

РАССКАЗЫВАЮТ НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНИКИ

ИНТЕРВЬЮ С ВЕРНЕРОМ ХЕРМАННОМ (WERNER HERRMANN, 1920-2003)



Спасибо, что согласились ответить на несколько вопросов, господин Херрманн. Насколько я знаю, во время войны Вы служили в подводном флоте. Могу ли я спросить, что привлекло Вас к службе именно на подводных лодках?

Оглядываясь назад, молодой человек, сейчас на этот вопрос не так-то просто ответить. Когда я был молод, как вы, и полон энергии, мне хотелось дерзости и риска. Как и многие молодые немцы, я восхищался отважными нордическими воинами, которым довелось воевать под водой [в годы ПМВ]. Мы читали о подвигах таких людей, как [Лотар фон Арно де ла Перьер](#) (Lotar von Arno de la Periere), [Вальтер Швигер](#) (Walter Schwieger) и [Райнхольд Зальцведель](#) (Reinhold Saltzwedel). Меня возбуждала сама мысль о том, что можно оказаться на борту [подводной] лодки и топить вражеские суда. Это запало мне в душу и не покидало меня по мере взросления. Однако после первой войны у Германии фактически не было флота, так что всё это оставалось лишь мечтой.

Когда Гитлер и его режим пришли к власти, ситуация изменилась. Видите ли, он обратился к Англии и заключил с ней договор, который позволял Германии вновь начать строить флот. В поздние школьные годы я уже знал, что моё призвание — там. В 1938 году я подал заявление о приеме в кандидаты в офицеры. Я прошёл отбор и был принят. Это определило мой дальнейший путь. Прежде чем приступить к службе на борту подводной лодки, мне пришлось пройти базовую подготовку, после чего меня направили на линейный корабль *Schleswig-Holstein*, на котором все полученные мною в последний год обучения знания и навыки были испытаны на практике. Так обучались первые экипажи.

Вы были на борту корабля, когда было совершено нападение на Польшу? Можете рассказать о том, что Вы тогда знали и что произошло?

Да, я был на борту, когда мы открыли [огонь по Вестерплатте](#). Обо всём этом написано очень мало. Корабль должен был посетить Данциг в августе 1939 года. Мы тогда не имели ни малейшего представления о том, что нас ждёт впереди. Нам сообщили, что

Польша незаконно возвела оборонительные сооружения на Вестерплатте и усилила этот район артиллерией и фортами. Я помню, что было очень раннее утро, когда мы получили приказ открыть огонь по их укреплениям. Для меня это стало неожиданностью, хотя и не полной. Сообщения в прессе о росте напряжённости в отношениях с Польшей появлялись в последние месяцы всё чаще.

Чтобы понять это, нужно понимать исторический контекст. Если вы его не знаете, я объясню. Польша находилась под протекторатом как Германии, так и России, а во время первой войны была исключительно под немецким покровительством. После войны Польше передали значительные немецкие территории, включая население, и от людей ожидали, что они просто покорятся новым властям. Кто-то принял это, кто-то — нет. Из-за напряжённости поляки в 1919–1922 годах и позже совершали атаки на отдельные районы Германии. Это вызывало проблемы на протяжении многих лет и приводило к пограничным столкновениям и боям. В таком виде ситуация сохранялась до 1939 года. Мы всегда считали, что будет найдено какое-то решение — либо мирное, либо военное.

В 1939 году произошло нечто такое, от чего тысячи немцев начали бежать из Польши и рассказывать ужасные истории об атаках на них и конфискации их имущества. Я знаю, что Гитлер стремился воссоединить Пруссию с Рейхом и вёл переговоры с Польшей о том, как это можно осуществить. Однако англичане вмешались и сделали мирное решение невозможным. Из-за насилия по отношению к немецкому населению и провокаций было принято решение начать военные действия. Наши орудия открыли огонь и помогли сухопутным войскам захватить Вестерплатте. Им пришлось нелегко, потому что поляки построили на суше укрепления, мощь которых была недооценена, и бой оказался более длительным, чем предполагалось сначала. В итоге нам удалось сломить сопротивление противника, и он капитулировал. После окончания боёв я смог сойти на берег и увидеть последствия наших обстрелов. Мы были поражены тем, какие сооружения поляки возвели буквально под носом у якобы нейтральных наблюдателей.

После начала войны я смог приступить к дальнейшей подготовке, которая, как вам, возможно, будет интересно узнать, заняла очень много времени. Практически весь 1940 год я находился на учёбе, что включало службу на торпедных катерах. Всегда находился какой-то курс или навык, который необходимо было освоить.

Как Вы себя чувствовали, когда Германия вступила в войну?

Это было нехорошее чувство, мой друг. Трудно Вам это объяснить. Поколение, выросшее после войны, воспитывалось с ощущением, что остались незавершённые дела, что война окончилась для нас несправедливо. Думаю, у многих немцев было это навязчивое чувство, что новый конфликт каким-то образом неизбежен. Все послевоенные столкновения, оккупация и репарации злили немцев и вызывали желание всё исправить. Гитлер говорил нам, что он собирается это сделать, что утраченные земли будут возвращены, а выплаты удушающих репараций прекращены. Мы доверяли Гитлеру, и он выполнял каждое своё обещание — причём мирным путём. Одна за другой [потерянные] территории возвращались к нам. Польша была единственным камнем преткновения — исключительно потому, что англичане решили остановить нас на этом направлении. Возможно, когда-нибудь об этом появится более правдивая информация.

Хотя мне было тяжело сознавать, что война началась снова, думаю, для многих немцев это было ожидаемо и воспринималось как шанс на реванш. Всё вышло из-под контроля, понимаете: я не думаю, что Гитлер когда-либо хотел, чтобы всё зашло так далеко. Произошли вещи, которые я не могу объяснить, но складывалось впечатление, будто весь мир сплотился против Германии, хотя в этом не было необходимости. То, что мы считали небольшим локальным конфликтом ради достижения небольшой конечной цели, в итоге превратилось в самую большую войну в истории.

Когда Вы попали в подводный флот, что Вам нравилось и что не нравилось на подводных лодках?

Ну что ж, скажу вам так: жизнь подводника была очень хорошей, когда мы находились на берегу. Мы заслужили уважение со стороны всех родов войск. Носить нашивки подводника было предметом колоссальной гордости — знаком бывалого морского волка. Куда бы мы ни приходили, нам покупали выпивку, а девушки флиртовали с нами. У нас были отличные казармы и всяческие удобства. [Карл Дёниц](#) (Karl Dönitz) сам был подводником ещё с первой войны, так что он был «одним из нас» и следил, чтобы с нами обращались как с королями. На базах использовали всё, что только могло помочь отвлечься от войны. Мы могли ездить в отпуска, на экскурсии, заниматься шопингом, посещать курорты и спа — так часто, как хотели. Нам предоставлялся транспорт, так что жилось нам, безусловно, очень славно.

Но служба на борту подводной лодки во время войны вовсе не была прогулочным круизом. Там было тесно, сыро, шумно и вонюче. Буквально приходилось «вползать» в чужую вонь, когда заканчивалась твоя смена. Если нам везло, на 50 человек было два туалета, но обычно один из них был забит запасами провизии. Конечно, это была неприятная служба, но иногда ощущение моря в тёплый хороший день стоило всего этого. В плохую погоду — совсем другое дело. Нам приходилось высматривать конвои в бинокли и искать их с помощью гидроакустики. Порой это было похоже на поиск иголки в стог сена. Если нас обнаруживали, начинался «фейерверк», и это было крайне неприятно.

Вы помогли в качестве консультанта при создании фильма [Подводная Лодка/Das Boot](#), который я видел, когда он только вышел. Насколько близко фильм подошёл к изображению жизни экипажа подводной лодки?

О, он очень близок к реальности. Понимаете, продюсеры привлекали ветеранов-подводников и учитывали их мнение. Они очень хорошо к нам относились, и скажу вам прямо: они заслужили моё уважение на всю жизнь. Когда вышла книга [Лотара-Гюнтера Буххайма](#) и появилась идея фильма, к ним приехали ваши американцы из *Голливуда*. Они хотели помочь с производством, но с условием, что перепишут сценарий, чтобы показать нас жестокими охотниками в духе союзнической пропаганды. Мы были в ярости, но думали, что продюсеры уступят. Они не уступили. Они нас защищали и доказывали, что подводная война не сопровождалась какими-либо преступлениями с нашей стороны. Я считаю, что военные преступления совершались разве что британцами и американцами — возможно, когда-нибудь этому уделят больше внимания. Американцев отправили восвояси и сумели найти финансирование, чтобы сделать фильм исключительно немецким, честно и правдиво показав, каково было служить на борту *U-96* во время войны.



Лодка U-96. Крайний справа — капитан-лейтенант [Генрих Леманн-Вилленброк](#) (Heinrich Lemann-Willenbrock)

Им пришлось пойти на некоторые художественные вольности, например, сцена, где «старый волк» оскорбляет Гитлера, и финальная сцена гибели — U-96 была потоплена не так. Но всё остальное было точным: кое-что даже взяли прямо из реальной жизни. У нас действительно был молодой парень, от которого забеременела французская девушка. Я это помню: он ужасно боялся, что её могут убить участники [Сопrotивления](#) — в другом городе уже убили девушку, которая забеременела [от немца]. Мы заверили его, что были приняты меры по защите мирных жителей от террористов. Другой случай — член экипажа, у которого тяжело болела жена и который в отчаянии ждал вестей о её лечении. Атаки в фильме тоже показаны реалистично: мы предоставили им много подробностей, и они всё сделали правильно. За исключением мелких деталей, фильм был хорошо и имел большой успех и много сделал для нас, подводников. Он показал, что мы выполняли свой долг и оставались верны присяге.

Как Вы думаете, могла ли Германия выиграть войну с помощью подводных лодок, если бы что-то было сделано иначе?

Подводная лодка была очень эффективным оружием для своего времени. Даже Черчилль говорил, что мы пугали его больше, чем любое другое оружие. Если вы не знаете, Германия вступила в войну, имея очень мало лодок; да и весь флот был очень мал по сравнению с теми, что имели наши противники. В начале войны были большие успехи — представьте себе, если бы у нас было, скажем, 500 лодок, а не всего несколько. Жизненно важные линии снабжения Британии была бы не просто перерезаны, а сведены на нет. Лодок было слишком мало, чтобы нанести им серьёзный урон вначале, а к тому времени, когда новые лодки стали поступать, они уже разработали меры противодействия.

Война, возможно, могла быть выиграна, если бы у нас изначально было больше лодок. Германия не вела планомерного военного строительства, поэтому у нас не оказалось

того, что должно было быть. В долгосрочной перспективе это нам дорого обошлось. Меня удивляет, что союзники так долго тянули с введением конвоев. В первую войну они это делали, и это было очень эффективно. Когда война началась снова, им потребовались месяцы, чтобы наладить систему охранения, а подводные лодки тем временем собирали богатый «урожай». Если бы у нас было больше лодок, моря были бы очищены быстрее, чем они смогли бы строить новые корабли.

Вы упомянули военные преступления; считаете ли Вы, что немцев несправедливо обвиняют, называя военными преступниками?

Я говорю только о войне на море, а не о чём-то другом. Я некомпетентен рассуждать о других преступлениях. Война на море велась относительно «чисто» всеми сторонами, за некоторыми исключениями. [Трагедия лайнера *Laconia*](#) [12 сентября 1942 года] — один из таких случаев: американские бомбардировщики атаковали лодку [Вернера Хартенштайна](#) (Werner Hartenstein) после того, как он всплыл, чтобы подобрать гражданских выживших. Он передавал открытым текстом, прося о помощи, но был атакован и вынужден уйти. Были сообщения о том, что по немецким экипажам стреляли, когда они находились в воде, или просто оставляли их тонуть. Госпитальные суда атакывались союзнической авиацией и так далее. У нас были очень строгие приказы соблюдать все правила войны и никогда их не нарушать.

В первые годы мы всплывали, чтобы помочь любым выжившим с потопленного судна, если это было возможно, некоторые лодки даже брали на буксир шлюпки, если это было безопасно. Мы имели специальные пакеты [с припасами], которые раздавали выжившим, чтобы помочь им дождаться спасения и обеспечить их продовольствием. Истории, которые союзники рассказывали во время и после войны, изображая нас стреляющими в выживших и тому подобное, — ложь. Какой нам был бы в этом смысл? Во-первых, это тяжело действовало бы на людей, а во-вторых, не имело никакого военного смысла. Именно поэтому продюсеры сказали «нет» вашему *Голливуду* — они не хотели участвовать во лжи. Как я уже сказал, я снимаю перед ними шляпу за то, что они отстаивали нашу честь.

Я знаю о том, что Вам довелось получить под команду подводную лодку...

Да, под конец войны. Мне доверили командование лодкой нового типа, *U-2510*, которую называли «электрической лодкой» (*Elektroboot*). Это было новое супероружие, которое, будь у нас такие лодки раньше и в большем количестве, смогло бы переломить ход войны в нашу пользу. Их было трудно обнаружить, они могли долго оставаться под водой и несли большой боезапас. Именно эти лодки союзники изучали после войны, и все, кто имел к ним отношение, стали для союзников своего рода знаменитостями.

Моя лодка на протяжении всей войны находилась на морских испытаниях и в учебных походах, и мы так и не вышли в боевой патруль. Одна из таких лодок, которая всё же вышла в море в последний день войны, сумела незаметно подойти к боевой группе противника и могла бы добиться большого успеха. Но этих лодок было слишком мало и появились они слишком поздно.

