

# РАССКАЗЫВАЮТ НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНИКИ

## ЧАСТЬ ПЕРВАЯ – В РОЛИ ОХОТНИКОВ

*Данная статья основывается на страницах книги Боба Кэрразерса *Слуги Дьявола/Bob Carruthers, Servants of Evil (2001)* и посвящена первому этапу войны на море, когда немецкие подводники были преимущественно охотниками...*



*Заголовок статьи из газеты Daily Express on 28 апреля 1941 года гласит: КАК ПРЕДУПРЕЖДАЕТ ЧЕРЧИЛЛЬ, НАСТОЯЩАЯ БИТВА ИДЕТ В АТЛАНТИКЕ. Далее в этой статье сообщается о том, что 200 американских военных кораблей находятся в море, выслеживая самолеты Оси. Сообщается, что эсминцы, морские охотники, тральщики и летающие лодки ВМФ США прикрывают морские пути между Новой Англией и Ньюфаундлендом, где проходят главные морские пути, ведущие в Великобританию...*

В начале ВМВ подводных лодок в составе *Кригсмарине* было сравнительно немного — всего 57, лишь малая часть той огромной флотилии, которую Гитлер обещал командующему подводными силами *Кригсмарине* контр-адмиралу [Карлу Дёницу](#) (Karl Dönitz). Тем не менее их значение было полностью осознано, равно как и особый характер подводной войны. Большое внимание уделялось тому, чтобы экипажи представляли собой элиту. Требования к состоянию здоровья моряков, служивших на подводных лодках, были значительно строже, чем для других родов войск. Эрнст Гюнтер Рёде (Ernest Günther Röhde, на фото слева) был одним из немногих, кто прошёл этот отбор:



*Если ты был физически здоров, ты мог поступить на службу во флот, но подводники представляли собой особую категорию и проходили специальное медицинское обследование, чтобы установить, годен ли человек к службе на подводных лодках. Когда я добровольно записался в конце 1940 года, меня прежде всего подвергли тому, что мы называли «мясорубкой»,*

проверив состояние здоровья по всем параметрам, и в итоге признали «годным для службы на подводных лодках».

Даже после этого число тех, кто в действительности попадал на подводные лодки, могло значительно сократиться, как вспоминает Херберт Ланге (Herbert Lange): «Нас было двадцать человек, признанных годными для службы на подводных лодках, и нас сразу направили в Вильгельмсхафен/Wilhelmshaven на медицинский осмотр. После этого осталось лишь восемь человек — восемь человек, соответствовавших всем требованиям по здоровью и физической подготовке. Я был одним из них. Мы все очень гордились этим, надо сказать».

Перед выходом в море экипажи подводных лодок проходили интенсивную подготовку. Эрнст Гюнтер Рёде вспоминает распорядок дня, который был весьма тяжёлым:

*Я служил в учебном отряде в Мемеле. Мы выходили в море каждый день, имея четыре торпеды в аппаратах и ещё четыре в резерве... Там было судно-мишень — *Dag es Salaam*, которое ходило по квадрату, и иногда внезапно появлялась подводная лодка. Нужно было стрелять под тем или иным углом, а торпеды шли на глубине 10-11 метров ниже поверхности и проходили под корпусом корабля. У нас на борту имелось акустическое оборудование, а в головной части торпеды, там, где обычно размещается взрывчатка, находился мощный прожектор, и когда торпеда проходила под кораблём, мы могли точно видеть, прошла ли она под носом, в районе миделя или под кормой. Затем они проходили ещё три-четыре километра до района, где находились суда для подъёма торпед.*

*Когда сжатый воздух выходил из торпед, то из-за большого объёма головной части они вставали в воде вертикально. В их носовой части находился карбид, который при соприкосновении с водой выделял дым и издавал ужасный запах. Судно, занятое подъёмом торпед могло отчётливо видеть, где находится торпеда, покачивающаяся на воде, поскольку она имела всего около 55 см в диаметре и примерно шесть метров в длину и дрейфовала вместе с течениями. Торпеды поднимали и на специальных судах готовили к повторному использованию.*

*На базе в Мемеле их передавали на плавабазу, где вновь заправляли сжатым воздухом. Так происходило каждый день в течение всей недели, а также два-три раза за ночь, когда нам приходилось отрабатывать ночную стрельбу, которая, разумеется, должна была проводиться именно в темное время суток. Стрелять разрешалось только при ветре не сильнее пяти баллов: сами лодки могли выдержать и больше, но торпеда весила, возможно, около 2000, а то и 2000–3000 килограмм, и при более сильном ветре с ней уже нельзя было справиться. Мы делали это ежедневно, и для экипажа это было крайне неприятно. В обычных условиях в море лодка могла идти под водой по полдня, но нам приходилось всплывать после каждого выстрела, а затем по тревоге снова погружаться.*

Затем настал день, когда вся эта подготовка должна была найти применение в настоящем бою. Херберт Ланге уже находился на борту *U-28* в Атлантике, к западу от Ирландии, когда 3 сентября 1939 года была объявлена война.

*Я помню, как по радио пришло сообщение: «Начались боевые действия против Англии». Мы не кричали «Ура!» — мы сказали: «Хм». Если уж так должно быть, говорили мы себе, значит, нужно засучить рукава и делать своё дело. Особой радости мы не испытывали. Мы знали, что Англия, — серьёзный и сильный противник. Нет, особого энтузиазма у нас не было. Мы все пошли добровольцами, подводные лодки казались чем-то особенным. Но мы понимали, что легкой жизни у нас не будет.*

Если война между союзниками и нацистской Германией на суше первое время носила пассивный характер и получила название [Странная Война](#), война на море быстро приобрела ожесточенный характер. Между сентябрём и декабрём 1939 года на дно ушло 221 торговое судно, из них 110 были потоплены немецкими подводными лодками. Из оставшихся семьдесят восемь были уничтожены минами и десять — самолетами Люфтваффе; судьба остальных осталась неизвестной.



Первой жертвой среди торговых судов стал британский транспорт *Bosnia* водоизмещением 2407 тонн, принадлежавший компании *Cunard White Star Line*. На третий день войны он шел в одиночку примерно в 120 милях от побережья Португалии, направляясь в Глазго и имея на борту груз серы. В предрассветных сумерках его заметил командир *U-47* [Гюнтер Прин](#) (Günther Prien, на фото слева): на горизонте он увидел «столб дыма», который возник «словно стрекоза, порхающая над ручьём». *U-47* погрузилась, и Прин стал наблюдать за своей добычей через перископ, пока транспорт не прошёл прямо над скрытой под водой подлодкой, не подозревая об угрозе.

