом. Появились 1-я, затем 7-я и 9-я флотилии. После «каноз» появились лодка серии VII – 500-тонная и первые более крупные лодки, прозванные «морскими коровами». Всем флотилиям, как действующим, так и находившимся в стадии планирования и формирования, присваивались имена асов Первой мировой войны – Веддигена, Зальцведеля, Эсмана, Вегенера, Хундиуса, Лооса.

---

<sup>14</sup> Главный механик в штабе флотилии.

<sup>15</sup> По одному из Локарнских договоров 1925 года Рейнская область объявлялась демилитаризованной зоной. 7 марта 1936 года Гитлер расторг договор и оккупировал область. В названии «первая пуническая война» чувствуется намек на то, что это только первая война Германии: всего Пунических войн между Римом и Карфагеном в III-II веках до н. э. было три.

Возникла проблема, какими лодками лучше оснащать флотилии. Германское адмиралтейство мыслило категориями 2000-тонных лодок, а Дёниц выступал за большее число меньших по размерам лодок, которые, как он считал, удобнее в действиях против торговых судов и менее уязвимы со стороны противолодочных средств. Он утверждал, что во время войны лучше иметь две меньшие лодки на двух позициях, чем одну большую на одной позиции, ибо таким образом шансы на успех удваиваются. Он выступал за основной тип оперативной лодки водоизмещением 740 тонн, которая имела бы запасные торпеды в герметичных контейнерах вне прочного корпуса и обладала бы большим радиусом действия. В целом он добился своего, потому что на его концепции была основана базовая подводная лодка серии VII, которая покажет свою эффективность против конвоев во Второй мировой войне.

Он также разработал совершенно новый тактический арсенал. В Первую мировую войну подводные лодки действовали поодиночке и вне связи друг с другом в определенном для каждой районе. Но в будущей войне благодаря усовершенствованию радиосвязи появлялась перспектива наносить массированный координированный удар по конвоям, направляя лодки в определенный район по радио.

Подводные лодки прошли первую настоящую проверку на морских маневрах 1937 года. Около 20 лодок было привлечено для «атаки и уничтожения» конвоя, защищенного всеми известными видами противолодочной обороны, который направлялся из Восточной Пруссии в Свиномюнде. Суда были обнаружены и атакованы, и, несмотря на все меры противолодочной обороны, «уничтожены» – такую оценку вынесли наблюдатели. Позднее зона маневров расширялась до Северного моря и даже до Атлантики. Весной 1937 года германские подводные лодки участвовали в организации международного контроля во время гражданской войны в Испании<sup>16</sup>.

В мае 1938 года Дёниц направил главнокомандующему ВМС специальный меморандум. В прессе перед этим было опубликовано британское заявление с осуждением концепции «Великой Германии», и Дёниц доложил своему руководству, что для германского флота было бы неверно придерживаться доктрины, гласящей, что конфликт Англии и Германии невозможен ни при каких обстоятельствах, и выступил за немедленное ускорение строительства подводных лодок.

Ответ на его меморандум пришел через несколько дней. Из него следовало, что никаких изменений в планах «сбалансированного» развития ВМФ или увеличения числа подводных лодок не предусматривается. Из руководства флота лишь адмирал Денш, начальник разведки флота, выступил в поддержку Дёница. «Мы должны, – говорил Денш, – строить подводные лодки на каждой реке, каждом лугу, замаскировав объекты под окружающую зелень». Но ни его мнение, ни мнение недавно повышенного в звании до коммодора Дёница не было принято во внимание. Тогда господствовало повальное и глубоко укоренившееся убеждение, что новое столкновение между двумя великими странами приведет к упадку обеих и окажется разрушительным для всего мира, и его ни в коем случае нельзя допустить.