*Как в целом подводники относились к Гитлеру? В фильме *Подводная Лодка над ним насмеваются...**

Ох, это трудно сказать, особенно в том мире, в котором мы живём сегодня. Он был нашим лидером и пользовался большим уважением как руководитель страны. Многие из нас не интересовались политикой — мы были моряками, служившими своей стране. Среди нас были члены партии, и были те, кто был к ней в оппозиции. Личный состав был разный, но нигде не допускалось неуважение к *фюреру*. Это было бы примерно так, как если бы кто-то в Королевском флоте принижал Черчилля или короля. Это вызвало бы

разлад и, возможно, расследование. В *Кригсмарине* было так же: если ты говорил что-то плохое о Гитлере, тебя могли призвать к ответственности. Конечно, было разочарование, которое испытывают все военные, когда дела идут не так, и вина перекладывается на всех подряд. Я знаю, что сегодня принято во всём обвинять Гитлера — во всех неудачах и в самой войне, но я считаю, что на самом деле было не так.

Фильму пришлось добавить отсылки к Гитлеру, чтобы соответствовать духу времени, и это могло выглядеть правдоподобно, поскольку некоторые действительно задавались вопросом, почему он не вкладывал больше ресурсов в подводный флот. Кто-то мог считать, что он обделял нас вниманием, потому что сам не был морским командиром. Однако я понимаю, что руководство страной во время войны — это куда более сложная задача. Чтобы начать войну, нужны две стороны, и на любой предмет можно взглянуть с двух сторон. Так что я не могу о нём ничего плохого, и я надеюсь, что это будет понято или прощено.

Мой последний вопрос: как Вы чувствовали себя в оккупированной Франции? Хорошо ли к Вам относились местные жители?

Да, всё было нормально, и относились к нам очень хорошо. Когда вы читаете иное, нужно помнить, что пропагандисты берут один небольшой инцидент и раздувают его до невероятных размеров — такова их работа. У нас были очень строгие приказы вести себя должным образом, и в целом наши люди их соблюдали. Конечно, бывало, что кто-то слишком много пил, ввязывался в драки или делал нежелательные попытки ухаживания за женщинами. Это происходит в армиях всех стран и не было исключительно немецким явлением. Французы сильно страдали от союзнических бомбардировок, и были случаи, когда мы им помогали. Однажды на западе Франции город подвергся бомбардировке, а затем его бомбили снова. Нас привлекли для помощи выжившим, и я видел русских военнопленных, которые погибли. Их использовали для поиска выживших и разбора завалов. Они оказались в городе [во время бомбежки], и многие погибли, укрываясь в подвалах. Мы помогали французам вытаскивать их.

Неподалёку был лагерь, и, насколько я мог судить, с пленными там обращались очень хорошо. Некоторым русским даже разрешали самостоятельно уходить и возвращаться в лагерь, чтобы принести еду товарищам. Мы были удивлены этим, а ещё больше — когда увидели, как разбирать руины прибыли другие военнопленные с немецкими охранниками без оружия. Все вместе они помогали убирать брёвна, завалившие подвал. Мы вытащили из этого подвала семью и были этому чрезвычайно рады. Там были тяжело раненый мужчина, его молодая жена и дети. Испуганное выражение на лице жены сменилось облегчением и благодарностью к нам. В Германии также было много иностранцев, которые приезжали трудиться на заводах и на других работах: мы часто видели испанцев, шведов, поляков и других — переводчиков, водителей, рабочих. Они не выглядели как мы, то есть не были нордического происхождения, но нам было всё равно. Они приехали помогать, и мы уважали их всех. Я никогда не слышал всех этих «расовых» разговоров, о которых говорят сегодня. Мы знали, кто мы такие и к какой группе принадлежим, но с большим уважением относились ко всем, кто нам помогал. Это, безусловно, относилось и к французам — мы не желали им зла.

Французы, возможно, не хотели видеть нас у себя как завоевателей, но они уважали нас и видели, как мы с ними обращались. Мы не разговаривали с ними свысока и не относились к ним как к побеждённым врагам. В отличие от этого, могу сказать, что многие молодые парни, оставшиеся без женского общества, довольно быстро находили французских девушек, готовых и желающих быть с ними. Для более взрослых мужчин существовали места, где можно было получить экспресс-услуги от женщин определённой профессии, которые считались «чистыми» по заключениям медицинских служб. Однако должен сказать, что очень немногие немцы пользовались этим. Конечно, некоторые — да, но многие оставались верны своим жёнам и невестам. Добавлю, что несмотря на войну

многие немцы завели во Франции друзей или спутников жизни на долгие годы, вплоть до сегодняшнего дня.



Лейтенант Вернер Херманн (справа) и боцман Эрнст Виттманн (Ernst Wittmann)

Справка об участии Вернера Херрманна в боевых походах

12.09.1941 - 21.04.1942 - 2-й вахтенный офицер на *U-96* под командованием Генриха Леманн-Вилленброка. 2 боевых похода:

- 27.10.1941 – 06.12.1941 — Северная Атлантика, западнее Гренландии, Гибралтарский пролив. 1 судно потоплено — 5 998 брт.
- 31.01.1942 – 23.03.1942 — Северная Атлантика, восточное побережье США, Новая Шотландия, Ньюфаундленд. 5 судов потоплено — 25 464 брт.

22.04.1942 – 21.02.1943 — I вахтенный офицер на *U-96* (тип VII C) под командованием [Ханса-Юргена Хелльригеля](#) (Hans-Jürgen Hellriegel). 3 боевых похода:

- 23.04.1942 – 01.07.1942 — Северная Атлантика, Ньюфаундленд, восточное побережье США.
- 24.08.1942 – 05.10.1942 — Северная Атлантика, восточнее Ньюфаундленда. 3 судна потоплены — 10 969 брт; 2 судна повреждены — 17 179 брт.
- 26.12.1942 – 08.02.1943 — Северная Атлантика, севернее Ньюфаундленда.

Интервью взято в 1988 году в Кайзерслаутерне

<http://www.mourningtheancient.com/>

http://www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/Werner_Herrmann

ИНТЕРВЬЮ С ЭРНСТОМ ШМИДТОМ (ERNST SCHMIDT)

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ U-139, U-345, U-821 И U-1231



Мы уже довольно давно друзья, поэтому я хотел записать кое-что из того, о чём мы с тобой говорили, для истории. Мой первый вопрос к тебе: как ты попал в Кригсмарине и, в частности, в подводный флот?



Плакат, призывающий немцев добровольно поступать на службу на подводные лодки

Да, это хорошая идея. До войны я состоял в молодёжных организациях, в частности в морском подразделении (*вероятно, речь идет о Hitlerjugend-Marine - ВК*). Любовь к морю у меня была естественной — она появилась в самом раннем возрасте, ещё с тех времён, когда мы ездили отдыхать на побережье. Можно сказать, что быть на воде было у меня в крови. Как только я достиг подходящего возраста, я пошёл служить, к большому разочарованию моих родителей. Они хотели, чтобы я получил образование и пошёл в науку.

Меня приняли в военно-морской флот, и я начал подготовку на корабле *Albert Leo Scglageter*, который, как ты знаешь, был назван в честь [мученика, убитого французами](#) за его патриотизм по отношению к Отечеству. Это был парусный корабль, на котором мы осваивали основы морского дела: ориентирование по звёздам, вязание узлов, корабельную службу, уборку и прочее. Затем меня направили на крейсер *Emden*, чтобы я дальше изучал навигацию, вооружение и тактику оборонительных действий на море. Оттуда меня отправили служить на эсминец *Leopold*, где мы осваивали постановку мин и методы противолодочную борьбу. Там я проникся уважением к подводным лодкам, и у меня появилось желание служить именно на них.

После завершения всей подготовки нужно было выбрать специализацию, если ты не сделал этого раньше, и я выбрал подводный флот. Меня всегда завораживали рассказы о подводниках Первой Мировой войны и их подвигах. Это была карьера, к которой стремились многие молодые немцы: мы хотели быть либо лётчиками, либо подводниками, либо десантниками, либо служить в танковых войсках. Войска СС тоже привлекали многих, но отбор туда был крайне жёстким, поэтому брали немногих. Позже, по ходу войны, это изменилось.

После зачисления в подводный флот обучение оказалось чрезвычайно тяжёлым. Мы изучали буквально всё, что только можно было узнать об этих лодках. Полный курс подготовки занял очень много времени. Нужно было сдать множество экзаменов, каждый

из которых продвигал тебя на следующую ступень. Меня довольно рано отобрали на офицерскую подготовку, так что требования ко мне были ещё выше.

Сначала меня направили на учебные лодки *U-139*, а затем *U-345* — нас «обкатывали» и давали нам необходимый опыт. К счастью для нас, боевых действий не было, только учения и рутинная служба. Мне разрешали нести вахту на мостике — следить за признаками появления кораблей или самолётов. Позже, уже в ходе войны, меня направили на лодки дальнего действия, которые уходили в море на два-три месяца подряд.



Парусный корабль Albert Leo Schlageter

Каково было жить в Германии во время войны?

Это было совсем не так, как вы могли бы себе представить: по-настоящему на военные рельсы Германия встала лишь в 1943 году. Конечно, время от времени можно было увидеть мужчин в форме, но в целом жизнь шла как прежде. Были уличные торговцы, художники, концерты под открытым небом, театральные представления, занятия физкультурой и лекции для школ. Вопреки той картине, которую рисуют сегодня, немцы не маршировали и не парадировали постоянно. Парады можно было увидеть лишь по какому-нибудь празднику или особому случаю — они были довольно редки. Немцы хотели жить и радоваться тому, что у них было, а не шагать гусиным шагом повсюду.

Поначалу война почти не изменила повседневную жизнь. В 1940 году я даже посетил показ мод в Берлине, где участвовали девушки со всего мира. Вы бы никогда не подумали, что мы находимся в состоянии войны, если не считать редких зенитных батарей. Новости в основном были хорошими: ВВС Великобритании и французы бомбили некоторые города на западе в 1939–1940 годах, но ничего по-настоящему серьёзного тогда ещё не происходило.

Даже в Польше в 1940 году Германия выделяла большие средства и материалы на восстановление разрушенного войной. Добровольцев из молодёжных и трудовых организаций просили ехать на восток; один мой друг участвовал в этом и поехал в Варшаву восстанавливать жилые кварталы. В магазинах было много товаров, так что

даже в 1944 году в основном можно было купить всё, что угодно. Я до сих пор помню время, проведенное в Пиллау/Pillau — до сих пор ощущаю запахи маленьких семейных лавок, где пекли сладости и то, что сегодня назвали бы фастфудом. Скажу также, что в Германии было много иностранцев, которые приезжали нам помогать: их можно было видеть повсюду — они приезжали из Южной Америки, со всей Европы и с востока.

Я никогда не видел притеснений, облав или чего-то подобного: можно было увидеть полицейских, регулирующих движение или патрулирующих улицы, ничего необычного. Жизнь была почти такой же, как сегодня, за исключением того, что в Германии не было преступности и трущоб. Это была страна с хорошо налаженной жизнью и с высоким уровнем порядка и чистоты. Считалось, что лучше быть простым трубочистом в Рейхе, чем королём в другой стране. По-настоящему тяжело в Германии стало лишь к концу 1944 года: из-за бомбардировок стало трудно с продовольствием и водой, многие люди стали болеть. Зима 1944/45 годов была очень суровой — она унесла жизни многих беженцев и людей со слабым здоровьем, которые не могли получить необходимую помощь.

А какой была для Вас жизнь в Кригсмарине на берегу?

Она была наполнена учёбой и береговой службой. Как я уже упоминал, в 1942 году я был инструктором на первом учебном курсе в Пиллау. Это было временно, но я смог увидеть большую часть Пруссии и побережья. Друзья приезжали ко мне из Дрездена, и мы устраивали ночные пляжные вечеринки — пили хорошее пиво и говорили о будущем. Дёниц и наше руководство следили за тем, чтобы на всех базах у нас было достаточно развлечений, помогающих отвлечься от войны. У нас были боулинг, бильярд, клубы и бесплатные экскурсии. Одним из любимых мест для многих был юг Франции с его бесконечными пляжами, где можно было встретить множество красивых девушек. Жизнь подводника была очень опасной, но при этом давала немало преимуществ.

Скажу вам, что за всё время обучения и лекций я встретил многих знаменитых асов: [Гюнтера Прина](#) (Günther Prien), [Вольфганга Люта](#) (Wolfgang Lüth), [Эриха Топпа](#) (Erich Topp), [Отто Кречмера](#) (Otto Kretschmer) и других. Это были очень храбрые люди, которые при этом любили повеселиться и посмеяться. Я помню, как Прин выступал перед нашим классом в июле 1940 года, и я смог задать ему много вопросов. Он был национал-социалистом до мозга костей и говорил, что его величайшим достижением была встреча с *фюрером* и разговор с ним о подводной войне. Однажды после занятия мы поговорили с ним наедине. Он сказал мне, что Гитлер был подавлен тем, что у Германии не было достаточного количества лодок, чтобы как следует вести борьбу против Англии, и что он хотел поскорее закончить войну. Он никогда не хотел войны и медлил со строительством лодок, желая показать, что Германия стремится к миру. В 1939 году весь Вермахт был сильно недоукомплектован. Эти слова сегодня кажутся мне очень правдивыми, и я рад, что мне довелось лично пообщаться с такими великими героями. Однажды я даже случайно взял фуражку [Эриха] Топпа — он до сих пор отлично это помнит. Мы все были как братья и по-прежнему очень дорожим тем временем. Я часто общаюсь с ним и со многими другими товарищами, как ты знаешь.

Как подводный флот относился к Гитлеру? В фильме Подводная Лодка над ним насмеваются...