После этого Прин всплыл у него за кормой и сделал предупредительный выстрел из палубного орудия — снаряд упал перед носом цели. Судно проигнорировало это, и Прин выстрелил второй раз. На этот раз, вместо того чтобы остановить машины, судно изменило курс и попыталось уйти. В тот же момент радист *U-47* перехватил отправленное им сообщение: «Под атакой и обстрелом немецкой подводной лодки. Срочно требуется помощь». Прин приказал артиллерийскому расчёту открыть огонь снова, после чего судно «легло в дрейф и застыло, словно раненое животное». Над повреждённым судном поднялся столб жёлтого дыма, пока команда спускала шлюпки, пытаясь спастись. В суматохе одна шлюпка сильно накренилась и начала наполняться водой. «Было жалко смотреть на беспомощных людей, - вспоминал Прин. - Одни кричали о помощи, другие махали нам. Мы направились к тонущей лодке». Некоторые моряки отчаянно барахтались в воде, не умея плавать. Двое членов экипажа Прина втащили одного из них на борт подлодки. Это был подросток, дрожавший от холода и страха, но держался он вызывающе. Говоря с лондонским акцентом кокни, он сказал: «Ещё бы, сэр, мы струхнули. Вы и представить не можете, каково это: смотришь на воду — ничего, только небо да море, а потом вдруг рядом с тобой выныривает этакая здоровенная штука и фыркает, как морж. Я подумал, что вижу [Лох-Несское чудовище](#)».

Тем временем другое торговое судно — *Eidanger*, шедшее под норвежским флагом, — откликнулось на сигнал транспорта *Bosnia*. Норвегия была нейтральным государством, и согласно призовым правилам её суда не подлежали нападению. С помощью экипажа *U-47* норвежцы подняли на борт моряков с британского судна и после обмена любезностями с Прином ушли. Процесс занял много времени и для Прин при этом нервничал: сопровождался тревогой: он опасался, что на призыв о помощи, отправленный с транспорта, может откликнуться какой-нибудь британский эсминец. Надо сказать, командир подлодки не только соблюдал международное право, но и неписанный морской закон, проявив обычную человеческую солидарность — вместо того чтобы просто уйти на полном ходу и оставить команду британского транспорта спасаться как придётся.

Вскоре британское судно было охвачено пламенем, но всё ещё держалась на плаву. Прин решил, что потопить его можно только торпедой. Это была первая торпеда, которую он выпустил в боевых условиях. Он пригласил экипаж на палубу посмотреть на это зрелище. Они видели фотографии времён ПМВ и ожидали, что пароход эффектно поднимет нос, прежде чем уйти на дно. На деле же, вспоминал Прин, потопление было «гораздо менее театральным — и оттого ещё более впечатляющим. Раздался глухой взрыв, и огромные столбы воды поднялись [почти] до высоты мачты. А затем поражённый корабль просто разломился на две части и за считанные секунды исчез в море. Остались лишь кое-какие плавающие обломки и пустые [спасательные] шлюпки».

Из команды транспорта *Bosnia* выжили тридцать три человека, один погиб.

Прин не был склонен к показной сентиментальности. Два дня спустя, в 260 милях к северо-западу от мыса Финистерре/Finisterre, он атаковал другое британское торговое судно — *Gartavon*. На этот раз транспорт остановился после одного предупредительного выстрела, и команда быстро и организованно пересела в шлюпки. Прин понаблюдал, как люди энергично гребут прочь, а затем повернулся к *Gartavon* и увидел, что оставшееся без экипажа судно развернулось по дуге и на полном ходу идёт прямо на *U-47*. Ему было очевидно, что команда поставила машины на «полный вперёд» и закрепила руль, надеясь разорвать подлодку пополам. Хитрость едва не удалась. Крича своим людям, чтобы те выполняли манёвр уклонения, он видел, как судно прошло так близко, что его такелаж отбросил тень на корпус подлодки, а кильватерной струёй подлодку сбilo с курса. По его собственным словам, он был охвачен «холодной яростью». Он приказал экипажу лодки догнать уходящие спасательные шлюпки. Он был полон искушения уничтожить их вместе британскими моряками, но он повторял себе: «Не забывай, что эти люди потерпели кораблекрушение». Настигнув шлюпки, он через мегафон потребовал, чтобы капитан назвал себя. Когда «стройный светловолосый мужчина поднялся» на корме одной из шлюпок, Прин сумел взять себя в руки и соблюсти приличия, но дал понять своё недовольство: «Поскольку вы совершили враждебный акт, я не буду передавать по радио сообщение о вашем местонахождении, но направлю к вам первое нейтральное судно, которое встречу». Английский капитан Джордж Хантер (George Hunter) просто ответил: «Хорошо, сэр», а затем спросил: «Могу я продолжать путь?» Прин дал на это согласие, моряки отдали честь друг другу, и шлюпки отошли. Позже их подобрал шведский танкер *Castor*.

Прин так описал эту встречу: «Мы были вежливы друг с другом, как рыцарственные противники в каком-нибудь романе. Но за этой формальностью скрывалась ледяная ненависть, ненависть двух народов, которые сошлись друг с другом в последнем решающем раунде». Прин вернулся к оставленному судну *Gartavon*, которое всё ещё было на плаву, описывая беспорядочные круги, и добил его артиллерийским огнём. «С этого момента, — писал Прин с явным удовольствием, — война с каждым днём становилась всё ожесточённее... Любое судно в составе вражеского конвоя могло быть торпедировано без предупреждения, и мы действовали по формуле: Любой корабль в конвое — на дно.»



Есть немало свидетельств гуманного отношения немецких подводников к экипажам потопленных судов на раннем этапе войны. Ханс Гёбелер (Hans Goebeler, 1923-1999, на фото слева), служивший на [U-505](#) рассказал о том, что произошло после потопления американского транспорта *Thomas McKean* 29 июня 1942 года: «Некоторые из членов экипажа были ранены, поэтому мы дали им медикаменты и сказали, в каком направлении двигаться дальше. Многие думают, что немецкие подводники топили суда безо всякой жалости, но, если у нас была возможность, мы всегда старались помочь морякам.»

Вначале немецкая подводная кампания действительно носила ограниченный характер, однако в течение первых двенадцати месяцев ограничения постепенно снимались. Уже в ноябре 1939 года Дёниц издал приказ, в котором были следующие слова: «Никого не спасать и никого не брать на борт. Не беспокойтесь о [спущенных с судов] шлюпках. Погодные условия и близость суши не имеют никакого значения. Беспокойтесь только своей лодке и боритесь за то, чтобы следующий успех был достигнут как можно быстрее! Мы должны проявлять твердость в этой войне. Враг начал эту войну, чтобы уничтожить нас, следовательно, ничто иное не имеет значение.»

