

Судьба трофея

24 августа 1941 г. подводная лодка Кригсмарине *U-570* вышла в свой первый боевой поход. Это был первый боевой поход и для ее капитана – капитан-лейтенанта Ханса-Йоахима Рамлова (*Kapitänleutnant Hans-Joachim Rahmlow*), в прошлом офицера береговой артиллерии. Его первый помощник также не имел боевого опыта, а большинство членов экипажа были новичками. В то время такая ситуация на немецких подводных лодках была довольно распространенной.

27 августа лодка была атакована ведомым сержантом Митчеллом (*Mitchell*) бомбардировщиком «Хадсон» из состава базировавшейся в Исландии 269-й противолодочной эскадрильи, однако британцам не удалось сбросить бомбы из-за технической неисправности. После экстренного погружения лодка всплыла, но немедленно оказалась в поле зрения другого «Хадсона», ведомого майором Джеймсом Томпсоном (*James Thompson*), который был вызван по радио Митчеллом на место неудачной атаки. Рамлов заметил британский самолет с капитанского мостика и отдал приказ к немедленному погружению. Британцы успели сбросить бомбовый груз до того, как лодка полностью ушла под воду, и атака оказалась удачной. Подводная лодка быстро всплыла, и около десяти членов экипажа появились на ее верхней палубе. «Хадсон» обстрелял их из пулеметов, но прекратил огонь, когда немецкий экипаж выбросил белый флаг. Как выяснилось позднее, взрыв глубинной бомбы едва не перевернул лодку, вывел из строя ее энергосистему и приборы, вызвал течь и загазованность внутренних отсеков. Немецкие моряки решили, что в результате химической реакции между кислотой аккумуляторов и морской водой начал выделяться газообразный хлор, и в панике бросились к выходу. Рамлов решил, что выделение газа будет смертельным для экипажа, и принял решение всплыть. Волнение на поверхности было таким сильным, что не было никаких шансов привести в действие зенитное орудие, поэтому и был выброшен белый флаг. Деморализованные «морские волки» не могли знать, что «Хадсон» к тому времени уже израсходовал свой запас бомб... Вскоре к самолету Томпсона, кружившемуся над *U-570*, присоединился еще один «Хадсон», а через три часа на место происшествия прибыла летающая лодка «Каталина». Немцы успели передать своему командованию радиограмму о случившемся, разбили радиостанцию и шифровальную машину «Энigma» и выбросили ее части за борт вместе с секретными документами.

Радиограмма *U-570* была перехвачена британцами, и группа боевых кораблей была немедленно отправлена на место случившегося. К середине дня «Хадсоны» были вынуждены направиться на базу, так как уровень топлива в их баках снизился до опасного уровня. «Каталина» продолжала кружить над подводной лодкой в ожидании прибытия надводных судов. Первым на место около 10 часов вечера прибыл противолодочный тральщик *Northern Chief*, а «Каталина» вернулась в Исландию после 13-часового барражирования вокруг *U-570*. Немецкие моряки провели на борту своей лодки всю ночь. Они не пытались затопить ее, так как *Northern Chief* просигналил им, что откроет огонь и не будет никого спасать, если такая попытка будет предпринята. Ночью подошли другие корабли: вооруженный траулер *Kingson Agate*, два противолодочных китобойных судна, британский эсминец *Burwell* и канадский эсминец *Niagara*.



Поврежденная лодка U-570 и один из кораблей КФ. Фотография сделана с борта «Каталины»

В конце концов британским морякам в условиях сильнейшего шторма и далеко не с первой попытки удалось добраться до подводной лодки на спасательном плоту. Группа обыскала лодку в стремлении захватить «Энигму», но, не обнаружив ставшую легендарной шифровальную машину, британцы сняли с U-570 ее экипаж. Лодка была взята на буксир и отконвоирована на базу Þorlákshöfn (Исландия). В короткий срок на лодке была устранена течь и приведена в действие энергосистема, после чего она была переправлена на базу Hvalfjörður для дальнейшего ремонта и подготовки к переходу в Великобританию.

В ходе ремонта британцы обнаружили, что полученные лодкой повреждения от близкого разрыва глубинной бомбы были несмертельными. Кроме того, не было найдено каких-либо следов появления хлорного газа. Лодка вполне могла остаться под водой и избежать повторной атаки с воздуха. Даже попытки немцев разбить приборы и важные элементы инфраструктуры лодки были, вероятно, довольно вялыми и не нанесли ей большого ущерба. На ее борту были обнаружены ценные документы – копии с текстами радиограмм, написанных без использования шифров, что позднее помогло в работе на взломом кодов «Энигмы»: ранее британцы, плохо знавшие немецкую военно-морскую терминологию, аббревиатуры и сленг, часто не могли понять содержание даже расшифрованных радиограмм!