Фильмы, знаете ли, не очень правдивы. Он был нашим лидером, и, хотя к концу войны было много разочарований, его всё равно уважали. Думаю, сегодня я даже испытываю к нему больше сочувствия, теперь, когда знаю, что [Вильгельм] [Канарис](#) (Wilhelm Franz Canaris) и другие активно работали над тем, чтобы предать нас всех. Мы не знали, что были люди, которые изнутри помогали врагу; это стало очевидно [20 июля](#) [неудачное покушение на Гитлера в 1944 году]. Это объясняет, почему Германия потерпела неудачи в некоторых ранних сражениях и в Атлантике.

Обычный солдат знал, что он всего лишь винтик в механизме, но он был патриотом и исполнял свой долг до конца. Оскорблять лидера нашей страны — это происходило нечасто. Я видел такое однажды в 1945 году: один человек обвинил Гитлера в разрушениях, и из-за этого чуть не вспыхнула драка. Мы знали, что война была навязана нам, и у нас не было выбора, кроме как продолжать её и сражаться. Думаю, в конце мы поняли, что война вышла у него из-под контроля и пошла по спирали. Я понимаю, что даже в 1943 году предпринимались попытки заключить мир, чтобы всё закончить: Сталин хотел выйти из войны, но союзники удержали его в ней. Гитлер пошёл в Польшу только потому, что мы защищали немцев — и из-за этого началась война, представьте себе. Мы испытывали большое уважение к Гитлеру за то, что он создал, и за то, как он, очевидно, любил Германию. Мы знали, что это нечто особенное — иметь такого лидера, которого нельзя купить за деньги и который не был коррумпирован. Этого нельзя сказать о наших лидерах сегодня.

Была причина, по которой мы сражались до последнего вздоха: мы верили в наше дело и в нашего лидера. Конечно, есть немало людей, которые утверждают, что критиковали его шёпотом, из страха быть арестованными, но я считаю, что они просто рисуются, чтобы заслужить похвалу союзников. Я слышал гневные высказывания среди своих людей по поводу происходящего, но никогда — ничего негативного о нашем лидере.

Как Вы отвечаете на утверждения союзников о том, что подводный флот был преступным, а Кригсмарине совершал военные преступления?

Скажу прямо: единственные, о ком я знаю, кто нарушал законы войны, — это союзники. С самого начала, ещё в ходе обучения, у нас были специальные занятия по законам войны и обращению с противником. Нас также тщательно учили идентификации судов, хотя ошибки, как и в Первую Мировую, всё же случались. Германия всегда разбиралась с такими ошибками — либо выплачивала компенсации, либо приносила извинения, а виновный предстал перед следственной комиссией.

При потоплении судна мы были обязаны всплыть, помочь раненым и, если это было возможно, предоставить необходимые припасы. Наши лодки часто делали это в начале войны, но затем британцы начали использовать трюки с так называемыми [Q-кораблями-ловушками](#), как и во времена Первой Мировой. Их обвиняли в расстреле безоружных моряков в воде - военнопленные и выжившие видели это и давали показания. Они также нарушали законы нейтралитета, охотясь на наши лодки. В этой войне законы нарушались многократно.

Упомяну также лайнер *Laconia*: американцы атаковали и убили множество безоружных гражданских лиц, и это побудило Дёница запретить нам впредь всплывать и оказывать помощь. После войны его судили за этот приказ, но союзники сами его спровоцировали, проигнорировав флаг Красного Креста и открытые призывы о помощи. Это был один из нескольких подобных случаев как в Атлантике, так и в Средиземном море. По тому, что я слышал от американских ветеранов-подводников, для них было обычным делом стрелять по японским морякам после потопления их кораблей. Я уверен, что подобное иногда происходило в союзных флотах, но у нас был более высокий кодекс чести. Я никогда не встречал товарища, который говорил бы о расстреле людей в воде.

Говоря о преступлениях, скажу следующее: британцы обычно имеют репутацию людей, которые справедливо относились к побежденными после войны, но это не соответствует моему опыту. После того как мы сдались вместе с нашей лодкой, один человек из моего подчинения сказал им, что у меня есть брат, работавший с [Вернером Хайзенбергом](#) (Werner Heisenberg) над «супероружием». Из-за этого меня допрашивали день и ночь; когда это не дало результата, меня избили, выбили зубы и повредили колено. Это продолжалось несколько дней, а затем, убедившись, что я говорю правду, меня отправили на медицинский осмотр. Я не мог связаться с семьёй: понадобился год, чтобы

получить хоть что-то от родителей. Для меня это шутка — то, что они изображают себя гуманными и соблюдающими законы войны. Я всё чаще слышу, что других немецких военнопленных также подвергали жестокому обращению, а некоторых даже убили уже после окончания войны. Я люблю эту страну [США], но в вопросах войны она полна лицемерия.



Немецкие военнопленные в лагере Парадо (США). Среди его-заключенных были офицеры-подводники.

Со временем меня наконец отправили в Уэльс, в офицерский лагерь, который был довольно комфортным, хотя мы и оставались пленными после заключения мира. Я встретил очень хороших людей, которые ненавидели англичан и симпатизировали нам, многие мужчины нашли в Уэльсе друзей на всю жизнь и даже жён.

Считаете ли Вы, что Германия вообще могла выиграть войну? В какой момент всё могло повернуться иначе?

Да, мы могли бы выиграть довольно легко, если бы были лучше подготовлены. Нашим солдатам с самого начала внушали сильное чувство долга, и они были готовы выполнить любой приказ. В 1939 году, когда мы воевали с Польшей, Вермахт не был готов к такому типу войны. Мы понесли тяжёлые потери; у поляков некоторые танки были лучше наших. Мы превосходили их в авиации и связи, что и сделало блицкриг возможным.

Каждая страна, в которую Германия вторгалась, либо уже находилась с нами в состоянии войны, либо, как Югославия, просила о помощи, либо ясно давала понять, что симпатизирует союзникам. Россия, по моему мнению, в какой-то момент собиралась атаковать нас, и мы ударили первыми. Если бы в начале *Барбароссы* мы сосредоточились на захвате нефтяных месторождений, как хотел Гитлер, мы бы обеспечили победу. Когда-нибудь его будут считать очень хорошим командующим, которому мешали высокомерные генералы, всегда считавшие, что знают лучше. Он не хотел наступать под Курском — они хотели, он хотел прежде всего взять нефть — они не хотели, а потом они говорили, что он был тираном и некомпетентным лицом.

Если бы у нас было больше подлодок, построенных уже в 1939 году, это сыграло бы огромную роль. Если бы мы взяли нефтяные месторождения, это вынудило бы Россию выйти из войны. Если бы мы не остановились [у Дюнкерка](#) и взяли в плен весь *Британский Экспедиционный Корпус*, это тоже имело бы огромное значение. В

заклучение скажу: если бы Германия действительно была ориентирована на войну, как утверждают союзники, мы бы их разгромили. По-настоящему серьёзно мы начали воевать лишь в 1943 году. К тому времени было уже слишком поздно.

Вы когда-нибудь встречались с адмиралом Дёницем? Каким он был человеком?

Да, я встречался с ним несколько раз — даже после войны. Он был очень дружелюбным и всегда любил поговорить о временах нашей совместной службы. Он постоянно находился среди своих людей, наблюдал за их подготовкой и даже присутствовал на занятиях. Он говорил, что следил за нашими лодками так, словно они были его детьми. Потери тяжело давались ему, я это знаю; он писал личные письма многим детям погибших подводников. Я показывал вам одно из таких писем, которое, кстати, купил на выставке OVMS [Ohio Valley Military Society] — ирония судьбы.

Я начал коллекционировать немецкие ордена и знаки отличия как хобби. В Германии сейчас это тоже стало большим увлечением. Мне даже довелось подержать в руках его *Рыцарский Крест* и другие награды, которых он был удостоен. Я бы сказал, что он был очень хорошим командующим и хорошим человеком. Союзники никогда не должны были судить его или держать в тюрьме. Он однажды сказал мне, что, если бы мы только смогли победить, мы бы заставили настоящих преступников ответить за содеянное. Но у него не было ненависти к бывшему врагу — напротив, до самой смерти он переписывался с несколькими американцами, которые просили у него дополнительную информацию. Я очень горжусь тем, что могу назвать его своим другом.

Мне удалось поддерживать связь со многими бывшими товарищами и познакомиться с другими, например, с Хансом [Гёбелером] (Hans Göbeler, 1923-1999) с [U-505](#). Этот старый морской волк неплохо устроился в жизни со своей красивой молодой немецкой фрой.

Какой была жизнь на борту подводной лодки?

Вот в этом плане в фильме *Подводная Лодка* все показано достоверно. Мы жили в тесноте, было холодно и сыро, и все мы пахли потом и вонючими ногами. Нам приходилось делить койки [место для сна], так что буквально нужно было залезать в чужую вонь. Ничего удобного или лёгкого — на подлодке мы жили по-спартански.

Скажу ещё одну вещь: вы спрашивали о лодке, поднятой у берегов Дании, и о «презервативах». Те предметы, которые показывали по телевидению, не были презервативами — это были защитные чехлы для чувствительных электрических датчиков; нам нужно было держать их сухими в штормовую погоду. Большую часть времени мы передвигались в надводном положении, поэтому вода постоянно присутствовала внутри лодки; у нас были насосы, чтобы её откачивать. Я упоминаю эти «презервативы», потому что СМИ выставили всё так, будто мы были сплошь гомосексуалистами и нуждались в них для «увеселительной прогулки». Когда мы заходили в порты, моряки могли купить их для многочисленных девушек, которые были готовы к знакомствам, но на самой лодке они нам были не нужны.

Какими были отношения с гражданским населением в оккупированных портах?

Учитывая, что мы находились в их стране без приглашения, отношения были на удивление хорошими. Конечно, мы должны были остерегаться шпионов и тому подобного, но большинство людей были очень дружелюбны. Во Франции моряки особенно ждали встреч с французскими девушками — часто можно было увидеть наших людей на прогулках, на пляже или на пикнике с красивой француженкой рядом.

Нас также привлекали к помощи после бомбардировок союзников, которые сильно ударили по Франции, убив тысячи людей. Население было очень благодарно за помощь,

которую мы оказывали. Мы помогали с распределением продовольствия, расчисткой дорог, перевозкой больных и раненых. Французы страшно ругали англичан за разрушения, которые те причинили.

У нас существовал очень строгий кодекс поведения относительно обращения с гражданскими — как в Германии, так и на оккупированных территориях. Наш адмирал не хотел никаких проблем с несовершеннолетними, замужними или «запрещёнными» женщинами. Я не припоминаю каких-то крупных случаев злоупотреблений во Франции или где-либо ещё, хотя уверен, что отдельные инциденты случались — как это бывает во всех флотах.

Интервью взято в городе Сидней/Sydney, штат Огайо, в 1996 году

<http://www.mourningtheancient.com/>

ЖИЗНЬ И СУДЬБА ХАНСА-РУДОЛЬФА РЁЗИНГА (HANS-RUDOLF RÖSING, 1905-2004)

Капитан-лейтенант [Ханс-Рудольф Рёзинг](#) совершил всего два боевых похода, однако его успехи на U-48 принесли ему Рыцарский Крест и обеспечили стремительное продвижение по службе в подводных силах Кригсмарине...



Ханс-Рудольф Рёзинг поступил на службу *Рейхсмарине* в 1924 году и через несколько лет, после прохождения различных курсов подготовки, получил звание лейтенант цур зее (мичман). В 1930 году он был получил звание обер-лейтенант цур зее (лейтенант, младший чин). В то время, как он пояснил, «нам, разумеется, было запрещено иметь подводные лодки,» — имея в виду положения [Версальского договора](#). «Поэтому немцы проектировали подводные лодки» для других стран. Первые две были построены в Нидерландах для Турции, затем три подлодки немецкой разработки были построены в Финляндии. Чтобы тайно получить опыт службы на подводных лодках, личный состав *Рейхсмарине* направляли во флоты других государств. «Меня вместе с несколькими другими офицерами отправили в Финляндию в составе экипажа одной из этих трёх подводных лодок». Для поездки офицеры использовали гражданские паспорта со своими настоящими именами и числились как технические специалисты, но их реальной целью было обучение подводному плаванию. За три месяца им удалось провести ходовые испытания новых лодок.

В 1932 году, после пребывания в Финляндии, Рёзинга и нескольких других подводников *Рейхсмарине* направили в Кадис (Испания), где была построена ещё одна подводная лодка, спроектированная в Германии. Молодых моряков представили как «опытных подводников». Рёзинг вспоминал: «Конечно... тогда нам приходилось лгать». Вернувшись в Германию, Рёзинг был направлен в недавно созданную Школу Подводной Обороны в Киле, которая так называлась потому, что официальные школы подводников были запрещены. «Я был одним из преподавателей, поскольку имел опыт, полученный в Финляндии и Испании, так что [обучение] началось с прототипа малых подводных лодок

— 250-тонных. Многие молодые офицеры направлялись в Финляндию... для обучения на лодках этого типа».

Адольф Гитлер стал канцлером Германии в 1933 году, а двумя годами позже Германия отказалась от соблюдения Версальского договора. Третий Рейх заключил с Великобританией морское соглашение, позволявшее Германии открыто, в установленных пределах, строить и укомплектовывать собственные подводные лодки. Спустя неделю *Рейхсмарине* была переименована в *Кригсмарине*.

К тому времени уже были тайно построены шесть подводных лодок типа *IIA* водоизмещением 250 тонн на немецких верфях. Их длина составляла около 40 метров, ширина — около 4 метров, подводная скорость — 6.9 узла, вооружение включало одну 20-мм зенитную пушку. Рубки этих лодок «были белыми или светло-серыми, потому что такие лучше были видны ночью, чем покрытые тёмной краской. В тумане Балтийского и Северного морей мы это проверяли». В 1935 году Рёзинг принял командование своей первой подводной лодкой — немного более крупной лодкой типа *IIB U-11*, а примерно через два года стал командиром океанской лодки типа *VIIA U-35*.