Судетский кризис, или «вторая пуническая война», осенью 1938 года стал причиной того, что подводные лодки снова были приведены в состояние готовности к войне. Хотя командующий подводным флотом находился в отпуске, все приготовления прошли гладко, и лодки пришли в движение в тот же вечер. Но в то время как они проходили Кильский канал, по радио объявили о заключении Мюнхенского соглашения. «Вторая пуническая война» закончилась, не успев начаться.

По всей Германии прокатился вздох облегчения и благодарности за сохранение мира. Тем не менее Дёниц продолжал настаивать на развитии строительства подводных лодок в рам-

---

<sup>16</sup> Это при том, что регулярные немецкие части (как и итальянские «добровольцы») участвовали в гражданской войне на стороне франкистов.

ках морского соглашения. Была удовлетворена его просьба о направлении плавбаз вместе с подводными лодками в дальние плавания, но он не получил никаких уступок в том, что касалось программы строительства подводных лодок.

Примерно в это время в Киль к Дёницу приехал инженер по фамилии Вальтер, который изобрел газовую турбину, использующую разложение перекиси водорода. Он продемонстрировал ему ценность топлива «аурол» для движения под водой и попросил, чтобы Дёниц поддержал его, потому что в адмиралтействе, куда он обращался и предлагал свое изобретение, кажется, не оценили его значимости. Инженер утверждал, что лодка, построенная по его проекту, могла бы развивать под водой скорость от 23 до 25 узлов, причем без труда и в течение долгого времени.

Дёниц сразу же оценил возможности нового изобретения и обещал свою полную поддержку<sup>17</sup>. Но зная, как докладные записки застревают в кабинетах, Дёниц решил найти случай и поговорить с главнокомандующим. Когда наконец это удалось, адмирал Редер выслушал его внимательно, но довольно скептически. Редер подчеркнул, что идея Вальтера получила достаточную поддержку в соответствующих отделах адмиралтейства, но для воплощения столь революционного процесса в жизнь потребуется так много времени, что предприятие окажется неэкономичным. Дёниц ответил, что, даже если идеи Вальтера и не получают полного подтверждения на испытаниях, игра все равно стоит свеч.

Прошло немного времени, и Вальтер снова пожаловался, что германское адмиралтейство по-прежнему проявляет безразличие к его проекту, и Дёниц вновь попытался оказать давление в поддержку Вальтера, потому что он отнюдь не был уверен, что столкновения с Англией не будет «ни при каких обстоятельствах». Эти сомнения побудили его запланировать «военную игру» с прицелом на боевые действия против Англии. Район игры выбрали в Атлантике, а тактическим рисунком – нападение «стай» на охраняемые конвои. В январе 1939 года он рапортовал об итогах учений, заключив свой рапорт революционным предложением: «Мне нужно по крайней мере 300 подводных лодок, иначе я не смогу добиться решающих результатов в войне, независимо от того, как хорошо будет подготовлена каждая отдельная подводная лодка. При том числе подводных лодок, которые есть в строю и в строительстве, я смогу добиться не больше чем серии булавочных уколов». Судьба этого предложения оказалась не лучше, чем судьба предыдущих.

Мемельский инцидент<sup>18</sup> – «третья пуническая война» – весной 1939 года позволил подлодкам провести практические маневры на Балтике, в районе Свиномюнде. Потом германский флот совершил весенний поход в Лисабон, Сеуту<sup>19</sup> и далее в Западное Средиземноморье. Поход стал прекрасной школой для 20 с лишним подводных лодок, принявших в нем участие. Вблизи мыса Сент-Винсент состоялись учения по атаке подводными лодками вспомогательных кораблей в сопровождении эскорта, и снова результаты оправдали теории Дёница и систему боевой подготовки. После серьезнейшего анализа он оказался удовлетворенным тем, что тактика «стай» принесла успех, и пребывал в уверенности, что она принесет успех и на войне. Несмотря на свою малочисленность, подводный флот превращался в грозное и хорошо управляемое оружие.