В свете этого приказа вызывает интерес следующий эпизод, произошедший 22 июля 1942 года и описанный Хансом Гёбелером:

Мы заметили трехмачтовую шхуну, на которой не было флага и которая делала резкие зигзаги во всех направлениях. Это были не те зигзаги, которые делает парусное судно, это делают те, кто хочет избежать попадания торпеды. Это вызвало у нас подозрения, и командир приказал сделать выстрел поперек курса ее движения. Ну, офицер, находившийся на палубе, должно быть, не понял приказ, потому что первый же выстрел снес этому судну грот-мачту, и оно остановилось! Мы не могли оставить посреди океана свидетельства случившегося и потопили ее огнем из нашего палубного орудия. Оказалось, что шхуна [Urious] была собственностью колумбийского дипломата, и из-за этого инцидента Колумбия объявила войну Германии! Ну, на тот момент объявление войны Колумбией Германии было собачим лаем на луну, для луны это не имело никакого значения. Однако наш командир Аксель-Олаф Лёве (Axel-Olaf Loewe, 1909-1984, на фото слева) винил себя за случившееся. В итоге нам пришлось остановить патрулирование и вернуться в Лорьян/Lorient раньше, чем планировалось. У него были проблемы, связанные с его аппендиксом, но, я думаю, главной проблемой были его волнения, связанные с этим парусником.



Адмирал Дёниц, просматривая бортовой журнал U-505, сделал такой комментарий по поводу потопления шхуны Urious: «Лучше было этого не делать.» Лёве был снят с должности и переведен в штаб...

Первоначальная стратегия заключалась в патрулировании британских вод с проведением дневных атак с перископной глубины. Подводные лодки концентрировали внимание на самых медленных, а значит и наиболее уязвимых целях, и легко находили добычу, атакуя одиночные торговые суда. В этот период большая часть союзных судов уничтожалась с поверхности. Прежде чем экипаж судна успевал понять, что происходит, из глубины внезапно появлялась подводная лодка и открывала огонь из палубного орудия или выпускала торпеды. Атака с поверхности потенциально была опасным манёвром. Всплытие означало, что подводная лодка подвергалась риску быть замеченной и атакованной эсминцами или самолётами, патрулировавшими акваторию. Тем не менее всплывать приходилось часто, поскольку аккумуляторные батареи требовали регулярной подзарядки. И всё же в этом были и свои плюсы, которые Херберт Ланге ценил: «После некоторого времени под водой нам нужен был воздух. А в течение первого года войны мы много ходили в надводном положении, так что с точки зрения здоровья это было просто прекрасно — подышать свежим атлантическим воздухом».



Всплытие и погружение стали обычной рутинной. Подводные лодки всплывали ночью для подзарядки аккумуляторов и оставались на поверхности около четырёх часов — с 20.00 до полуночи. Когда батареи были полностью заряжены, лодка погружалась, вновь всплывала незадолго до рассвета, чтобы проветрить отсеки, а затем оставалась под водой до конца дня. Эта очередность действий не всегда проходила гладко, но Курт Веллинг (Kurt Wehling, на фото слева) вспоминает одну уловку, к которой прибегал экипаж его подводной лодки, чтобы выйти из опасной ситуации: «Если ночью, когда мы всплывали, поблизости находились самолёты и начинали нас преследовать, мы выпускали воздушные шары с прикрепленными к ним полосками серебряной фольги. Они держались прямо над поверхностью воды, с развевающимися полосками серебра. Это было похоже на липкие ленты для мух. Радары наводили самолёты на серебристые полоски, и они сбрасывали бомбы на них, а не на нас! Мы использовали эту уловку много раз!»

Выброс топлива из топливных цистерн на поверхность, был приёмом, который немцы применяли, чтобы преследователи думали, будто подлодка была потоплена сброшенными на нее глубинными бомбами. Ещё один трюк был предназначен для того, чтобы обмануть [сонар](#) (АСДИК/ASDIC), который британцы использовали для обнаружения подводных лодок. Раннее поколение сонаров было менее эффективным, чем более поздний сонар *ASDIC 147 HOLDIKS*, оно было представлено просто «слуховым» устройством, рассчитанным на улавливание шума винтов. Эти устройства были очень ненадёжными и часто теряли контакт во время атаки глубинными бомбами. Чтобы избежать контактов с ними, подводники просто глушили двигатели и лежали неподвижно на дне, пока морские охотники не уходили. Особенно легко сделать это можно было на мелководье:

На раннем этапе войны подводник старались различать суда, перевозившие военные и обычные грузы. По словам Вернера Цимера (Werner Ziemer), судно, перевозившее вооружение — будь то торговое или любое другое — было легко распознать: «Можно было понять, есть ли на борту военные грузы, по количеству оружия, размещённого на палубах. В начале войны на судно отправляли досмотровую партию и обыскивали его на предмет контрабанды. Если контрабанду находили, экипаж снимали на шлюпки, а судно топили». На этом раннем этапе немцы снабжали вражеский экипаж провизией и буксировали шлюпки с людьми на безопасное расстояние, прежде чем потопить корабль. Если они видели вражеских моряков в воде, то вылавливали их, брали в плен, а затем высаживали на ближайшем берегу. Всё это создало у подводников репутацию людей «рыцарского» поведения, но как объясняет Хайнц Райнерс (Heinz Reiners – слева на расположенном справа фото), гуманные способы ведения войны надолго не прижились: «В последние годы войны это стало уже невозможно. У меня самого был такой опыт: выживших — людей, плававших в воде — расстреливали из пулемётов». Похожий опыт был и у Вернера Цимера:



*Досмотровые партии попадали под обстрел, порты в бортах судов распахивались, и по самой подлодке тоже открывали огонь. Так война становилась всё более беспощадной, всё более жестокой с обеих сторон. Конечно, мы не обыскивали танкер перед тем, как его потопить. Мы знали, что он вёз, и не собирались позволить противнику получить этот груз. Были и пустые суда, возвращавшиеся через Атлантику обратно в Англию. Тоннаж имел значение. Если корабль уходил на дно, его уже нельзя было снова загрузить. Поэтому мы топили пустые суда всякий раз, когда выпадала возможность.*



Военные корабли автоматически становились целями для подлодок. 17 сентября 1939 года *U-29* потопила [авианосец Courageous](#). Затем, в октябре, последовал успех, который значительно поднял престиж немецких подводников: *U-47* под командованием Гюнтера Прина сумела ночью, 13–14 октября 1939 года, проникнуть в бухту Скапа-Флоу, потопить линкор *Royal Oak* и уйти незамеченной. В Германии Прин и его команда были провозглашены героями, однако присущая им храбрость была не самым важным качеством, которое требовалось на деле. Подводник Клаусдитер Эльшлагель (Clausdieter Oelschlagel, на фото слева) отмечал, что прежде всего успешная атака требовала дисциплины и командной работы:

*На подлодке все должны были действовать, как единое целое. Мы все зависели друг от друга. Одно неверное движение — и это могло стать катастрофой для всех. Недопустимым было то, чтобы кто-то имел другое мнение, упрямылся или спорил. Так работать невозможно. У каждого были свои обязанности, и мы должны были*

взаимодействовать, если хотели добиться успеха. У нас на подлодке была очень молодая команда. Ни один из офицеров не был старше 24 лет, а остальным было от 18 до 22. Командиру было всего 25. Он был превосходным лидером: очень дисциплинированным и стремившимся идти в бой, но не упрямым и не чрезмерно дерзким. Мы все очень уважали его, и когда у тебя такой командир, дисциплина даётся легко, а распорядок поддерживается без сбоев.