В 1937 году молодой офицер был назначен руководить испытаниями торпед, в Эккернфёрдере/*Eckenförder* на Балтийском море. Именно там началась разработка немецких торпед, и Рёзинг оценивал это оружие с точки зрения практического применения. Одной из проблем было то, что колебания магнитного поля Земли влияли на работу магнитных взрывателей торпед. «Интересно, — вспоминал Рёзинг, — что после войны мы узнали, что американцы сталкивались с точно такой же проблемой». Если взрыватель не был правильно настроен под географическую магнитную зону, в которой происходила атака, «он либо вообще не срабатывал, либо срабатывал слишком рано [происходил преждевременный подрыв], и тогда нам приходилось возвращаться к контактному взрывателю», который срабатывал при ударе торпеды о корпус корабля. «Если удар был прямым, в борту появлялась пробоина, и корабль мог ещё держаться на плаву, иногда, если позволяла обстановка, приходилось использовать несколько торпед, пока его не удавалось добить». Эта проблема сохранялась до сентября 1943 года, когда подводные лодки начали применять акустические торпеды, наводившиеся на источник шума, например, на винты корабля.



Офицеры Кригсмарине инспектируют британскую подводную лодку Seal в мае 1940 года, вскоре после её захвата. На фото офицер осматривает повреждения, нанесённые немецкой морской авиацией.

В сентябре 1939 года Великобритания объявила войну Германии, а через восемь месяцев немцы захватили британскую подлодку *Seal*, минный заградитель. Лодка наткнулась на подводную мину в Каттегате, между Данией и Швецией, и оказалась на дне океана под крутым углом к нему. Экипаж перепробовал все возможные способы поднять *Seal* на поверхность, и когда им стало грозить удушье, лодка наконец всплыла. Она была сильно повреждена, но её командир, капитан-лейтенант Руперт Лонсдейл (Rupert Lonsdale, 1905-1999), обнаружил, что она может двигаться задним ходом. На пути к нейтральной Швеции британская лодка подверглась атаке немецких гидросамолётов. Не имея возможности погрузиться, Лонсдейл был вынужден поднять белую скатерть из офицерской столовой в знак капитуляции.

Корветтенкапитан/капитан-лейтенант Рёзинг был доставлен по воздуху для осмотра подлодки. «Это был отличный корабль, — заявил он, — но наши были лучше. Наши технические решения были лучше британских...» Эскортный катер *JU-128* отбуксировал захваченную подлодку, накренившуюся на левый борт и всё ещё с поднятой белой скатертью, в Фредериксхаун/Frederikshavn, Дания. После устранения серьёзных повреждений перископ был украшен британским боевым флагом внизу, белой скатертью в центре и немецким боевым флагом сверху, а *Seal* отбуксировали на верфь *Krupp* в Киле. Гитлер был в восторге от захвата, а британцы были унижены — это был их первый со времён войны 1812 года военный корабль, захваченный противником. Когда лодка *Seal* снова стала пригодной для плавания, немецкий флот попытался использовать её против Британии. Однако немецкие торпеды не подходили к её торпедным трубам, поэтому её использовали как учебный корабль.

21 мая 1940 года Рёзинг получил под свою команду *U-48*, лодку типа *VIII B* с эмблемой в виде чёрной кошки с изогнутой спиной над надписью «3X». Его первым помощником стал Райнхард Зурен (Reinhard Suhren, 1916-1984), вторым офицером — Отто Итес (Otto Ites, 1918-1982, с августа 1942 по май 1946 года – в плену), а главным инженером-механиком — Эрих Цюрн (Erich Zürn, 1906-1965). Рёзинг осуществил два боевых похода в составе группы подводных лодок, названной *Волчьей Стаей Рёзинга*, и *U-48* добилась значительных успехов под его командованием, потопив 12 судов общим водоизмещением более 60 000 тонн. За свои достижения Рёзинг получил *Железный Крест II класса*, *Железный Крест I класса* и *Рыцарский Крест*. Три его ведущих офицера также получили *Рыцарские Кресты*, а Зурен и Итес стали командирами подводных лодок.

После второго похода, в сентябре, Рёзинг был назначен в штаб подводных сил в Лорьяне/Lorient, Франция. Там, согласно приказам командующего немецким подводным флотом контр-адмирала Карла Дёница, началось строительство огромной подводной базы Кероман/Кеготан. Пока строительство не было завершено, лодки размещались у временных причалов. Строительные команды подняли со дна затонувший корпус старого тюремного корабля *Isère*, который когда-то перевозил заключённых на [остров Дьявола во Французской Гвиане](#). Он стал служить понтоном, к которому можно было причаливать. Капитан-лейтенант Райнхард Хареген (Reinhard Haregen, командир *U-123*, 1913-2018) был одним из первых, кто им воспользовался.

В декабре Рёзинг был назначен офицером по связям Дёница с итальянским подводным флотом в Бордо, где он и его офицеры жили на французском пассажирском корабле. «На их базе находилось около 30 лодок под командованием адмирала [\[Анджело\] Парона](#) (Angelo Parona). «Он был прекрасным человеком, и мы стали хорошими друзьями с итальянскими офицерами, - вспоминал Рёзинг. - Работать с ними было крайне сложно, так как они были обучены иначе и имели другую систему связи. Итальянские подводные лодки плохо подходили для северной Атлантики; они были рассчитаны на Средиземное море и несли большие потери».

После шести–семи месяцев службы в качестве офицера по связям Рёзинг получил командование 3-й Флотилией Подводных Лодок с базой в Ла-Рошели/La Rochelle, Франция, а в июле 1942 года он занял должность командующего Западной Группировкой подводных лодок (FdU West) - командующего всеми лодками, базировавшимися во Франции — почти всем немецким подводным флотом. Штаб группировки находился в Париже. Рёзинг также служил в штабе Дёница, который располагался в живописном замке Пиньероль/Chateau de Pignerolles недалеко от Анже/Angers, между Парижем и Лорьяном. Там он и его офицеры (часто включая самого Рёзинга) жили и работали до января 1943 года, когда Дёниц был назначен командующим *Кригсмарине* и переведён в Берлин. Примерно в это же время штаб *FdU West* переехал в замок Пиньероль.

Через месяц после того, как Рёзинг возглавил Западную Группировку, большой ажиотаж вызвало прибытие в Лорьян японской подлодки *I-30*, за которым последовали торжества. «Лодка привезла офицеров для японского посольства в Германии и доставила материалы, такие как олово, резину и другие, которые были в дефиците в Германии». Она покинула Францию с «немецкими материалами, такими как лекарства, техническое оборудование и так далее». 5 августа немецкие надводные корабли сопроводили *I-30* в Лорьян, где офицеры и экипаж были переведены на палубу *U-67* и встречены Дёницем и гросс-адмиралом [Эрихом Редером](#) (Eric Raeder). По прибытии на берег японские моряки общались с немецкими, обменивались бескозырками и небольшими подарками.



*Обычный боевой распорядок на большой подводной базе в Лорьяне, Франция, был прерван визитом японской подводной лодки *I-30* в августе 1942 года. Японских моряков приветствует, вероятно, [адмирал Отто Шульце](#) (Otto Schultze).*

I-30 оставалась в Лорьяне до 22 августа. За это время местные немецкие морские офицеры имели возможность осмотреть лодку. Её отремонтировали, перекрасили в «подводно-серый» цвет, также на нее установили четырехствольную зенитную установку калибра 40 мм. Тем временем офицеры и экипаж подлодки отправились в Берлин и Париж. Они также посетили штаб-квартиру подводного флота в замке Пиньероль, где японские и немецкие экипажи участвовали в организованных мероприятиях, включавших всевозможные спортивные состязания. «С японцами произошло кое-что забавное, — вспоминал Рёзинг. - Мы думали, что японцы любят чай и... рис тоже. Но чай было найти очень трудно, и, конечно, как хорошие парни, мы это сделали, но им он не особенно понравился, и они постоянно просили кофе». Позже Рёзинг выяснил, что японский чай другой — он зелёный, а не чёрный, который подавали в Германии: «Но никто нам не сказал об этом заранее».

Одной из главных обязанностей Рёзинга как командующего Западной Группировкой было интервьюирование командиров подлодок вскоре после их возвращения с боевых патрулей. Через два дня после возвращения из походов они отправлялись в Анже на встречу с Рёзингом, который к тому времени уже имел возможность ознакомиться с их бортовыми журналами. «Это не было моей работой — критиковать их, этим занимался Дёниц. Иногда я мог сказать: «Я не совсем понимаю, что вы там сделали» и так далее, а потом сообщал об этом Дёницу, чтобы он мог задать вопросы по конкретному случаю». Рёзинг всегда обращал внимание на психологическое и физическое состояние каждого командира, и «иногда рекомендовал, чтобы кого-то временно сняли с должности, если он казался неспособным осуществить следующую миссию — ему нужно было восстановиться. Мой персонал затем составлял краткий отчёт и отправлял его в Берлин, Дёницу. Большинство командиров ездили в Берлин для встречи с Дёницем и докладывали ему лично. Он опирался на свои впечатления о людях и понимал ситуацию, поэтому мог разговаривать с ними». Адмирал мог узнать многое о боевом опыте командиров, проявляя сочувствие и внимательно слушая. «Он проявлял к ним личный интерес».

На вопрос, нравился ли ему Дёниц как человек, Рёзинг ответил: «Да, о да. Он был потрясающей личностью. Да, да, да! Он всегда требовал многого от своих подчинённых, но понимал их и умел ими руководить». Когда Дёниц служил капитан-лейтенантом на малом учебном крейсере *Nymph* в 1928 году, Рёзинг был на борту в звании мичмана. «Это был первый раз, когда я встретил его. Все уважали его, а позже, в подводном флоте, он умел руководить подводниками. Его люди стояли за него, и именно поэтому наша подводная война могла продолжаться так долго».

После середины 1943 года шансы подводных лодок на возвращение на базу в целости и сохранности снизились, но им было приказано продолжать сражаться до последнего. Осенью 1944 года союзники освободили Францию, и оставшиеся подлодки были переведены на базы в Норвегию, Рёзинг остался командующим Западной Группировкой.

Немецкие инженеры неустанно работали над усовершенствованием подводных лодок. Лодки типа XXI были оснащены устройством под названием *шнорхель*, позволявшим заряжать аккумуляторы в подводном положении, и большими аккумуляторами, что позволяло лодке находиться преимущественно под водой. Затем началось производство инновационной, значительно меньшей по размеру лодки типа XXIII. «Мы отправляли некоторые из них из Норвегии к восточному побережью Британии, — вспоминал Рёзинг. - Они действовали там, и потерь не было. Британцам было трудно понять, что подрывало их корабли - торпеды или мины, потому что они не могли найти подлодки. Они были слишком тихими, слишком маленькими; они вообще не издавали шума».

«Я закончил войну в звании капитан цур зее/капитан 1-го ранга,» — рассказывал Рёзинг. В мае 1945 года британские оккупационные силы перевели его в лагерь для военнопленных в Норвегии, где он провёл около года. Вернувшись в Германию в конце 1946 года, бывший морской офицер руководил строительным проектом недалеко от Любека, а затем помогал историческому отделу ВМС США в Бремерхафене/Bremerhaven. «Там был один офицер из секретной службы, который интересовался определёнными вопросами и проблемами времен войны. Так что мне пришлось работать на них по арктическим операциям подводных лодок». Рёзинг проработал в историческом отделе около шести месяцев.

С 1952 года Рёзинг работал в *Белом Офисе/Amt Blank* - предшественнике Министерства обороны ФРГ, а четыре года спустя поступил на службу в послевоенный военно-морской флот ФРГ, *Бундесмарине*, в котором командовал морскими операциями в Северном море. В 1962 году он получил звание контр-адмирала, вышел в отставку в 1965 году.



Рёзинг (второй слева) и Карл Дёниц (слева) осматривают талисман футбольной команды Западной Группировки подводных лодок. «Мы называли себя [команду] Esels EI - Одиннадцать Ослов,» — вспоминал Рёзинг.

В отставке Рёзинг с 1966 по 1968 год он был президентом *Межальянсовой конфедерации офицеров запаса*. Также он был членом *Немецкой ассоциации [парусного] спорта на больших морях*. Накануне участия его группы в международной парусной регате в Норвегии они посетили официальный ужин, устроенный одним из министров страны, где также присутствовал норвежский монарх. «Когда мы, немцы, вошли, мы были очень официальны, и меня представили [королю Олаву](#),» — вспоминал Рёзинг. Он был поражён, когда король пожал ему руку, так как ожидал холодного приёма. После рукопожатия король Олав, немного заикаясь, сказал Рёзингу: «Удачи в гонке». Рёзинг понимал, что министры и король прекрасно знали о его службе в Тронхейме во время войны, и был поражён тем, насколько дружелюбно его приняли. «В течение нескольких лет после этого норвежские офицеры говорили о том, как удивительно, что король пожал руку немецкому офицеру». Что касается самого адмирала, он сказал: «Я почувствовал, что произошло что-то важное. Я точно не знал, что именно... Я мгновенно направился к бару и выпил двойной виски. Это было очень волнительно».