<sup>17</sup> После войны доктор Вальтер и другие немецкие ученые были доставлены в Великобританию и работали несколько лет на компанию «Виккерс-Армстронг лимитед» в Бэрроу-ин-Фернесс, где была спущена на воду первая британская лодка «Эксплорер» с «турбиной Вальтера». Это произошло 5 марта 1954 года спустя двадцать лет после первых экспериментов Вальтера.

<sup>18</sup> 22 марта Германия захватила Мемельскую область. Это историческое название территории современной Клайпеды (бывший Мемель) с окрестностями. Область была захвачена Тевтонским орденом в XIII веке, а после Первой мировой войны передана Литве.

<sup>19</sup> Город и поныне остающийся испанским в Испанском Марокко.

В середине июля 1939 года гросс-адмирал Редер присутствовал на учениях всех лодок в Балтийском море и после учений выступил перед офицерами в Свинемюнде.

– Люди каждый день и каждый час говорят о войне, – сказал он. – Но я могу заявить, что фюрер сказал мне лично, что ни при каких обстоятельствах не будет войны с Западом. Такая вещь означала бы *finis Germaniae*<sup>20</sup>.

Редер заразился уверенностью Гитлера после помпезной речи того перед генералами. В частной беседе с Редером Гитлер как-то сказал: «У меня есть три способа хранить секреты. Первый – это частная беседа один на один с кем-либо. Второй – это мысли, которые я держу при себе. И третий – это то, о чем я даже сам думать не смею». Здесь был, очевидно, скрытый совет, Гитлер имел в виду: «Верь только тому, что я говорю приватно, а не вводи себя в заблуждение тем, что я говорю публично». Редер помнил этот его совет, и его убеждение, что Гитлер не собирается воевать, основывалось на личных беседах с Гитлером.

Капитан 1-го ранга Дёниц был настолько впечатлен тем, с каким убеждением Редер неоднократно цитировал Гитлера, что решил взять долгожданный отпуск. Однако в офицерской кают-компании он позже сказал:

– Одно можно сказать с уверенностью: если война придет, то Англия будет против нас. Насчет этого не заблуждайтесь.

Весь август международная напряженность нарастала и приближалась к пределу. Поступали сообщения, что британский и французский флоты принимали меры предосторожности. Дёниц, которого отозвали из отпуска по телефону, получил соответствующие указания, и в середине августа весь небольшой подводный флот покинул свои базы в Северном и Балтийском морях. Все лодки заняли заранее назначенные им позиции в Атлантике и Северном море с приказом не обнаруживать своего присутствия, пока длится мир.

Наступил сентябрь, лодки оставались на своих позициях. Погода стояла тихая, почти умиротворяющая, на лодках несли обычную службу, вахта сменяла вахту.

...3 сентября, полдень. Командир подводной лодки стоит на мостике и, опираясь на поручень, переговаривается с механиком. Вдруг снизу из динамика доносится тревожный сигнал, потом слышно, как кто-то быстро поднимается по трапу боевой рубки, потом в люке появляется красное лицо молодого матроса.

– Господин командир, только что передали по радио: война с Англией!

Несколькими минутами позже приходит радиogramма из германского адмиралтейства, подтверждающая это сообщение: «Немедленно начинайте боевые действия против Англии». Часы показывали 15.40 сентября 3-го дня.

Перед самым началом войны Дёниц перевел свой штаб из Свинемюнде в казармы на окраине Вильгельмсхафена. Здесь 3 сентября утром он проводил совещание с офицерами штаба, когда ему было передано срочное сообщение. В нем был перехваченный британский сигнал всем военным кораблям и торговым судам, состоявший из двух слов, переданных открытым текстом: «TOTAL GERMANY». Это означало, что Англия объявила войну Германии. Дёниц вскочил с места и начал в возбуждении ходить по комнате.

– Проклятье! – воскликнул он. – Опять мне через это проходить?!