На подлодке в море у экипажа почти не было свободного времени — даже в часы отдыха. Вернер Карстис (Werner Karsties, на фото справа) вспоминал, что мотористы были особенно загружены:



Моторная команда несла службу шестичасовыми сменами: шесть часов на вахте, шесть часов отдыха. В свободное время они должны были успеть хоть как-то умыться, что-нибудь поесть или немного поспать. Матросы от простого до старшего должны были обеспечивать офицеров едой. Так что времени почти не оставалось. Если ... мы получали небольшие повреждения, когда рядом взрывалась глубинная бомба, иногда случалось, что лопались указатели уровня воды в цистернах и их приходилось заменять, или нужно было менять шарикоподшипники, или проводить ремонт. И всё это приходилось делать в часы отдыха. Если другие по какой-то причине не могли нести вахту, то и отдыхающим приходилось подменять их. То же самое было, если возникала течь ... да что угодно. У нас почти не было личного времени, и прежде чем мы успевали опомниться, мы снова были на вахте в поисках кораблей для атаки!

Клаусдистер Эльшлагель описывает метод, которым подлодки пользовались при атаке:

Когда замечали приближающийся конвой, мы обычно погружались. С этого момента мы «работали ушами». Под водой слышно в пять раз лучше, чем на поверхности. Мы слушали, как над нами гудят винты кораблей, и затем получали приказ занять боевые посты. Командир находился в рубке у перископа, который находился в цилиндре. Он мог двигать его ногами автоматически — влево и вправо, вверх и вниз. Рядом с ним находился первый помощник, который работал с приборами, выполнявшими расчёты для стрельбы торпедами. Мы могли давать залпы по две или по четыре торпеды: у лодки было четыре аппарата в носу и один в корме. Рулевой, отвечавший за маневрирование перед атакой, тоже находился в рубке.

Внизу, в центральном посту, старший механик ждал у люка, чтобы получить указания командира — погрузиться на 12 или 15 метров, или сколько потребуется. Поступала команда подготовить аппараты №1 и №4, и когда командир занимал позицию для стрельбы, он говорил: «Пли!», после чего срабатывал аппарат №1.

Когда торпеда выходила и начинала движение, запускали секундомер, чтобы проверить, правильно ли рассчитана дистанция. Иногда торпеды проходили мимо цели, но, если происходил взрыв, экипаж понимал, что это очередной успех. Херберт Ланге вспоминает, что даже тогда радости не было: «На моей лодке никто не кричал *Ура!*. Это было скорее: «О, Боже, бедняги!»»

Карл Орт (Karl Oht) вспоминает тактику, которую применяли на его подлодке:

Чаще всего мы замечали корабли на горизонте, когда находились по поверхности. На линии горизонта мы подмечали мачту, мостик или что-то подобное. Затем по справочнику определяли тип судна, чтобы не потопить немецкий корабль. Мы старались подойти ближе и потопить судно, оставаясь на поверхности, если это

было возможно. Но если это было невозможно, тогда мы выходили вперёд и пытались определить его курс — потому что они чаще всего шли зигзагами — чтобы понять, где можно нанести удар. Вычислить направление движения союзных кораблей было нелегко: они пересекали океан зигзагами, чтобы сбить нас с толку!

Крайне важным условием успеха было то, что всё должно делаться очень тихо. Если члены экипажа говорили, то только шёпотом. Не было громких команд, вообще никаких звуков, которые мог бы услышать противник. Вернер Цимер вспоминает, какие усилия приходилось предпринимать на борту подлодки, чтобы оставаться незамеченными: «Воздух и электричество нужно было расходовать экономно. В лодке почти не двигались — даже не ели, только немного пили. Мы должны были внимательно следить за тем, чтобы ничего не гремело».

Клаусдигер Эльшлагель был первым помощником и во время атаки работал с вычислителем курса торпеды:

Я обычно стоял рядом с командиром в рубке и вводил его указания в прибор [управления торпедной стрельбой]. По ходу войны эти вычислители становились всё более и более сложными. Торпеды не всегда шли по прямой: они могли сначала уходить по траектории под углом 90 градусов вправо, а затем — влево. Это были торпеды типа LUT (*Lageunabhängiger Torpedo*), которые можно было выпускать из любого положения. Были также торпеды, которые внутри конвоя ходили по кругу.



Когда попадание уже было достигнуто, звуки, которые издавало торпедированное судно, разваливающееся и уходящее на дно, были ужасающими. Их было очень отчётливо слышно через воду, и «сообщение сверху» было однозначным. Вернер Риттер фон Фойгтлендер (Werner Ritter von Voigtländer, на фото слева) много раз слышал звуки, издаваемые обречёнными кораблями в их предсмертной агонии: «Если честно, абсолютно ужасными были те звуки, которые специалисты так красиво называли *треском переборки* и *шумами затопления*. Когда пароход тонул, оставшийся воздух свистел через щели, выл, трещал».

Торпедная атака становилась гораздо проще, когда вечерами цель чётко вырисовывалась силуэтом на фоне неба, ещё легче было, если другое судно в конвое уже горело и освещало окрестности. После попадания у экипажа подлодки не было времени задерживаться и любоваться результатом. Первейшей задачей было уйти и выжить. Вернер Цимер вспоминал, что на войне у подводников единственным чувством была воля к выживанию: «Либо мы — либо они. Другого выбора у нас не было. Мы не могли *зарыться в песок*, чтобы спрятаться, или отползти обратно в безопасное место, как могли бы на суше. Как только ты выпускал торпеды, противник уже знал, что ты рядом, и имел довольно хорошее представление, где именно ты находишься».

Торпеды были одновременно и смертельным оружием подлодки, и её ахиллесовой пятой. Пока они мчались к намеченной жертве, характерный след на воде выдавал местоположение субмарины. С этого момента начиналась борьба за выживание: подлодка пыталась перехитрить противника в напряжённой и смертельно опасной игре в прятки. Серия глубинных бомб, сброшенных *веером*, могла либо уничтожить подлодку, либо нанести ей достаточно повреждений, чтобы вынудить всплыть. А на поверхности её уже ждали вражеские орудия. Охотник превращался в добычу. Курт Велинг точно знал, каково это — когда роли меняются и подлодка из охотника превращается в потенциальную добычу:

*У нас были торпеды, идущие у поверхности, и их можно было разглядеть, так что корабли получали предупреждение. Кроме того, торпеды, не попавшие в цель, выдавали нас, потому что они самоподрывались. Поэтому если происходил взрыв, ближайшие корабли в районе понимали, что где-то рядом есть подлодка. И тогда всё начиналось: включались сирены; мы их не слышали, но знали, что подан сигнал тревоги. Эсминцы начинали поиск, потому что торпеды выдали нас. Мы сразу же погружались, а они искали нашу лодку с помощью своего оборудования. Первые глубинные бомбы падали вниз и взрывались — это было слышно. Если они падали слишком близко, свет гас, включалось аварийное освещение, и в зависимости от того, как ложились глубинные бомбы, мы уходили ещё глубже.*