Справка по судам, потопленным подводной лодкой U-48 под командованием Рёзинга

Дата	Судно	Тоннаж	Страна
5 июня 1940	<i>Stancor</i>	798	Великобритания
7 июня 1940	<i>Frances Massey</i>	4 212	Великобритания
7 июня 1940	<i>Eros (d.)</i>	5 888	Великобритания
11 июня 1940	<i>Violando N. Goulandris</i>	3 598	Греция
19 июня 1940	<i>Tudor</i>	6 607	Норвегия
19 июня 1940	<i>Baron Loudoun</i>	3 164	Великобритания

19 июня 1940	<i>British Monarch</i>	5 661	Великобритания
20 июня 1940	<i>Moordrecht</i>	7 493	Нидерланды
16 августа 1940	<i>Hedrun</i>	2 325	Швеция
19 августа 1940	<i>Ville de Gand</i>	7 590	Бельгия
24 августа 1940	<i>La Brea</i>	6 665	Великобритания
25 августа 1940	<i>Athelcrest</i>	6 825	Великобритания
25 августа 1940	<i>Empire Merlin</i>	5 763	Великобритания

<https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/2016/october/pages-u-boat-commanders-career>

<https://uboat.net/men/roesing.htm>

ФРАГМЕНТ ИНТЕРВЬЮ С ВЕТЕРАНОМ-ПОДВОДНИКОМ РАДЛЕМ (RADL) – ПОДВОДНАЯ ЛОДКА U-171



Подводная лодка U-171 на базе

Господин Радль, расскажите, пожалуйста, о достижениях вашей подлодки в Мексиканском заливе. Какие цели Вы атаковали? Какова была цель Вашего похода?

Наша цель была следующей - потопить как можно больше судов. Ничего другого. Мы также хотели, прежде всего, показать, что мы там и что они не могут чувствовать себя в безопасности. Везде в мире, где была вода, там были и немецкие подлодки!

Были ли исключения - суда, которые Вам было запрещено потопить?

Нет, нет. Исключений не было. Однако американцы в то время считали, что находятся далеко от театров военных действий. Они всё ещё ходили с включенными навигационными огнями! Но им пришлось прекратить это делать. Нам оставалось только

посмеяться. Да, наша работа заключалась в том, чтобы потопить как можно больше судов.

Не считали ли Вы считали, что они (США) были плохо подготовлены и сами вляпались в эту ситуацию в Мексиканском заливе?

Америка? Да, без сомнений. Когда мы были у побережья, на протяжении долгого времени мы могли видеть суда с включенными огнями.

Комментарий автора статьи: После внимательного изучения данных о ежедневных позициях U-171, включая маршруты входа и выхода из залива, единственные огни, которые могли быть видны с подводной лодки, возможно, находились на острове Галвестон/Galveston или были огнями города Корпус-Кристи/Corpus Christi. К моменту захода U-171 в [Мексиканский] залив 25 июля 1942 года все журналы наблюдений береговых и других служб (Naval Air Station Corpus Christi, Naval Air Station Galveston, Civil Air Patrol, Береговая охрана США, Grand Isle) подчёркивают усилия по соблюдению затемнения. Однако U-171 проходила рядом с восточным и западным окончанием Кубы, а также очень близко к Каймановым островам, Ямайке, Гаити и Доминиканской Республике. Эти страны не были столь сильно обеспокоены возможными атаками подводных, как США.

Также возможно, что в послевоенное время Радль читал и слышал о том, что на восточном побережье США освещение на пляжах включали еще несколько месяцев после начала войны. С расстояния в 20 миль от берега можно было увидеть пункты Камерон/Cameron, Холли Бич/Holly Beach и Гранд-Айл/Grand Isle с рубки, которая находилась в 15 футах над уровнем воды.

Радль упоминает долгие месяцы, проведенные на тесной подлодке, и заключает:



Условия были практически нечеловеческими. Сегодня никто бы на это не согласился. Мы были полны энтузиазма; это сыграло большую роль. Третий Рейх так нас воспитал... Я ни о чём не жалею.

U-171 затонула в 13.00 9 октября 1942 года в Бискайском заливе близ Лорьяна, подорвавшись на mine. 32 человека погибли, 30 спаслись. Среди последних был командир - Гюнтер Пфеффер (Günther Pfeffer, 1914–1966, на фото слева). Радль попытался рассказать о том, как его подлодка была потоплена менее чем в пяти милях от берегов Франции. Сам он, будучи помощником боцмана, был

на палубе, так как в его обязанности входила подготовка корабля к швартовке.

Возвращаясь, мы налетели на мину и начали тонуть. Мне как-то повезло, что я находился наверху... Другие товарищи, которые не смогли выбраться, оставались внизу. В основном они находились в кормовой части. Воздухозаборные трубы были заблокированы, но дизеля продолжали работать – они высосали весь воздух из лодки...

Что это означало для членов экипажа, оставшихся внутри?

Смерть. Это означало смерть ... , но из носовой части люди смогли выбраться. Примерно половина экипажа погибла.

Что для Вас значил адмирал Дёниц?

Дёниц? Что я могу сказать? Он был нам как отец. Дёниц умел мотивировать людей. Он никогда не был высокомерным, надменным или чем-то подобным. Если подлодка возвращалась, он был там, чтобы встретить экипаж. Каждого, каждого человека!

Ну... он также устроил так, что когда выжившие вернулись на берег, была эйфория, и они хотели оторваться... ну а *цепные псы* (так моряки подлодок называли военную полицию), которые бегали с эмблемой на нагрудной пластине... им не позволяли дотрагиваться до нас! Нам дали три дня, и мы могли делать практически всё... иногда происходили самые сумасшедшие вещи... Они позаботились о нас. Каждый раз в конце трапа для каждого из нас лежал большой мешок кофе. (Можете себе представить, какую власть это давало моряку в военной Европе?) Но Дёниц был нашим отцом. Он всегда был рядом с нами.

Вернёмся к Мексиканскому заливу. Как Вы рассказали бы кому-то, как проходила охота, когда подлодка выходила на патрулирование?

Это была наша работа, так ведь? Торпедные аппараты всегда были заряжены. Были воздушные торпеды и электрические торпеды.»

Воздушные торпеды оставляли фосфоресцирующий след с пузырьками и их иногда можно было увидеть, достаточно далеко, чтобы жертва могла попытаться уклониться. Электрические торпеды, хотя и не полностью невидимые, были гораздо сложнее обнаружить.



Подводники в хорошем расположении духа...

Каждая торпеда должна была обслуживаться и быть отлаженной так, чтобы быть всегда готовой к выстрелу. Мы не хвалились победами. С другой стороны, мы топили моряков, и когда ты видишь их в воде, плавающими в огне, кричащими «Помогите! Помогите! Помогите!» ... Нет, ничего приятного в этом не было. Но это была война. Иногда это возвращается и крутится в голове... даже спустя все эти годы. Это всё ещё цепляет, то, что ты лично пережил. Но нужно понимать, что экипаж – это единое целое, все зависят друг от друга, и ошибка одного может стоить жизни всех остальных... Мы все знали, что можем положиться друг на друга, независимо от должности или звания. Каждый ранг был важен. Даже самый последний *трюмный* или тот, кто обслуживал аккумуляторы, был так

же важен, как и любой другой. Это сплачивает, если можно так выразиться, это как будто спаивает всех. Мы до сих пор держимся вместе спустя 50 лет.

Сведения о трёх потопленных судах во время похода U-171 в Мексиканский залив

1. 26 июля 1942 — *Оахаса* (Мексика, грузовой транспорт)
 - Ходил из Нового Орлеана в Веракрус и Тампико с грузом газетной бумаги, каустической соды и телефонных столбов, обработанных креозотом.
 - Находясь у побережья между Галвестоном и Корпус-Кристи, в 04.45 утра вахта заметила торпеду.
 - Антенны, палубные настилы и люки были «снесены».
 - Через 3–5 минут после атаки был дан приказ покинуть судно, экипаж доставлен в Порт О'Коннер, штат Техас.
 - Свидетели описали подлодку как «очень большую, тёмно-серую и очень быструю». *U-171* всплыла примерно через 50 минут после атаки, кружила рядом со спасательными шлюпками и была последний раз замечена, направляясь на юго-восток.
 - 6 членов экипажа погибли вместе с судном.
2. 13 августа 1942 — *R.M. Parker Jr.* (танкер, США)
 - Приближался к маяку *Ship Shoal* примерно в 18 милях к югу от округа Терребон.
 - Двое артиллеристов из состава *U.S. Naval Armed Guard*, находившихся на кормовом орудийном посту заметили фосфоресцирующий след торпеды на расстоянии 25 ярдов от корабля, торпеды попали до того, как можно было подать сигнал тревоги.
 - Корабль покинут, *U-171* подошла на расстояние 200–500 ярдов с правого борта и произвела пять выстрелов по кормовой артиллерийской платформе. Взорвалось боекомплектное отделение. Корабль затонул кормой вперед.
 - Весь экипаж спасён траулером *Pioneer* [капитан Айра Пит (Ira Pete)] и доставлен в Морган-Сити.
 - Подлодка не была замечена экипажем.



R.M. Parker Jr. уходит под воду...

3. 4 сентября 1942 — *Amatlan* (*Petroleos Mexicano*, танкер)
 - Торпедирован трижды с интервалом 10 минут, начиная с 22.00.

- После каждого попадания спускалась спасательная шлюпка.
- Первый торпедный удар вывел из строя винт и рулевое управление, затопил жилые помещения. Корабль начал поворот налево.
- Командир *U-171*, Гюнтер Пфедфер, интерпретировал движение как попытку корабля рваться к атаке или занять позицию для стрельбы с палубного орудия.
- Подлодка начала маневрировать вместе с кораблём, чтобы избежать опасности, одновременно готовясь к стрельбе. Торпеда и палубное орудие потопили корабль.
- Экипаж мексиканского судна добрался до берега в безлюдной местности и шел пешком 18 часов, пока наконец не вышел на связь с некоторыми мексиканскими рыбаками. Они прибыли в Тампико через пять дней после потопления. Оставшиеся 10 членов экипажа были подобраны со спасательных шлюпок и доставлены в Порт-Изабель, штат Техас, между Браунвиллом и Корпус Кристи. Пять членов экипажа так и не были найдены и предположительно погибли, так как первый торпедный удар пришёлся на жилые помещения.

<https://www.houmatoday.com/story/news/2003/06/08/u-boat-veteran-radl-tells-more-of-his-adventures/26809903007/>

https://en.wikipedia.org/wiki/German_submarine_U-171

<https://historeich.blogspot.com/2022/05/le-terrible-naufage-du-u-171.html>

ФРАГМЕНТЫ ВОСПОМИНАНИЙ ОТТО КРЕЧМЕРА (ОТТО KRECHMER, 1912-1988)



Отто Кречмер со своим экипажем. 8 августа 1940 года

О профессии подводника и о войне на море

Само собой, в основе всего лежит знание, и в период обучения в мирное время профессии моряка или еще чему-либо ты должен знать свою работу. Ты также должен знать, что происходит на поле боя, которое ты не видишь или видишь лишь мельком, находишься ты при этом под водой или на поверхности. Ты должен попытаться выяснить, о чем думает тот, кто противостоит тебе, например, командир экипажа самолета, или что делают команды кораблей и судов, пришли они из Америки, пройдя долгий путь, или из Англии, оказавшись где-то к западу от Ирландии, где ожидают смены вахты. Это же относится к тому, какая стоит погода, дует ветер в лицо дозорным морякам или нет, светит ли луна в ночное время. Ты должен думать обо всех этих мелочах и держать их у себя в голове, чтобы у тебя все было готово, когда ты должен будешь принять решение.

В наши дни нам немного трудно, когда мы пытаемся разглядеть то, что происходило во время [Битвы за Атлантику](#), потому что в годы войны к морякам-подводникам [союзники] относились с немалым презрением. Нас считали пиратами и тому подобное, но, когда мы говорим с людьми, которые находились по разные стороны, я имею в виду, военно-морских офицерах, дело обстоит почти что так, будто разговор идет о футбольном матче. Все проходит в атмосфере веселья и на очень дружелюбном уровне, и все превращаются в восхитительных парней. Трудно представить себе, что много лет назад эти самые люди находились в море, стараясь уничтожить друг друга.

Странно, но у нас не было ненависти к кому-либо, во всяком случае, у меня, и мне было жаль топить те суда. Некоторые из них были очень красивыми, но мы никогда слишком сильно не беспокоились о людях, потому что я, знаете ли, думал, что у них будет достаточно времени, чтобы усесться в шлюпки, и во многих случаях я помогал им. Когда я находил моряков на спасательном плоту, я брал их на борт, потом сажал их в шлюпку, чтобы они добрались до дома, говорил им, какому курсу следовать и так далее. Я давал им продукты и то, что они хотели получить, так что мы не так уж и волновались о судьбах этих людей. Мы охотились на суда, и прежде всего на суда с самым ценным грузом – на танкеры, чтобы создать затор [на пути конвоя], а потом шло и само горючее – вот так оно было.

Из бортового журнала U-99

18 октября (1940 г.)

21.24. Обменялись идентификационными сигналами с U-123. Конвой снова в поле зрения. Я иду с опережением по отношению к нему, поэтому даю лодке замедлить ход, чтобы уклониться от идущих впереди эсминцев. Эсминцы постоянно выпускают в воздух осветительные ракеты. Я иду в атаку на правый фланг первой группы.

22.02. Погода, видимость умеренные, яркий лунный свет. Выстреливаю торпеду из носового торпедного аппарата, используя прибор [*прибор управления торпедной стрельбой - ПУТС/автомат расчёта торпедной стрельбы – Torpedovorhaltrechner - механический компьютер для автоматического расчёта упреждения при стрельбе торпедами*]. Промых.

22.06. Выстреливаю торпеду из кормового аппарата, используя ПУТС. С расстояния 700 метров попадаю впереди миделя. Судно с водоизмещением около 6 500 тонн тонет в течение 20 секунд. Иду прямо в лоб конвою.

22.30. Выстреливаю торпеду из носового аппарата, используя ПУТС. Промых из-за ошибки в расчете угла отклонения от заданного курса. В этой связи я принимаю решение вести стрельбу без применения этого прибора, особенно с учетом того, что он еще не был принят и отлажен службой тестирования торпед. Вскоре лодку замечают с одного из кораблей, который выпускает осветительную ракету и поворачивает в нашу сторону на полной скорости, продолжая в том же духе даже после того, как мы меняем курс.