Лодка U-570 оставалась три недели на базе Hvalfjörður и 23-26 сентября была проинспектирована двумя офицерами ВМФ США, после чего одна из ее торпед была передана американцам и отправлена в США для дальнейшего изучения. 29 сентября лодка вышла в море и 3 октября прибыла на базу Королевского Флота (КФ) Barrow-in-Furness. Ее прибытие было запечатлено кино- и фото репортёрами, а информация о захвате столь ценного трофея попала в прессу и широко использовалась британцами в пропагандистских целях. Майор Томпсон, его штурман-бомбардир Дж. Коулмэн (John Coleman) и пилот участковой в операции «Каталины» Эдвард Джуисс (Edward Jewiss) были награждены Летными Крестами за Отличие (*Distinguished Flying Cross*). Капитан траулера *Kingston Agate* Хенри Л'Эстрэндж (Henry L'Estrange) был награжден Крестом за Отличие в Службе (*Distinguished Service Cross*).

Командование Кригсмарине узнало о захвате лодки U-570 из британской прессы. Появились опасения, что безопасность радиокоммуникаций оказалась под вопросом из-за возможного захвата британцами секретных материалов. Однако уже в ноябре ожидался ввод в действие новых шифровальных параметров, и вероятность взлома британцами кодов «Энигмы» была признана маловероятной. Поскольку немцы не знали о ранее случившемся попадании в руки британцев шифровочных кодов с захваченной лодки U-110, усилия специалистов КФ по раскодированию немецких радиограмм не встретили препятствий до февраля 1942 г., после чего новый шифровальный код Кригсмарине оставался нераскрытым на протяжении 10 месяцев...

Офицеры U-570, за исключением Рамлова, были отправлены британцами в лагерь для военнопленных в Камбрии, который в просторечии называли *U-boat Hotel*, так как на раннем этапе войны там находились пленные немецкие подводники. В лагере состоялся так называемый «Суд Чести», в ходе которого Рамлов и его старший помощник Бернхард Берндт (Bernhard Berndt) были признаны другими военнопленными подводниками виновными в трусливом поведении, тогда как другие два офицера экипажа U-570 были оправданы. В ночь с 18 на 19 октября Берндт совершил побег из лагеря, но вскоре наткнулся на патруль *Home Guard* (тыловые охранные части, состоявшие, в основном, из ветеранов ПМВ - ВК) и был убит при попытке к бегству. По некоторым сведениям, он бежал из лагеря, намереваясь смыть свой позор: он хотел добраться до базы Barrow (до нее было около 41 км) и уничтожить захваченную британцами лодку. По другим сведениям, он был принужден к побегу в качестве наказания. Что касается Рамлова, то британцы, во избежание дальнейших инцидентов подобного рода, поместили его в лагерь, где находились военнопленные из состава Вермахта и Люфтваффе...

Командование Кригсмарине пришло к выводу, что потеря U-570 могла быть частично связана с недостаточной продолжительностью обучения и отсутствием опыта у членов экипажа: в то время подготовка подводников занимала всего два месяца. Захват британцами U-570 и растущие потери подтолкнули немцев к интенсификации обучения подводников и рассеиванию опытных моряков по вновь создаваемым экипажам.

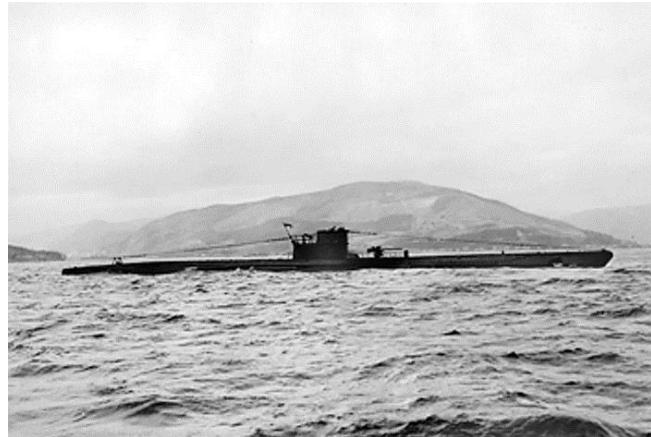
Дальнейшая судьба U-570 решилась не сразу. Черчилль склонялся к тому, чтобы передать ее все еще нейтральным американцам для ремонта и в пропагандистских целях. Американцы действительно желали заполучить трофей, но командование КФ отвергло эту идею так же, как и другую идею Черчилля – ввести лодку в строй на Средиземном море с югославским экипажем. В итоге лодка была зачислена в состав КФ, получив номер P715 и имя *Graph*. Лодка подверглась тщательному тестированию. Было обнаружено, что она может выдерживать давление, погружаясь до глубины 230 м, тогда как в то время глубинные бомбы британцев могли быть настроены максимум на 170 м, что давало немецким подводникам возможность находиться в безопасности на большей глубине. В этой связи уже вскоре глубинные бомбы КФ были усовершенствованы. Были также детально изучено акустические и магнитные характеристики трофейной лодки. Ее конструкция и технические характеристики произвели большое впечатление на экспертов союзников. Например, вспомогательные механизмы лодки были установлены на резиновые опоры, что понижало уровень создаваемых лодкой шумов. Превосходный перископ фирмы «Цейс» (Zeiss) был также высоко оценен специалистами. Американские