Радист на борту подлодки был особенно уязвим, когда начинали падать глубинные бомбы. Он вслух предупреждал остальных: «Wasserbomben!», то есть «глубинные бомбы», при этом он сразу же должен был снять наушники, иначе шум, проходивший через них, мог бы разорвать ему барабанные перепонки. Если подлодке удавалось уйти от преследования после первых сброшенных глубинных бомб, то можно было считать, что экипаж легко отделался. Об одном таком эпизоде вспоминает Рудольф Гуттман (Rudolf Guttman, на фото слева):

*Мы ушли вниз быстро, как только было возможно, и всё, что мы слышали, были взрывы глубинных бомб, прямых попаданий не было. У нас был великолепный рулевой: под водой двигатели не используют — ничего не работает, всё тихо — и рулевой действовал чётко. Существуют морские карты, на которых нанесены морские течения, и он сумел развернуть лодку в сторону более глубоких вод по течениям, без какого-либо шума двигателей. А чем глубже ты находишься, тем менее эффективны глубинные бомбы, и поэтому мы выбрались из этой переделки целыми и невредимыми...*

В июле 1940 года впервые испытал на себе атаку глубинными бомбами экипаж подводной лодки *U-99* знаменитого аса [Отто Кречмера](#) (Otto Kretschmer). После успешной торпедной атаки на британский транспорт *Humber Arm* лодка погрузилась и была обнаружена на глубине сонаром вражеского эсминца. Она пробыла под водой 14 часов, общее число сброшенных на нее глубинных бомб достигло 127. Когда лодка поднялась на поверхность, Кречмер едва нашел в себе силы открыть люк и выбраться на дневной свет. За ним последовала обессиленная команда, которая выдержала это испытание благодаря дыхательным аппаратам и, по словам командира, это едва ли могло продолжиться намного дольше: «Все мы чувствовали себя как школьники под Рождество. Все, что касалось атак глубинными бомбами, было нам в новинку, и мы не знали, чего ожидать... Но мы получили все возможные подарки от противника. Теперь у нас появилась уверенность в собственном корабле.»

Ситуации, когда морские охотники преследовали лодку и атаковали глубинными бомбами по-настоящему выматывали подводников. Вот тогда становилось по-настоящему тяжело. Подлодку постоянно били ударные волны, из-за чего предметы летали по отсекам, а свет гас. Для Херберта Ланге атака глубинными бомбами была крайне тяжелым и действующим на нервы испытанием:

*Когда нас преследовали и забрасывали глубинными бомбами, это било по нервам и ломало дух. Это было ужасно. И если кто-то говорит, что ему не было страшно — он врёт. Глубинные бомбы действительно давили на психику. Были ребята, которые скатывались на грань срыва, но мы каждый раз находили возможность взять их под контроль.*

*Дважды, когда я служил на U-952, я пережил действительно тяжёлые атаки глубинными бомбами: один раз у берегов Гренландии — это продолжалось около восьми часов. После этого наша лодка была настолько повреждена, что мы едва смогли доползти домой. Во время охоты у Гренландии торпедный аппарат перекосило, перископ работал неисправно, и возникло множество других проблем: в аккумуляторах появились трещины, из-за утечки кислоты образовывался газ. Мы были в ужасном состоянии. Мы больше не были готовы к бою. Это случилось в нашем первом походе на U-952, но, в каком-то смысле, это даже дало хороший эффект: экипаж превратился в единое целое, это сделало нас командой — после этого у нас появилось желание заботиться друг о друге.*

*В другой раз, в Средиземном море, мы также оказались под бомбами — погоня за нами продолжалась с раннего утра до второй половины дня. Мы вышли из зоны гидроакустического поиска с помощью зигзагообразного манёвра. Средиземное море очень солёное, и в нём есть слои с повышенной солёностью, в которых гидроакустика работает плохо. Нам повезло войти в один из таких слоёв, и противник потерял нас.*

Херберт Ланге вспоминает, насколько важны были товарищество и дисциплина, когда лодку атаковал противник:

*Каждый находится на своём посту, чтобы если сорвёт клапан или в лодку начнёт поступать вода, рядом обязательно оказался человек, который попытается устранить повреждения. Всегда находятся люди с крепкими нервами, которые, образно говоря, ведут за руку тех, у кого нервы слабее, и говорят: «Спокойно! Мы выберемся...». Нужно быть оптимистом — особенно если ты офицер или рулевой, потому что экипаж смотрит на тебя и видит, как ты себя ведёшь: дрожишь ты или нет. Ты должен показывать силу, быть примером и говорить: «Ну же, ребята, всё не так уж плохо».*

Но не все члены экипажа под огромным давлением глубинных бомб могли сохранять такое спокойствие. Один матрос на лодке Вернера Риттера фон Фойгтлендера полностью потерял самообладание:

*Этот парень — он был одним из тех, кто работал на горизонтальных рулях — вскочил, когда нас атаковали глубинными бомбами. Нас уже гоняли больше суток, с небольшими перерывами, но затем атаки ... снова возобновлялись. Для него это оказалось слишком. Он вскочил и включил главный распределитель сжатого воздуха — на устройстве, которое мы называли «рождественской ёлкой», где находились распределители для отдельных балластных/затопляемых камер и большой маховик регулировки давления. Он хотел поднять лодку на поверхность. Если бы это случилось, нам всем пришёл бы конец, но этот человек был настолько не в себе, что ему было всё равно. К счастью, наш товарищ из центрального поста, Вилли Дифлю (Willy Difflüh), спокойно стукнул его гаечным ключом по голове, и тот повалился и потерял сознание. Вилли снова выключил «рождественскую ёлку», а мы уложили этого беднягу в гамак вниз головой, привязали и положили в угол, чтобы он больше не наделал глупостей.*

Этот инцидент вызвал проблемы внутри подлодки:

*После этого у нас появилась проблема с воздухом в балластных цистернах. Когда лодка находится под водой, в них вода, и когда лодка стала крениться то в одну, то в другую сторону, воздух перекачивался внутри с кормы на нос, и шум воды был ужасный — его было слышно повсюду. Тем временем противник находился наверху, поэтому мы не могли выпустить этот воздух через главную воздушную шахту: огромный пузырь поднялся бы на поверхность и выдал наше местоположение.*

Тем не менее нам удалось выжить, а того парня, который сорвался, позже отправили на канцелярскую работу во флотилию в Бресте. Наш командир не стал писать на него рапорт ... , но с формальной точки зрения этого человека могли отдать под трибунал. По сути, от него было мало пользы — он оказался слабоват. До конца похода его уже не ставили на вахту, а поручали другие работы.