Внезапно он покинул совещание и прошел в свой кабинет, где в течение получаса оставался наедине со своими мыслями, а тем временем его штаб готовил приказы для передачи на лодки, находившиеся на позициях.

Вернулся он уже оправившимся от первоначального шока, и его офицеры не чувствовали в нем больше ничего, кроме энергии и решимости делать то, что необходимо.

---

<sup>20</sup> Конец Германии (*лат.*).

– Какие шаги вы предприняли? Покажите ваши проекты приказов... Очень хорошо, так и дальше поступайте.

Одоблив приказы, он перешел к большой карте, закрывавшей одну из стен. На ней были очертания береговой линии Северного моря, Британских островов, Восточной Атлантики. В последующие пять лет при постоянном внимании Дёница эта карта покрывалась пометками и расширялась, пока не вобрала в себя почти все океаны. А теперь, наблюдая, как офицеры штаба прикалывают на карту флажки, отмечающие позиции подлодок, он с горечью вспоминал свои безуспешные попытки увеличить подводный флот. Если бы его послушали, думал он, сейчас можно было бы развернуть против англичан еще лодок 30.

## **Глава 4**

### **ПЕРВЫЕ УСПЕХИ**

#### **(сентябрь – октябрь 1939 г.)**

Начало войны застало лодки у западного подхода к Ла-Маншу в относительно спокойном море. Но там, где раньше было беспрестанное движение в обе стороны, царил полный покой – ни дымка, ни мачты. Напрасно впередсмотрящие час за часом выискивали во всех секторах горизонта признаки жизни.

4 сентября в мировой прессе появились сенсационные заголовки: британский пароход «Атения» затонул от загадочного взрыва в первый же день войны. Вначале никто не знал причин катастрофы. «Германские подводные лодки!» – кричала британская пресса. «Диверсия! – отвечал из Берлина доктор Геббельс. – Диверсия, специально организованная в Англии, чтобы запугать англичан Германией». Отстукивали буквопечатающие телеграфные аппараты и звонили телефоны между адмиралтейством в Берлине и командованием подводного флота. В отсутствие сообщений от какой-либо из подводных лодок обе инстанции чистосердечно заявляли, что ни одна из лодок не имеет никакого отношения к гибели «Атении».

Тем временем подводные лодки, находившиеся на позициях, за ночь с 3 на 4 сентября и за весь день 4 сентября ничего не обнаружили. Только утром 5 сентября, когда «каное» занимались постановкой мин вдоль британских берегов, «U-48» натолкнулась на пароход, следовавший в Шотландию. Лейтенант Шульце, приближаясь к нему, из осторожности не злоупотреблял перископом, однако успел обратить внимание, что на цели не было флага или надписей, свидетельствовавших о его принадлежности к нейтральной стране.

– По местам стоять к артиллерийской атаке! Радиорубка, доложите, использует ли цель радиосвязь. Всплываем!

Война для «U-48» началась после того, как она всплыла из глубины. Не обращая внимания на тяжелые волны, перехлестывавшие через верхнюю палубу, артиллеристы бросились на свои боевые посты, выпустив первые снаряды еще до того, как поступил приказ «пли!». Белые столбы воды взметнулись возле цели, которая резко отвернула и показала британские опознавательные знаки. В следующий миг в наушниках радиста подводной лодки громко и отчетливо зазвучали сигналы азбуки Морзе.

– Командир, судно передает! «Ройал Септр» преследуется и обстреливается подводной лодкой. Координаты...

Это меняло дело. Первые выстрелы были произведены у носа судна, но тем, что по радио вызвало о помощи, оно совершало, по международному праву, «враждебный акт». Несмотря на волны, накатывавшие на палубу, снаряд за снарядом ложились в цель. Когда команда стала спускать шлюпки, подводная лодка прекратила огонь и ушла в море.

– Центральный пост! – раздался голос радиста. – Сообщите командиру, что судно по-прежнему передает сигналы.

## **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.