офицеры, осуществлявшие первоначальную инспекцию еще в Исландии, вообще рекомендовали скопировать ее как можно быстрее для оснащений боевыми кораблями этого типа ВМФ США. Акустическая аппаратура лодки была признана значительно более совершенной, чем британские аналоги. Критическую оценку заслужил, главным образом, недостаток жилого пространства для экипажа, что могло сказаться на физическом состоянии моряков в долгих походах...

Были созданы полномасштабные модели корпуса лодки. Летом 1942 г. их использовали при испытаниях противолодочных бомб нового типа. В обстановке строжайшей секретности были также созданы три полномасштабных копии командного отсека, офицерской кают-компании и радиорубки трофеейной лодки. Их использовали для подготовки «призовых команд», которым предстояло осуществлять захват поврежденных немецких подводных лодок, принужденных к всплытию. Моряков обучали управлению клапанами балластных цистерн, предотвращению попыток со стороны немцев затопить поврежденные лодки и оперативному поиску шифровального оборудования и документации.

После завершения испытаний командиром подводной лодки *Graph* был назначен принимавший в них участие лейтенант Питер Барнсли Мэриот (Peter Barnsley Marriott). В свой первых поход в Бискайский залив лодка вышла 8 октября 1942 г. 21 октября к ССВ от мыса Ортегал лодка *Graph* после получения четкого акустического контакта атаковала залпом из четырех торпед всплывшую немецкую подводную лодку. Последовавшие за этим взрывы создали у британских моряков впечатление, что атака была удачной, и в начале 1943 г. Мэриот получил Крест за Отличие в Службе.

Уже после войны изучение немецких архивов показало, что британцы атаковали сильно поврежденную лодку U-333, которую таранил близ побережья Западной Африки корвет КФ *Crocus*. Немецкие моряки вовремя разглядели следы торпед, и лодка сумела уклониться от них. Торпеды вскоре сдетонировали по неизвестным причинам, а U-333 благополучно вернулась на базу. Второй поход лодки *Graph* в Бискайский залив 19 ноября – 8 декабря 1942 г. прошел без происшествий. Уже 24 декабря она вышла в третий поход к побережью Норвегии в составе группы из четырех субмарин. 1 января 1943 г. британцы заметили тяжелый крейсер Кригсмарине *Admiral Hipper*, возвращавшийся на базу после безуспешной попытки прорвать боевое охранение направлявшегося в СССР конвоя JB51B. Однако, расстояние до крейсера было слишком велико для торпедной атаки. Вечером того же дня британцы заметили два немецких эсминца. Командир лодки *Graph* сблизился с ними на расстояние около 6400 м и дал залп из четырех торпед. И вновь прозвучавшие взрывы убедили моряков в том, что атака была успешной, хотя все торпеды прошли мимо целей. 13 января лодка вернулась на базу.



Подводная лодка *Graph* в походе

Это был последний боевой поход трофеейной лодки. В 1943 г. она была передана в тренировочное подразделение КФ и перешла под командование лейтенанта Суонстона (D. Swanston). Это был вынужденный шаг, вызванный нехваткой необходимых для поддержания лодки в боевом состоянии запасных частей. Кроме того, ее дизели марки *MAN* не были предназначены для долгого срока службы, а аккумуляторы требовали ежегодной замены, тогда как британские аккумуляторы создавались для работы на весь период службы подводной лодки. В феврале 1944 лодка была полностью выведена из состава действующих кораблей и какое-то время использовалась для испытаний новых глубинных бомб. Она пережила полномасштабные испытания, была списана, а в марте 1944 г. была предпринята попытка отбуксировать ее на место разделки на металлом. Однако 19 марта во время буксировки лопнул трос, и лодка села на камни неподалеку от побережья Шотландии, где и была оставлена навсегда. В 1947 г. ее часть и в самом деле была вывезена на переплавку. До 1970 г. фрагменты корпуса и башни когда-то грозного боевого корабля еще можно было видеть во время отливов. В наши дни руины подводной лодки U-570/Graph посещают только дайверы...

Оригинальный текст: http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Graph

Перевод и обработка: Владимир Крупник

Сокращенный вариант ранее публиковался на сайте www.warspot.ru