*Кадр из фильма Das Boot. Подводники пытаются успокоить товарища, впавшего в истерику во время атаки на лодку глубинными бомбами*

Личным «кошмаром» Вернера Риттера фон Фойгтлендера были вражеские сонары:

*Мы слышали: «Пинг-пинг... пинг-пинг!» Потом по палубе начинал стучать гравий (речь идет о том, что лучи сонара стали попадать в корпус лодки – ВК), и мы понимали: нас снова засекли. Мы прислушивались и слышали «блуп!», что-то булькало — и глубинные бомбы уже шли к нам. Как только взрывалась первая, мы давали ход — половинный или полный вперед. Мы поднимали лодку ближе к поверхности и включали главные трюмные помпы. Они откачивали воду, которая прорвалась внутрь лодки.*

*Мы обычно считали глубинные бомбы. Их сбрасывали сериями по пять... первая, вторая — затем падали третья и четвертая. Когда взрывалась пятая — «вууумп!» — после этого всё выключали, и мы стояли там «в одних носках», ппереползая со скоростью примерно полторы мили в час. Часто мы думали: «Мы не уйдём! Нам конец!» Один час — даже меньше, три четверти часа на полном ходу — уводил нас на семь с половиной миль, а потом батареи разряжались. Мы ползли дальше, и это была настоящая игра в кошки-мышки. Они были наверху, мы — внизу. Мы поворачивали чуть влево, чуть вправо, потом снова влево — и так далее. Конечно, мы пытались обмануть противника, сделать вид, что мы потоплены. У нас был очень маленький торпедный аппарат, и мы выбрасывали из него специальный патрон. Он создавал в воде облако газовых пузырей (речь идет о пакете [Больд/Bold](#) - ВК), и сонар мог «зацепиться» за него. Мы ждали, сработала ли уловка. Это был очень напряжённый момент, но, если пузырьковое облако действительно работало, мы это замечали:*

*глубинные бомбы начинали падать на несколько сот метров позади нас. Тогда мы расслабились — мы были счастливы.*

Карл Орт вспоминает ещё одну уловку, которую подводники применяли с помощью устройства, называвшегося *pill thrower/метатель пилюль*:

*Если мы шли под водой и нас обнаруживали — обнаружение чаще всего велось с помощью гидроакустического поиска, — дизельный двигатель создаёт определённый звук. «Метатель пилюль» использовали, чтобы имитировать этот звук. Его приводили в действие люди в машинном отделении. Те, кто охотился за нами, слышали этот звук и шли за ним — возможно, направляясь в сторону этой «пилюли» двадцать минут или полчаса. К тому времени, когда они понимали, что идут по ложному следу, мы уже успевали уйти на некоторое расстояние, и преследователям становилось гораздо труднее снова нас обнаружить.*

Рассказывает Клаусдитер Эльшлагель:

*Мы сидели совершенно неподвижно, почти вплотную друг к другу, чаще всего в носовой части, чтобы удерживать лодку на большей глубине. Всё, что нам оставалось — считать глубинные бомбы. Когда взрывалась глубинная бомба, раздавался мощнейший удар. Вся лодка как будто подпрыгивала, пыль летела повсюду, вся пыль из-за торпедных аппаратов вырывалась наружу, лодка делала «вууумп!», а затем всё снова оседало вниз. Шум был просто невероятный. Ужасный. Свет выключали, чтобы не расходовать попусту электричество, и мы сохраняли тишину, чтобы не тратить слишком много кислорода...*

Углекислый газ, который через некоторое время начинал накапливаться, создавал все больше проблем. Сначала лодка была полна свежего воздуха, но по мере погружения это начинало меняться:

*Когда лодка шла по поверхности, масса свежего прохладного воздуха поступала в самый передний отсек — в носу. Дизельные двигатели, работавшие в корме, протягивали воздух через всю лодку. В момент аварийного погружения лодка была полна свежего воздуха; это было большим преимуществом: воздух в отсеках был не затхлым, а таким же, как на палубе.*

*Но спустя некоторое время мы начинали дышать очень часто, потому что накопление углекислого газа начинало на нас действовать. Мы начинали испытывать сильное головокружение, но ничего не могли с этим поделать. В подводном положении вентиляцию уже нельзя было регулировать так же хорошо. Обычно воздух пропускали через своего рода кальциевый фильтр и выкачивали насосом, но, когда лодка находилась в подводном положении, а противник находился наверху, включить это оборудование было невозможно.*

Когда подлодке удавалось уйти от преследования, любые повреждения, вызванные глубинными бомбами, или просто последствия износа приходилось устранять прямо в море. Вернер Цимер находился буквально посреди Атлантического океана, когда на его лодке возникла проблема с рулём:

*Я сам вызвался сделать эту работу. Руль глубины начал шуметь, и его нужно было смазать. Это можно было сделать только на поверхности. Я сделал это — и за это получил Железный Крест 1-го Класса. По сути, я спас лодку и экипаж. Но, если честно, это было безумие. Что было бы, если бы в этот момент начался авианалёт или прямо по курсу появился эсминец, пока я выполнял работу? Тогда об этом не думаешь, но потом, когда появляется время поразмыслить, понимаешь: лодке пришлось бы срочно погружаться, а меня бы просто оставили барахтаться в океане.*

*Однажды такое действительно случилось — когда нас атаковали артиллерийским огнём. Двое членов экипажа остались лежать на палубе без движения. Бог знает, действительно ли они были мертвы или нет. Учитывая то, что произошло вскоре после этого, я надеюсь, что да. Они упали там наверху: одному осколок попал в голову, другой просто рухнул. Мы больше никогда их не видели, потому что они оставались на верхней палубе, когда нам пришлось нырять. Остальные бросились внутрь, потому что была объявлена тревога. Они прыгнули в люк, люк закрыли — и лодка ушла под воду. Но когда ты находился на палубе, ты старался не думать о таких вещах. Ты выполнял свой долг — и это было главным.*



*Кадр из фильма [The Enemy Below](#)/Под Нами Враг (1957). Немецкие подводники в момент атаки глубинными бомбами. Этот фильм получил высокую оценку немецких ветеранов за реализм в изображении войны в Атлантике...*

Несмотря на уязвимое и по сути изолированное положение на войне, экипажи подлодок пользовались — или, скорее, считали, что пользуются — привилегиями, недоступными их соотечественникам в других родах войск. Например, за солдатами очень строго следили, требуя «правильного поведения». [В Вермахте] любые признаки отклонения от строгой нацистской линии, малейший намёк на критику или несогласие карались сурово. Экипажи подводных лодок, напротив, были куда свободнее в самовыражении, и на лодке Вернера Риттера фон Фойгтлендера они даже испытывали своего рода товарищеское чувство к своим британским противникам:

*Только представьте: мы на службе пели английские морские песни-шанты (матросские песни парусной эпохи – ВК)! Rolling Home или Blow the Man Down! Даже Адольф Гитлер не смог бы запретить нам это. До войны я даже отсидел срок в исправительной колонии для несовершеннолетних, потому что ещё в школе мы переписывали английские джазовые пластинки и тому подобное. Джаз, конечно, был запрещён. Но у нас были некоторые из таких записей, и мы с большим энтузиазмом ставили их на борту.*