Мне приходится уходить на полной скорости. Наступает момент, когда корабль отворачивает в сторону, делает выстрел из одного из орудий и снова занимает свое место в конвое.

23.30. Выстреливаем торпеду из носового аппарата в крупный транспорт водоизмещением 6 000 тонн с расстояния 750 метров. Попадание на траверзе передней мачты. Сразу после взрыва торпеды происходит еще один взрыв с высоким столбом огня от носа до мостика. Дым поднимается на 200 метров. По-видимому, носовая часть разрушена. Судно продолжает гореть зеленым пламенем.

19 октября

12.15. К кораблю (подводной лодке) приближаются три эсминца и ведут поиск, выстроившись в линию. Я ухожу на полной скорости на юго-запад и снова вступаю в контакт с конвоем. Постоянно слышны взрывы торпед, выпущенных другими подводными лодками. Эсминцы не знают, как помочь в этой ситуации и заняты тем. Что непрерывно выпускают осветительные ракеты, от которых мало толку при ярком свете луны. Я перехожу к атакам на замыкающие суда конвоя.

В последующие часы Кречмер пустил на дно еще четыре судна конвоя SC7.

17 марта 1941 года - день, когда погибла U-99

Когда на меня посыпались глубинные бомбы, мне пришлось подняться на поверхность, потому что в лодку стала поступать вода. Я уже не мог сдвинуться с места и встал, потеряв ход, посреди большого нефтяного пятна, с креном на правый борт. По мне со стороны левого борта вели огонь два эсминца (должен сказать, без особого успеха), так что вокруг лодки всюду и везде вверх поднимались фонтаны воды. Однако дистанционные трубки снарядов их 40-мм зениток ([pom-pom](#)) были настроены на поражение самолетов, они не наносили большого ущерба лодке. С корпуса слетала лишь краска, и все, однако корма моего корабля стала уходить под воду... , и та часть моего экипажа, которая стояла на афтердеке, посыпалась в воду. Я не мог с этим ничего поделать. Я думал о своей команде – я хотел дать им шанс быть подобранными и взятыми в плен, и мог сделать это, лишь обратившись с просьбой к командиру находившегося ближе к нам эсминца [Hesperus командера Доналда



Макинтайра (Donald McIntyre, 1904-1981), на фото слева], с которым мы позднее стали друзьями. Дело было в 4 часа утра, и мы передали с помощью сигнального фонаря, используя азбуку Морзе, что часть моих людей оказалась в воде. Я попросил его подобрать их. Я уже ничем не мог им, помочь, и после этого он подошел к ним вплотную и включил поисковые прожекторы, чтобы я мог видеть их головы через свой бинокль. По меньшей мере половина экипажа была спасена. Трое исчезли: один из офицеров ушел на дно вместе с лодкой: он просто не выбрался из нее вовремя, двое погибли, уже находясь в воде, и я не знаю, как и почему это случилось. Одного заболевшего мы сумели поднять на борт эсминца. Когда я сам оказался на борту спасшего нас эсминца, я уже не мог разглядеть никого, кто оставался бы в воде. Те, кто был на борту, сказали мне, что они тоже уже никого не видят...

ИЗ БОРТОВОГО ЖУРНАЛА ГЮНТЕРА ПРИНА - ПОТОПЛЕНИЕ ЛИНКОРА ROYAL OAK

14.10.1939. Светло до отвращения. Освещен весь залив. К югу от островка Кава/Cava нет ничего. Продвигаюсь дальше. Слева по борту я вижу пост береговой охраны Хокса Саунд/Ноха Sound, для которого через несколько минут лодка, должно быть, станет целью. В этом случае все будет потеряно. В настоящий момент к югу от Кавы кораблей не видно, хотя видимость великолепная. Исходя из этого и принимаю решения.

К югу от Кавы движения нет, так что прежде чем поставить все на карту, нужно принять все меры предосторожности. Исходя из этого, делаю разворот влево. Следуем на север вдоль берега. Там на якоре стоят два линкора, ближе к берегу – эсминцы. Крейсеров не видно, так что будем атаковать больших парней.

Расстояние 3 000 метров. Расчетная глубина семь с половиной метров. Выстреливаем торпеды. Одну в тот корабль, который севернее, две в тот, который южнее. Через три с половиной минуты взрывается выпущенная в северный корабль, от двух остальных ничего не видно и не слышно.



Экипаж лодки U-47 после возвращения из успешного похода, в котором было потоплен Royal Oak. Прин – в темной форме в середине нижнего ряда. Меньше чем через шесть месяцев, 7 марта 1941 года, она будет потоплена, и из этих людей не уцелеет никто...

Стреляем из кормовых аппаратов, два носовых заряжаются. Через три минуты напряженного ожидания взрыв после попадания в ближний корабль. Взрыв громкий, рев и

грохот. Вверх поднимаются фонтаны воды, за ними столбы огня, вверх летят обломки. Гавань немедленно оживает. На эсминцах зажигаются огни, повсюду посылаются световые сигналы, на берегу. Метрах в 200 от меня, по дороге с ревом проносятся машины. Линкор потоплен, еще один поврежден... Торпедные аппараты пусты. Я принимаю решение уходить, так как: (1) с моим перископом я не могу осуществлять ночные атаки из подводного положения... (2) ночью при ярком лунном свете я не могу маневрировать, оставаясь незамеченным в спокойной воде, (3) я должен предполагать, что меня заметил водитель автомашины, остановившейся напротив нас, развернувшейся и укатившей в сторону Скапы на полной скорости, (4) я также не могу двигаться дальше на севере, поскольку там, вне поля моего зрения, стоят эсминцы, которые раньше было видно лишь очень смутно.

Мы уходим, работают оба двигателя. Все идет просто, пока мы не выходим к мысу *Skildaenoy*. Здесь у нас появляются проблемы. Время отлива. Течение нам противодействует. Двигатели работают на малых оборотах, на чертовски малых, я пытаюсь уйти. Ситуация снова становится затруднительной. Курс 058°, скорость небольшая – 10 узлов. Продвижения никакого. Я на полной скорости прохожу мимо южного блокшива вплотную к нему. Мой рулевой действует выше всяких похвал. Идем на полной скорости, потом в три четверти скорости, далее снова на полной... Команда проявила себя великолепно в ходе всей операции.



Корабельный колокол линкора Royal Oak и мемориальная доска, посвященная памяти погибших офицеров и моряков линкора Royal Oak. Кёркуолл, собор Св. Магнуса (фото автора перевода, 2016 год)

ХАЙНЦ ШЕФЕР РАССКАЗЫВАЕТ О ПЕРЕЖИТОЙ ИМ АТАКЕ ГЛУБИННЫМИ БОМБАМИ НА ПОДВОДНУЮ ЛОДКУ. АТЛАНТИКА, 1942



Хайнц Шэфер (Heinz Schäffer, 1921-1979, на фото слева) служил на нескольких подводных лодках, пройдя путь от кандидата в офицеры/offiziersanwärter в 1939 году до обер-лейтенанта цур зее/oberleutnant zur see в 1943 году. В 1944-1945 году он командовал подводными лодками U-148 (ни одного боевого похода) и U-977 (один боевой поход, 1945 год). Находясь в море на U-977, он узнал о капитуляции Германии и довел лодку до Аргентины, не выпустив ни одной торпеды. После войны он написал книгу воспоминаний U-977 и ее последнем походе, в которой развеивал [мифы, связанные с ним](#). За боевые заслуги Шэфер был награжден Железными Крестами 1-го и 2-го Классов.

Ночь была беспросветно темной и безлунной, что было нам на руку. Однако некоторые подводные лодки все никак не появлялись. Насколько мы могли судить из получаемых нами сообщений, с нами к рассвету их могло быть шестеро. Перед нами был крупный конвой – 50 направляющихся в Англию судов с военными грузами.

«Посылайте идентификационные сигналы,» - приказал командир. Это было, скорее всего, проявлением нервозности – отправка радиосообщений, находясь посреди вражеского конвоя. Если противнику известна наша волна, нам конец. Но делать было нечего: нам были нужны другие лодки. Радист сообщил командиру: «Лодка *U X* вступила в контакт с конвоем.» Вслед за этим мы узнали, что это удалось еще одной нашей лодке. Итак, теперь нас всего трое, и наш командир решил атаковать. Отправка идентификационных сигналов на другие корабли больше не требовалась, поскольку след от торпеды был виден за несколько миль, а если какое-то судно взлетало на воздух, пламя взрыва освещало путь другим лодкам. Мы хотели пустить на дно четыре судна, поэтому выбрали те, что были покрупнее, готовясь атаковать сначала то, которое было дальше всего от нас. Две торпеды мы отвели самому крупному судну, по одной остальным. По возможности нужно было добиться того, чтобы все четыре были поражены одновременно, чтобы не оставить ни одному из них времени на то, чтобы изменить курс. Мы уже были совсем недалеко от ближайшего к нам – наверное, метрах в 650.

«Пли!» Лодка вздрогнула пять раз. Через 15 секунд торпеды должны попасть в цель. Наше нетерпение росло: эти секунды казались такими длинными. Что, наши *угри* (*Aal* – жаргонный термин, применявшийся немецкими подводниками для торпед – *BK*) прошли мимо, что-то пошло не так? Затем мы увидели столбы пламени и услышали два глухих удара. Звук идет через воду быстрее, чем по воздуху. Еще один взрыв на том же судне. Теперь оно разваливалось на части и через мгновение ушло под воду. Мало кто из его экипажа мог выжить. Через мгновение конвой, который мирно шел своим курсом, начал действовать: подавая красные и голубые световые сигналы, указывающие на смену курса. Британцы знали свое дело. Управлять затемненными судами конвоя в ночное время – задача непростая, но ни одного столкновения замечено не было. Жаль, это позволило бы нам сэкономить силы.

Теперь эсминцы обрушились на тех, кто мог стать их добычей. Зажглись прожектора, орудия открыли огонь, начали взрываться глубинные бомбы. Но нас они не засекали, поскольку мы все еще находились посреди конвоя, а это было последним местом из тех, где они могли ожидать найти нас. Вместо того, чтобы уйти восвояси или погрузиться, мы

продвинулись еще дальше вглубь конвоя. Наш командир решил, что они проглядели нас, и он был прав. При небольшом расстоянии видимости не заметить подводную с находящегося высоко над водой мостика грузового судна легко. Трудно разглядеть темную полосу на воде и отличить от теней, отбрасываемых высокими волнами.

Открылись крышки торпедных аппаратов, и в них проскользнули одна торпеда за другой. Моряки обливались потом, напряжение было сумасшедшим. Вопрос стоял о жизни и смерти, на размышления не оставалось времени и места. Если нас сейчас обнаружат – с нами будет кончено, поскольку с незаряженными аппаратами мы не можем погружаться. Это война: «Иди в бой и топи их всех».

Это продолжалось 35 минут. Мы уже готовились к следующей атаке. Офицер-торпедист сообщает командиру: «Аппараты с первого по четвертый готовы!» Сильные взрывы. Суда разламываются на части, другие выпускают пар и теряют ход, вверх поднимаются столбы дыма. На темных волнах играют лучи прожекторов, под ними с блеском высвечиваются пятна нефти. На 600-метровой волне непрерывно звучат сигналы SOS. Появляются другие подводные лодки. Звучат новые взрывы. «Надеюсь, мы не столкнемся с кем-нибудь из тех, кто подошел, - говорит второй вахтенный офицер. – Было бы совсем грустно быть отправленными в ад нашими же людьми.» А случиться это вполне могло...

Наконец конвой начал распадаться, суда и корабли стали рассредоточиваться по всем направлениям. Для нас это плохо, так как теперь мы можем выбирать себе только одну цель. Кроме того, они теперь настороже: некоторые из них идут зигзагами, другие делают круги. Круто разворачиваемся на правый борт. Наша следующая жертва – судно на 8 000 тонн, оно – в перекрестье прицела. «Пли!» Почти одновременно с этой командой над ним поднимается столб пламени. Мы добились лишь одного попадания, хотя судно стало сильно крениться на корму.

«Впереди объект!» Мы пытаемся уйти, но этот объект двигается быстрее, чем мы. Постепенно он вырастает в размерах. «Смотреть внимательно! Он идет за нами!» Поспешно погружаемся и слышим взрывы. Мы действуем, словно роботы. Все происходит спонтанно, мы делаем то, что диктует ситуация. Наше верховное командование предупреждало нас о скоростных катерах, которые перевозят на борту корабли конвоя и спускают на воду, когда ночью атакуют подводные лодки. Их сила в небольших размерах, высочайшей скорости и сильном вооружении, в которое входят скорострельные пушки. Ты можешь разглядеть эти катера только тогда, когда они прямо над тобой, если ты вообще сможешь их обнаружить... Погрузились на 50 саженей (~90 м) ... Наши *друзья-враги* постоянно достают из рукава новые карты. Война была бы скучной, если бы у него их не было. Так или иначе, в следующий раз мы будем к этому готовы. По моему мнению, вахтенный на мостике на этот раз был начеку.

Начали взрываться первые глубинные бомбы, но на большом расстоянии от нас. Мы все еще были слишком близко к конвою, и эсминцы не могли обнаружить нас из-за всей этой кутерьмы – удачное стечение обстоятельств, которое не могло сохраняться долго. Командир отдал приказ двигаться неслышно, на малой скорости. Электродвигатели были почти бесшумными, команды отдавались шепотом, моряки передвигались в войлочных туфлях. Все, кто не был нужен для выполнения вахтенных обязанностей в текущий момент времени, ушли и улеглись, поскольку таким образом мы расходовали меньше кислорода. Никто не знал, как долго нам придется выживать на том, что мы имели, а когда ты лежишь, ты потребляешь его меньше, чем если ты стоишь и разговариваешь.