*Нацисты могли вмешиваться в нашу жизнь только тогда, когда мы находились на базах. Помню, однажды мы стояли в Вильгельмсхафене, когда на борт поднялся*

*партийный чиновник НСДАП — политический инструктор. Нацисты, должно быть, знали, что мы делаем в море, потому что они не доверяли подводникам ни на йоту. Впрочем, этот чиновник получил от нашего командира «холодный приём». Он сказал ему: «Знаете что, вы только мешаете. У вас нет спасательного жилета, нет дыхательного аппарата, вы вообще не понимаете, что к чему, — идите домой, вы нам не нужны!» Я был поражён. Это был очень смелый поступок, но командир просто выставил этого чиновника с корабля и без церемоний отправил домой.*

Даже находясь в порту, экипажи подлодок имели склонность нарушать правила. Карл Орт однажды помог тайком пронести на борт маленькую собаку:

*У нас была собака, когда мы выходили в море на учения, хотя держать собак на борту было verboten/строго запрещено. Мы вернулись из похода в Готенхафен, и как-то вечером, когда было уже темно, нам по дороге попался маленький пёс — щенок. Он всё время шёл за нами и скулил. Мы не могли просто оставить его, поэтому мой товарищ держал собаку на руках, когда мы проходили мимо охраны и сдавали пропуск. Они ничего не заметили, и мы пронесли его на борт лодки. Нам удалось продержаться с собой шесть недель. Никто не знал, что он там — ни офицеры, ни унтер-офицеры. Никто не знал, что у нас в носовом кубрике есть маленькая собака. Конечно, долго так не могло продолжаться, и однажды собаку обнаружили. Но мы решили оставить «память»: подняли его на палубу, и все, кто имел к собаке какое-либо отношение, сели, и мы сфотографировались. На следующий день нам пришлось избавиться от него. Правда, к тому времени он и так уже стал для нас слишком большим.*

Когда подлодка возвращалась в гавань после выполнения боевого задания, на ней поднимали вымпел, на котором указывалось, сколько тонн торгового тоннажа экипаж потопил. Если суммарный тоннаж превышал 100 000 тонн, командиру вручали *Рыцарский Крест*. Играла музыка. Представительницы *Лиги Немецких Девушек/Bund Deutscher Mädel* — женского аналога *Гитлерюгенда* — приходили встречать возвращающихся подводников. Хайнц Райнерс вспоминал, как гордился, когда их лодка входила в порт: «Нам платили дополнительно: за службу на борту, за работу с механизмами, надбавку за опасность, надбавку за погружения, базовую надбавку — плюс обычное жалованье. Мы были героями, в этом не было сомнений. Поэтому, когда мы возвращались на базу, мы шли вразнос...».



*Подводники развлекаются в ресторане перед выходом в море. Кадр из фильма Das Boot*

Моряков можно было понять. Подводники были молодыми — часто совсем юными парнями, которые несли морскую службу в состоянии крайнего напряжения. Жизнь на борту была тяжёлой и часто малокомфортной. Вернер Цимер вспоминает, насколько тесно было на подводной лодке:

*Мы редко могли снять одежду, одна койка приходилась на двоих. Кроме того, нам приходилось брать с собой несколько тонн различных припасов, и они были распаханы повсюду. Когда мы выходили из гавани, торпеды лежали между койками и прямо на полу. Стол накрывали поперёк них — так мы и ели.*



*Подводники спят...*

Еда на подлодках была хорошей — лучше, чем в Германии военного времени. Человеком, который мог судить об этом лучше других, был Рудольф Гуттман — в мирное время мясник, а на подлодках кок. Позже он стал поваром на линейном корабле *Gneisenau*:

*Никто не жаловался на еду на подлодках. Её определённо хватало. Наверное, нас, можно сказать, баловали — мы получали пайки первого класса. К сожалению, всё это пахло соляжкой, но всё равно никто не жаловался. Места под кухню у меня почти не было: она была размером с маленький уголок, и там мне приходилось готовить на 48 человек. Удивительно, что можно сделать, когда приходится! Большую часть работы я делал один. Экипаж обычно чистил картошку, мне не приходилось этим заниматься. Картошку чистили, овощи немного мыли — этим занимались они. Но в основном пища*

*была консервированной. Свежие продукты у нас были только в первые две недели похода. Потом оставались одни банки. Консервный нож был моим самым важным инструментом! Если он ломался, я пользовался топором. Тук-тук-тук! Но работало! У нас были баки с пресной водой — питьевой воды было более чем достаточно.*

*Во время [торпедных] атак я обычно оставался на камбузе — это был, так сказать, мой боевой пост, и все оставались на своих боевых постах. Если мы были под водой и мне нужно было принести из кормовой части 20 или 30 консервных банок, я должен был сообщить об этом в центральный пост, и там балансировали вес лодки: перегоняли воду из носа в корму или наоборот — потому что, если трое-четверо человек без предупреждения ушли бы на корму, лодка могла бы «завалиться». Этого не происходило. Лодка держалась совершенно ровно, потому что вес постоянно перераспределяли в зависимости от того, где находились люди.*

*Еду хранили повсюду. На камбузе, в носовых туалетах — там тоже всё было набито припасами. Вещи висели тут и там, были засунуты между металлическими балками, и, как я говорил, в конце концов всё впитывало запах и начинало отдавать соляжкой на вкус.*



*Запасы провизии хранились во всех углах подводной лодки...*

Клаусдигер Эльшлагель считал, что еда была хорошей — с привкусом или без: «Она была отличной! Мы всегда ели за столом ножом и вилкой и так далее. Никакого *выскребывания* еды из банок ложкой, как у некоторых наших товарищей в других местах. В любом случае лишения, которые испытывали солдаты в России, в целом были намного тяжелее, чем то, что приходилось переживать нам».



### *Подводники за едой...*

Экипажи воспринимали свои подлодки как дом, Херберт Ланге испытал сильное потрясение, когда его собственная лодка была уничтожена во время бомбардировки Тулона:

*Наша лодка находилась ... в доке в Тулоне, а экипаж был в отпуске. Прилетели британские бомбардировщики, и лодка получила тяжёлые повреждения. Мы получили телеграмму с приказом немедленно вернуться в Тулон. Пришли в порт и увидели нашу лодку — повреждённую, лежащую на боку, и, должен сказать, у нас на глазах были слёзы. Лодка была нашим домом. Она благополучно провела нас через пять боевых походов против врага, и видеть её в таком состоянии было очень больно.*

Внутри подводных лодок, по сути, всегда была вода, и экипажам приходилось жить в условиях непрерывной сырости:

*Мы называли нашу лодку «сталагмитовой пещерой». Особенно сыро было в переднем отсеке, в носу, где мы держали все цепи и другое оборудование для транспортировки и подачи торпед в аппараты. Да, мокро было по-настоящему. На мостике можно было промокнуть насквозь даже при небольшом шторме. Высушить одежду и все такое было крайне трудно. Всё, что нам оставалось — продолжать носить мокрую одежду и ждать, пока она высохнет прямо на нас. К счастью, мы были молодыми и просто не обращали на это внимания. Такова была жизнь, и сделать с этим что-либо было нельзя.*



*Вода льется в открытый люк рубки во время шторма...*

Экипажи мылись морской водой, которую опресняли в машинном отделении — если вообще мылись. Мытьё было своего рода роскошью на борту подлодки. Как и бритьё. Многие немецкие подводники отращивали бороды: в отпуске это придавало им довольно лихой вид, но на деле было вынужденной необходимостью. На борту они жили как троглодиты, иногда месяцами не видя дневного света. Их подводный мир был зловонным миром пота, шума, масла и жары. Вернер Цимер сказал об этом прямо: «Там внизу воздух воняет. Воняет!»