Конвой уходил, шум его винтов был еле слышен. Однако три эсминца продолжали охотиться за нами, и прошло немного времени, прежде чем стал слышен слишком хорошо знакомый звук [асдика](#), напоминающий звук, который появляется, когда проводишь ногтем по расческе. Другой их *асдик* трещал, словно горошины в консервной банке, третий визжал словно старинный трамвай, проезжающий по дуге. Такой опыт не

забудешь. Я вспомнил человека, который пустился в путь, чтобы понять, что значит страх. Его бы туда, к нам...



Кадр из фильма Подводная Лодка. Подводники прислушиваются к шуму винтов проходящего над ними корабля противника сразу после того, как он сбросил на лодку глубинные бомбы...

Эсминцы окружили нас, взрывы их бомб грохотали все ближе и ближе, обычно по три за один раз. Мой боевой пост находился в переполненной людьми кормовой части у переговорной трубы, и каждый раз, когда бомба взрывалась, я должен был докладывать об этом, если от этого были какие-то повреждения. Труба проходила между корпусом и торпедным аппаратом, и в этом узком пространстве мне приходилось стоять, опершись одной рукой и чувствуя боль во всех конечностях. Раздался мощный грохот, и лодка ухнула вниз, как камень, метров на 20: погасло освещение, автоматически включился аварийный свет. Это не шутка, когда противник держит тебя вот так на мониторах своих приборов. По лодке сновали электрики, устраняя неисправности: тем временем освещение переключилось на вторую из двух главных электросетей, которыми была оснащена лодка. Она могла работать четыре часа. Наш радист поддерживал контакт с эсминцами и держал командира в курсе дел. Когда они подошли ближе, он сам пошел в радиорубку, чтоб отдать соответствующие приказы.

Каждый раз, когда над нами оказывался эсминец, мы меняли курс – ты должен реагировать на это незамедлительно. По счастью, наш командир знал свое дело. Он полностью скрыл все свои эмоции, и в самом деле каждый внешне демонстрировал полное самообладание, но всем было нелегко, и мне не меньше, чем остальным. Раньше так тяжело нам не было ни разу: мы не ничего не видели, не могли стрелять по противнику, нам оставалось только пережидать все это, хотя мы были уже на грани. Мы насчитали уже 68 глубинных бомб, сброшенных на нас...

Как долго мог продолжаться этот нереальный бой, в котором сражается не человек против человека, даже не оружие против оружия, как долго могло сохраняться такое напряжение, эта смесь фортуны, слепой тактики и инстинктивных предпринимаемых в нужное время нужных действий? Мы оказались в механической ловушке, в которой каждый делал свое дело в мертвой, автоматически поддерживаемой тишине. В атмосфере, царившей внутри лодки, было что-то жуткое. Моряки выглядели, словно призраки...

Затем прозвучал пугающий треск, словно по лодке ударили гигантским молотком. Повсюду полетели электрические лампочки, рассыпаясь на осколки. Двигатели остановились. Слава богу, рапорта со всех боевых постов сообщали, что течи нет, просто повышибало все главные предохранители. Повреждения были устранены. Мы начали использовать специальный дыхательный аппарат, который предотвращал поглощение смертельного монооксида углерода, который мог присутствовать внутри лодки. Резиновый загубник был отвратителен на вкус, но все было в порядке: это была настоящая война, а не киновойна с развевающимися знаменами и бравурной музыкой. Однако инстинкт самосохранения был силен в каждом из нас, и, если бы нас спросили, испытываем ли мы страх на самом деле, я не уверен, что сказал бы человек в ответ: *да* или *нет*.

Вот разорвалась сотая бомба. Капли пота выступили на лбу каждого из нас. Нашей последней надеждой мы выпустили в за борт *Большой/Bold* – имитатор подводной лодки, которому столь многие экипажи были обязаны своей жизнью: его химический наполнитель создавал облако пузырьков, которое зависало в воде в виде экрана, и отражало сигналы, посылаемые установленным на эсминце *асдиком*. Наша дальнейшая тактика заключалась в том, чтобы сделать поворот по большой дуге в направлении охотившихся за нами, чтобы удостовериться в том, что они ловят отраженный от нашей лодки сигнал, а потом резко отвернуть в сторону и показать им корму, ускользнуть и оставить созданное *Большом* облако пузырьков, чтобы они и дальше атаковали его.



Кадр из фильма Подводная Лодка. Моряки прислушиваются к звуку, издаваемому асдиком...

Очевидно, наш *Большой* помог нам, поскольку число взрывающихся глубинных бомб снизилось, и казалось, противник был введен в заблуждение. Насчитав 168 бомб, сброшенных им за 8 часов, мы наконец, смогли вздохнуть спокойно. Эсминцы уходили. Им нужно было догнать конвой, поскольку тот нуждался в сопровождении предстоящей ночью. Если бы каждая лодка могла связать три эсминца, только трое из десяти таких кораблей все еще были бы рядом с конвоем, и остальным подводным лодкам стало бы значительно легче.

Наша война была не такой, какой ее представляет себе неспециалист, который думает, что это погружения и всплытия, потом стрельба и уход восвояси, как это делает ночной

вор. Напротив, большую часть судов располагающего сопровождением конвоя торпедирует лодка, находящаяся на поверхности, и, хотя размер эсминца не позволяет ему иметь на борту неограниченное количество глубинных бомб – думаю, на нем могло поместиться около восьмидесяти – то, чем они располагают, может задать жару в тот время, пока идет бой.

Мы прождали час и поднялись на поверхность. Полный вперед!

The Mammoth Book of HOW IT HAPPENED. WORLD WAR II. Edited by Jon E. Lewis. London, 2002

РАССКАЗЫВАЕТ ЛЕЙТЕНАНТ ВЕРНЕР ШЮНЕМАН, ЛОДКА U-606

Вернеру Шюнеману (Werner Schüneman, 1920-2004) было 22 года, когда он стал инженером-механиком на лодке U-606, которая вошла в строй весной 1942 года.

... Неожиданно раздался шум, и командир лодки, которого звали Ханс Клатт (Hans Klatt, 1914-1978) был найден под лестницей, ведущей к выходу из нее. Должно быть, он упал вниз головой, но мы понятия не имели, что же случилось. Так или иначе, он не приходил в сознание в течение следующие два дня. В этой ситуации мы решили не продолжать наш поход, а найти ближайшую базу на дружественной нам территории, чтобы сдать его врачам. Мы вошли в Берген, который в то время был оккупирован германскими войсками. Наш командир не приходил в себя какое-то время, даже после того, как его отправили в Киль самолетом. Он будет испытывать последствия этого падения еще шесть месяцев...



Здесь есть интересный момент, касающийся врачей на подводных лодках. По существу, Дёниц решил, основываясь на опыте, что размещение на каждой лодке по врачу будет просто *неэкономно*. Потерять врача вместе с всего лишь 50 моряками, если лодка будет потоплена – такая пропорция была неприемлемой. Поэтому на *нормальные* лодки врачей не посылали, в отличие от спецмиссий, для которых находили медперсонал.

Теперь, пока мы сидели в Бергене, не располагая командиром, в море появился конвой, идущий в Мурманск, и нас послали атаковать его. Нашему командиру нашли замену – его звали Фон дер Эш (Dietrich von der Esch, 1915-29.09.1944, на фото слева). Наша первая миссия с ним была немалым приключением. Вокруг конвоя постоянно делала круги летающая лодка. Фон дер Эш, который раньше служил в *Люфтваффе*, не знал наверняка, британская это машина или немецкая. На один круг у нее уходило 45 минут. Всем подводным лодкам, которые пытались проскользнуть вглубь конвоя, приходилось погружаться, потому что это был грозный противник: у него на борту были глубинные бомбы, и самолет мог легко разглядеть подводную лодку. Так что нам приходилось погружаться, пережидать, а потом снова подниматься на поверхность, но мы при этом постоянно опаздывали. Итак, после того, как мы сделали это четырежды, мне пришлось отрапортовать командиру, что мы не сможем сделать еще раз, потому что у нас разрядились аккумуляторы, и у нас больше было воздуха, потому что нам постоянно приходилось расходовать его на откачивание воды из балластных цистерн, чтобы всплыть. То есть, нам пришлось остаться на поверхности. Мы были вооружены небольшой 20-мм зениткой... как только летающая лодка приближалась к нам, нам не оставалось ничего другого как сказать *Scheisse!* Теперь мы видели, что это британский самолет, а не немецкий. Нам пришлось уклониться

от него: нырять мы больше не могли. Мы открыли огонь из нашей зенитки, и стали разворачиваться вправо. Само собой, в такой ситуации все были возбуждены, и не забывайте, что мы были неопытной командой. Парень, стоявший за штурвалом, сделал не правый, а левый разворот. Зенитка прекратила огонь, и люди внизу решили, что был отдан приказ на погружение. На самом деле, мы получили приказ прибавить обороты двигателей до максимума, что мы и сделали, когда лодка должна была вот-вот погрузиться! Тут они остановили дизели и запустили электромоторы, что привело к тому, что наша скорость немедленно понизилась. То есть, все что только могло быть сделано неправильно, было сделано неправильно.

На пришлось выдержать четырехчасовую атаку глубинными бомбами, и, если вы видели фильм *Подводная Лодка*, вы знаете, что это такое. У нас не было воздуха, у нас были разряженные аккумуляторы, но мы знали, что, если продержимся еще какое-то время, эсминцы не смогут выдержать такой темп намного дольше. У нас было множество повреждений, но мы выстояли и доковыляли до базы...

У людей существует неверное понимание того, что такое подводные лодки, по меньшей мере, для той эпохи, пока не были изобретены *шнорхели*. Они представляют их себе как мощные боевые корабли, сидящие под водой с выдвинутым перископом, гонящимися за надводными судами и пускающими их на дно. Это было тем, на что рассчитывали, когда подводные лодки были изобретены на рубеже 19-20 веков...Субмарины ВМВ были совсем другими. Их толкали дизельные моторы, электромоторам нужна была электроэнергия. Сегодня мы знаем, что трудно запасти большое количество энергии в аккумуляторах. У нас были свинцовые аккумуляторы. Водоизмещение субмарины – 500 тонн, из них 120 тонн уходило на них. По сравнению с этим огромным весом количество энергии, вырабатываемой ими, было ничтожно малым. Максимальная скорость, обеспечиваемая этими аккумуляторами, была 9 узлов. Это медленнее, чем скорость пешего хода. Сравните ее со скоростью грузового судна, которая обычно варьирует между 8 и 12 узлами. Определенно, пассажирские суда были гораздо быстрее. Скорость эсминцев достигала 30 узлов. На поверхности подводная лодка шла немного быстрее, до 15 узлов. Устойчивость находившейся под водой лодки к атакам зависела от скорости, которую она могла поддерживать – мы могли держаться на максимальной скорости под водой около 30 минут. Максимальный период времени, который мы могли провести под водой, составлял три дня, но только в особенных обстоятельствах. Во-первых, аккумуляторы изначально должны были быть заряжены на полную, что в обычных условиях войны случалось крайне редко. Также общие условия должны быть самыми благоприятными: на устойчивость лодки к атакам могло повлиять изменение солёности воды, что могло затруднить управление ею.

То есть, в те времена не сама лодка была сильным и маневренным охотником, это ее вооружение делало ее грозной силой. Проблемой было вклепить торпеду в цель. Цели никогда не шли на постоянной скорости. Почему же тогда подводные лодки добивались таких успехов? Ответ лежит в их тактике. Лодки размещались вдоль протяженных линий, и расстояние между ними было таким, что каждая держала конвой в поле зрения.

*Вернер Шюнеман попал в плен 22.02.1943 года, когда U-606 была потоплена после атак польского эсминца *Virza* и американского корабля береговой охраны *Campbell*. После войны служил германским военно-морским атташе в Великобритании.*



Моряки U-606 сходят с борта эсминца Campbell на берег в Сент-Джонсе, Ньюфаундленд

Справка о судах, потопленных и поврежденных U-606

Дата	Судно	Страна	Ущерб
28 октября 1942	<i>Kosmos II</i>	Норвегия	Повреждено
28 октября 1942	<i>Gurney E. Newlin</i>	США	Потоплено
22 февраля 1943	<i>Chattanooga City</i>	США	Потоплено
22 февраля 1943	<i>Empire Redshank</i>	Великобритания	Потоплено
22 февраля 1943	<i>Expositor</i>	США	Повреждено

Не менее 35 человек погибли в результате торпедных атак U-606...



Нью-Йорк. Памятник погибшим морякам атлантических конвоев
(фото переводчика – 2004 года)

Marshall Cavendish. *THE WAR YEARS. 1939-1945. Eyewitness accounts.* 1994

https://de.wikipedia.org/wiki/Werner_Sch%C3%BCnemann

https://en.wikipedia.org/wiki/German_submarine_U-606

https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/crewlisten/ww2/ausgabe.php?lang_cl=2&where_value=53655

РАССКАЗЫВАЕТ ЙОЗЕФ ЭККЕРТ (JOSEF ECKERT), ЛОДКА U-616

Наш командир [Зигфрид Койчка](#) (Siegfried Koitshka, 1917-2002) вымуштровал нас до такой степени эффективности, которая, должно быть, едва ли была достигнута на какой-нибудь другой подводной лодке. Ранее он служил под началом Эриха Топпа, командовавшего U-552, прозванной *Красный Дьявол* из-за эмблемы, нарисованной на ее рубке.



Члены экипажа U-616 поедают виноград в Тулоне 15 октября 1943 после успешного похода, в котором были потоплены американский эсминец *Виск* и танкодесантный корабль LCT-553



Приступив к боевым операциям в феврале 1943 года U-616 начала с патрулирования в норвежских водах, Атлантике и Средиземном море. Драться с французскими жандармами в Тулоне или с британцами и американцами в море – нам было все едино, и это способствовало формированию у нас сильного духа товарищества – *esprit de corps*. С Койчкой – кавалером *Рыцарского Креста* (на фото справа) – мы, наверное, были слегка несносной бандой, когда находились на берегу, преисполненными собственной значимостью в темное время суток. Мы не знали о том, что оказались в центре событий в ходе операции [союзников]



Swamp, которая была спланирована для того, чтобы наводнить район кораблями и самолетами, ожидающими появления на поверхности моря [немецкой] подводной лодки с разряженными аккумуляторами. С близлежащих баз должны были подойти восемь американских эсминцев, намеревавшимися *зажарить этого немецкого гуся*. Койчка не слишком беспокоился по этому поводу и приказал выключить все ненужное в тот момент электрооборудование, чтобы сэкономить электроэнергию, и проконсультировался со штурманов по поводу того, как наилучшим образом уйти от погони.



Эмблема U-616 – красный дьявол с пистолетом – явное подражание лодке Эриха Топпа

Вероятно, в ранние часы 15 мая американский эсминец *Ellyson* сбросил серию глубинных бомб и, через какое-то время, могло показаться, что над нами уже весь ВМФ США. Сначала Койчка приказал двигаться рывками на большой скорости, меняя курс, но в условиях, когда аккумуляторы разряжались, мы ушли на глубину и стали молиться. Не могу сказать наверняка, на какой глубине мы оказались, но предположу, что там было больше 800 футов (~340 м), из-за чего старая добрая *U-616* начала потрескивать. На нас сбросили все, что можно, кроме кухонной раковины, все тактические приемы были использованы, включая атаки с подкрадыванием, когда корабль, как может показаться, не меняет скорость, чтобы осуществить атаку, и наш гидроакустик не имел возможности распознать то, что готовится атака [глубинными бомбами]. По счастью для нас, в экипаж пришел новый инженер-механик с лодки, которая, была потоплена во время налета бомбардировщиков на Тулонскую гавань, и этому парню – лейтенанту Карлу Фредерику Кике (Karl Frederick Kieke), мы обязаны нашими жизнями. На глубине 800 футов, возможно, и больше, субмарина подвергается значительному давлению, и любая ошибка может привести к тому, что корпус лодки будет смят. 12 эсминцев сбросили на нас множество бомб, и они были очень щедры в оказании нам этой услуги – серии по 18 штук были там обычным делом. Со временем аккумуляторы, без которых мы не могли действовать, стали сдавать, и Койчка приказал всем надеть спасательные жилеты и быть готовыми прыгнуть за борт в тот момент, когда мы поднимемся на поверхность. Используя последние капли электроэнергии, под вой находившегося под сильным давлением воздуха, врывавшегося в балластные цистерны, *U-616* всплыла в последний раз. Самая продолжительная охота на подводную лодку за всю войну завершилась – она длилась три дня.



Спасенные моряками союзников немецкие подводники...

Экипаж покинул лодку в рекордно короткое время, люди прыгнули в воду, даже не взглянув на корабли, окружившие нас. Над нашими головами свистели снаряды и пули, и можно было лишь удивиться тому, что только один парень был легко ранен. *U-616* продолжала движение под огнем, и последние двое человек прыгнули в воду под звуки глухого взрыва, после чего наша лодка ушла на дно Средиземного моря.

Американцы были максимально дружелюбны по отношению к нам после того, как показали нам свое оружие, когда мы взбирались на борт и падали в изнеможении на палубу. До сих пор регулярные встречи бывших моряков эсминца *Ellyson* и *U-616* проводятся в Германии и США... Наши приключения тогда не закончились: когда *Ellyson* со своими пленниками шел в Оран, в него выпустила три торпеды лодка *U-960*, но все три прошли мимо. Эта лодка стала целью во время следующей операции типа *Swamp*, и была потоплена с потерей 32 человек из 52. Ну а мы не потеряли ни одного человека. После многих испытаний, которые включили в себя сбор хлопка в штате Миссисипи, я прибыл в Англию, в лагерь *Moberley*, расположенный совсем близко от того места, где я жил после войны, где женился и остался. Я стал развозить известь по окрестным фермам, и каждый фермер в округе знает меня как *Немца Джоу/German Joe*.

Справка по кораблям и судам, потопленным U-616

Дата	Судно/Корабль*	Страна	Ущерб
9 октября 1943	<i>USS Buck*</i>	США	Потоплен
11 октября 1943	<i>HMS LCT-553*</i>	Великобритания	Потоплен
14 мая 1944	<i>Fort Fidler</i>	Великобритания	Повреждено
14 мая 1944	<i>G S Walden</i>	Великобритания	Повреждено

В результате этих торпедных атак погибло не менее 100 человек...

РАССКАЗЫВАЕТ КУРТ БАБЕРГ (KURT BABERG, 1917-2003), КОМАНДИР ЛОДКИ U-618

В 1942-1944 годах Курт Баберг совершил на лодке U-618 шесть боевых походов, проведя в море 380 дней, потопив три судна. Награжден Железными Крестами 1-го и 2-го Классов и Германским Крестом в Золоте. В 1986 году Баберг совместно с [Карлом-Фридрихом Мертенем](#) (Karl-Friedrich Merten) принял участие в публикации книги *Мы, подводники, говорим Нет: всё было не так/Wir U-Bootfahrer sagen Nein: So war das nicht*, в рамках так называемой Полемике о книге Буххайма/Buchheim-Kontroverse, заняв критическую позицию по отношению к автору книги *Подводная Лодка*.



У нас все еще не было сообщений об обнаружении [вражеских] судов или сведений от других подводных лодок, и я покинул мостик на короткое время, чтобы вернуться к картам вместе с первым помощником и решить, какой курс выбрать. Сверху донесся крик: «Командир на мостик – мы находимся посреди конвоя!»

В поле зрения вокруг нас повсюду были видны темные тени грузовых судов, находившихся на существенном расстоянии друг от друга, а среди них просматривался стройный силуэт эсминца. Видимость снова стала плохой, когда U-618 проскользнула сквозь охранение незамеченной. Конвой шел строем из трех колонн, далеко отстоявших друг от друга. Мы вовсе не ощущали беспокойства, находясь посреди них, а чувствовали себя в относительной безопасности, поскольку с кораблей и судов, возвышающихся над водой, заметить нас едва ли было возможным. Их внимание было сосредоточено на том, что происходило за пределами конвоя, откуда они ожидали атаки.

Мы продвигались вперед в центре конвоя на протяжении примерно 90 минут, следуя за всеми изменениями его курса, чтобы найти удобную позицию для атаки. Около 02.00 мы, наконец, выпустили своих *угрей* из кормовых аппаратов. За этим должен был последовать залп из носовых аппаратов, но, ничего не произошло. Несмотря на то, что мы находились на превосходной позиции для стрельбы, было решено подождать какое-то время, прежде чем атаковать снова, а пока перезарядить кормовые аппараты, что мы сделали, казалось, в рекордно короткое время. Через полчаса мы снова развернулись для атаки, придержали *угрей* в кормовых аппаратах в качестве резерва и около 02.30 выпустили залп из четырех торпед по группе пароходов центральной и правой колонн, силуэты которых перекрывали друг друга.

Мы видели, как две торпеды попали в одно из судов внешней колонны водоизмещением около 6 000 т. Вверх до уровня макушки мачт поднялся столб черного дыма и быстро рассеялся. Через несколько минут на поверхности воды уже ничего не было видно – это был транспорт *Empire Mersey* (водоизмещением 5 971 т). Мы слышали, как взорвались две другие торпеды, но у нас не было уверенности в том, что мы потопили еще одно судно.

Третьим помощником капитана *Empire Mersey* был Джоу Уортон (Joe Wharton), с которым мы встретились в 1986 году...



Джо Уортон (слева) и Карл Баберг

Справа по судам, потопленным Карлом Бабергом

Дата	Судно	Страна
14 октября 1942	<i>Empire Mersey</i>	Великобритания
18 октября 1942	<i>Angelina</i>	США
2 июля 1943	<i>Empire Kohinoor</i>	Великобритания

Всего в результате потопления этих судов погибло 76 человек...

IMAGES OF WAR. The real Story of World War II. U-Boat War – June 1942-December 1942. Issue 15 Volume I.

РАССКАЗЫВАЕТ ХЕРМАНН ВИЕН (HERRMANN WIEN, 1916-2004) ЛОДКА U-180

Фенрик Херманн Виен совершил свой первый поход в январе 1943 в составе экипажа лодки U-180. У подводников была необычная миссия – передать японским коллегам лидера прогерманских индийских националистов – человека по имени [Субхас Чандра Бос](#) (Subhas Chandra Bose)...

Куда мы шли – в Сингапур или в Японию, или еще куда-то в дальневосточные края, Единственным человеком, который знал это, был наш командир Вернер Музенберг (Werner Musenberg, 1904-1976).

Предыдущим вечером я заступил на вахту и провел всю ночь на борту лодки. Около 21.00 часовой, стоявший на посту, доложил о том, что вдоль причала к нам приближается

автомобиль. Появился военно-морской офицер, предъявил документы, после чего его чемодан и ручной багаж были переправлены на борт. Нам все приказали сохранять спокойствие. На следующее утро наши двигатели были готовы к выходу в море. Нас помахали руками друзья и родственники, адмирал флота произнес речь. Мы подняли якорь и тронулись в путь. Ничего необычного не происходило. Потом посреди залива лодка остановилась, и к ней подошел катер с двумя людьми важного вида на борту. Потом мы снялись с места. Мы все были страшно заинтригованы. Кто были эти двое людей с желтовато-коричневыми лицами, выглядевшие, как иностранцы в своих темных костюмах, шляпах и очках в роговой оправе, придававшим им весьма таинственный вид?

К тому моменту, когда я закончил вахту в машинном отделении в 12.30, этих людей переодели, и они стали похожими на подводников в своих темно-зеленых робах. Их черные шляпы сменили офицерские фуражки. Один из них был сильным и крепким малым ростом где-то 5 футов 8 дюймов (~173 см), тогда как другой выглядел невысоким и щуплым.

Мы прошли вместе с кораблем сопровождения датские острова и Скагеррак, после чего прибыли на немецкую базу Кристиансунн/Kristiansund (Норвегия). Никому не разрешили сойти на берег. По лодке ходили самые дикие слухи. Один из парней сказал: «Это *Индийский Адольф*, он только что встречался с Гитлером. Я определенно видел его физиономию не так давно в одном из журналов.» Потом наш командир объявил, что эти люди – инженеры-эксперты в области подводных лодок и что мы должны доставить их в Норвегию.

Около полудня, на следующий день, мы добрались до Эгерсунна/Egersund близ Бергена. Никто не сошел на берег, и наши двое гостей, похоже, не собирались сделать это. Только на следующий день, когда земля была уже далеко позади нас и мы уже прошли большой путь без сопровождения, нам раскрыли то, кем были эти люди и куда мы держим путь. Людьми, которых мы взяли на борт в Киле, были индийский борец за свободу Субхас Чандра Бос и его адъютант, Абид Хассан (Abid Hassan).



Субхас Чандра Бос и командир U-180 Вернер Музенберг

Перед нами была поставлена задача доставить целыми и невредимыми в акваторию, прилегающую к Мадагаскару, где их предстояло передать на борт японской подводной лодки I-29, которая должна была доставить их на [Бирманский фронт](#).

Чандра Бос бежал из Индии в 1941-м. С помощью Вермахта он сформировал *Легион Свободная Индия/Indische Freiwilligen-Legion*, чтобы тот сражался против британцев. Гитлер надеялся, что путем поддержки антибританского движения на Дальнем Востоке он сможет отвлечь силы британцев от Европейского театра военных действий. Единственный путь доставки Боса в Индию лежал через моря и океаны. 22 апреля мы передали этих двоих людей, как и планировалось, на борт I-29.



Эпизод встречи U-180 и I-29



Субхас Чандра Бос и его помощник Абид Хассан на борту японской лодки I-29



В этом походе по пути к Мадагаскару 18 апреля 1943 года U-180 потопила британский танкер *Corbis* в 500 милях к юго-востоку от Порт-Элизабет (погибли 50 из 60 членов экипажа). 27 апреля, после передачи индийцев японцам, двое японских офицеров – инженеров-кораблестроителей, капитаны Эми Тетсусиро (*Emi Tetsushiro*) и Томонага Хидео (*Tomonaga Hideo*), перешли на борт U-180, чтобы добраться до Германии для изучения опыта производства подводных лодок. Кроме того, на U-180 были перегружены две тонны золотых слитков для расчетов за приобретение Японией германских военных технологий. 3 июня 1943 года, на обратном пути, U-180 потопила греческое транспортное судно *Boris* (весь экипаж был спасен). Других побед на счету этой подводной лодки не было. 23 августа 1944 года она пропала без вести в

Бискайском заливе к западу от Бордо со всем экипажем из 56 человек, возможно, подорвавшись на mine. В этом последнем походе ею командовал 24-летний оберлейтенант цур зее Рольф Ризен (*Rolf Riesen*, на фото слева). Судя по всему, на ее борту уже не было Херманна Виена...

Marshall Cavendish. *THE WAR YEARS. 1939-1945. Eyewitness accounts.* 1994

<https://discover.hubpages.com/education/The-Submarine-Adventure-of-Subhash-Chandra-Bose>

https://en.wikipedia.org/wiki/German_submarine_U-180

Перевод и компиляция – Владимир Крупник с использованием ИИ

Возврат к главной странице www.warsstory.org