Погружение могло быть ещё одним стрессовым моментом. Люк боевой рубки закрывали, и очень скоро вода уже хлестала по нему, а лодка уходила вниз. Клаусдитер Эльшлагель до сих пор помнит, как это происходило:

*Когда лодка собиралась погружаться, звучал сигнал тревоги. Переключали рубильник, люди металась по всем отсекам, свет мигал — то гас, то загорался. До этого мы шли на дизелях, но теперь дизели останавливали, и передачу к электромотору [электрическому двигателю] отсоединяли. Включали электродвигатель — и мы сразу переходили на полный ход. Это было особенно важно, когда рядом были вражеские самолёты. Когда они атаковали или было видно, что они сидят у нас на хвосте, мы уходили на глубину 50 или 100 метров в течение 45 секунд с момента, как прозвучала тревога. Но если кто-то слишком поздно распознавал самолёт или самолёт выныривал из облаков, уже делая боевой заход, это было по-настоящему страшно. В некоторых случаях было лучше оставаться на поверхности и пытаться уйти от бомб, маневрируя.*



*Когда лодка погружалась, мы обычно уходили вниз с дифферентом 25–30 градусов. Иногда угол был больше — и тогда всё, что лежало неприкреплённым, катилось и падало вокруг нас, включая еду. Было два рулевых глубины, старший механик, и имелись горизонтальные рули в носу и в корме. Один выставляли вверх, другой вниз, и частично мы маневрировали с помощью двигателя. Погружаться мы могли только на полном ходу.*

Шторм мог стать тяжелым испытанием для экипажа подводной лодки. Вспоминает командир U-333 Петер Кремер (Peter Cremer, 1911-1992, на фото слева):

*Насколько видел глаз, повсюду были катящиеся валы с полосками пены на гребнях, скатывающейся вниз словно жилы в мраморе. Лодка буквально взбиралась на эти гривы воды, пробивалась через их гребни, застывала на них на какое-то время с кормой, повисшей в воздухе, а потом сваливалась вниз в провал между волнами. Когда она зарывалась носом в воду, винты на корме, казалось, вращались в воздухе... Ударяя во фронтальную часть рубки и накатываясь сзади на открытый мостик, волны размазывали нас, нам пришлось закрыть на время люк, чтобы избежать затопления лодки.*

Волны сваливались на лодку, «словно лавины», и командир чувствовал себя так, словно он и его экипаж «трясет как игральные кубики в чашке», при этом было невозможно осуществлять какие-то осмысленные и вообще какие-либо действия. Невозможно было готовить еду, невозможно спать в гамаках. Был момент, когда Кремер разглядел в море танкер примерно в 3 000 метров. В спокойных условиях он стал бы легкой добычей, но тогда он сначала появлялся на гребне горообразной волны, а потом исчезал. Торпедная атака была просто невозможной. Шторм продолжался еще два дня, и уйти от него удалось, только погрузившись на глубину более 50 метров...

Вспоминает подводник Ханс Гёбелер: «Нам, находившимся на центральном посту, было совсем тяжело, нам приходилось сидеть по несколько часов подряд, когда нас периодически заливало холодным рассолом. Когда мы вымокали, морская вода жгла нам глаза своей солью, когда мы обсыхали, от соляной корки чесалось все тело. Мы проклинали эти зимние шторма.»

При всём этом психологическом давлении и дискомфорте неудивительно, что, оказавшись в порту, экипажи подлодок часто «пускались во все тяжкие». Власти на берегу прекрасно это знали: «На берегу за нами обычно гонялись *сторожевые псы/kettenhunden*, как мы их называли: полевые жандармы или обычная жандармерия. Их задача была следить, чтобы мы от них не ускользнули. Если ты ехал поездом в Брест, в Меце всегда были проверки, потому что все знали: мы собираемся покуролесить».

Хайнц Райнерс считает, что такое буйное поведение было оправданным:

*Дело было так. Мы никогда по-настоящему не знали, вернёмся мы домой или нет. Наверное, мы были немного суеверными. Когда поход уже закончился или почти закончился, мы никогда не говорили: «Через три дня будем дома». Мы могли и не вернуться — мы это понимали. Мы слышали: эта лодка не вернулась вовремя, та лодка не вернулась вовремя. Никто не знал, что с ними случилось. Это могли быть мы. Поэтому, когда мы попадали в безопасную гавань, мы «отрывались». Мы ходили к девушкам лёгкого поведения, потому что у нас было много денег и мы хотели забыть, через что прошли. Казалось, это самый лучший и самый очевидный способ. Мы часто напивались. Так оно и было.*

*Но в глубине души это было не то, чего мы хотели. Каждый хотел встретить хорошую девушку, влюбиться в приличную, достойную девушку, которая любила бы тебя в ответ. Но всё, что у нас было — это те, которым надо платить, и в конце концов от этого становилось просто тошно. Поначалу это ещё терпимо, но со временем такой образ жизни начинает вызывать отвращение.*

В 1939, 1940 годах и далее в 1941 году немецкие подводные лодки добивались больших успехов. Завоевание Норвегии и Франции к июню 1940 года увеличило радиус их действий: были открыты порты за пределами Германии, которые стали новыми базами. Подводники воспользовались этим в полной мере, и в период с июня по октябрь 1940

года они потопили 274 торговых судна, потеряв при этом всего шесть кораблей. Новые базы на французском побережье позволили им уходить на патрулирование значительно дальше, где они представляли ещё большую угрозу, чем раньше, для жизненно важных поставок, шедших через океан из Америки. Это была незаменимая линия снабжения. Если бы её удалось перерезать или серьёзно нарушить, вполне возможно, что Британию можно было бы просто вынудить капитулировать голодом.

Рудольф Гуттман вспоминает тактику, применявшуюся при охоте на конвои:

*Наша задача была ходить вверх-вниз по квадрату сетки. Вверх-вниз, вверх-вниз — и так далее, постоянно наблюдая, наблюдая, наблюдая. Если мы видели какие-либо корабли и суда, мы докладывали об этом адмиралу Дёницу в штаб подводных сил. Там была большая карта, и на неё наносили наши наблюдения. О конвоях сообщали не одна, а несколько подлодок. Так можно было определить, в каком направлении движется конвой. Подлодки из других районов направляли к этому конвою.*

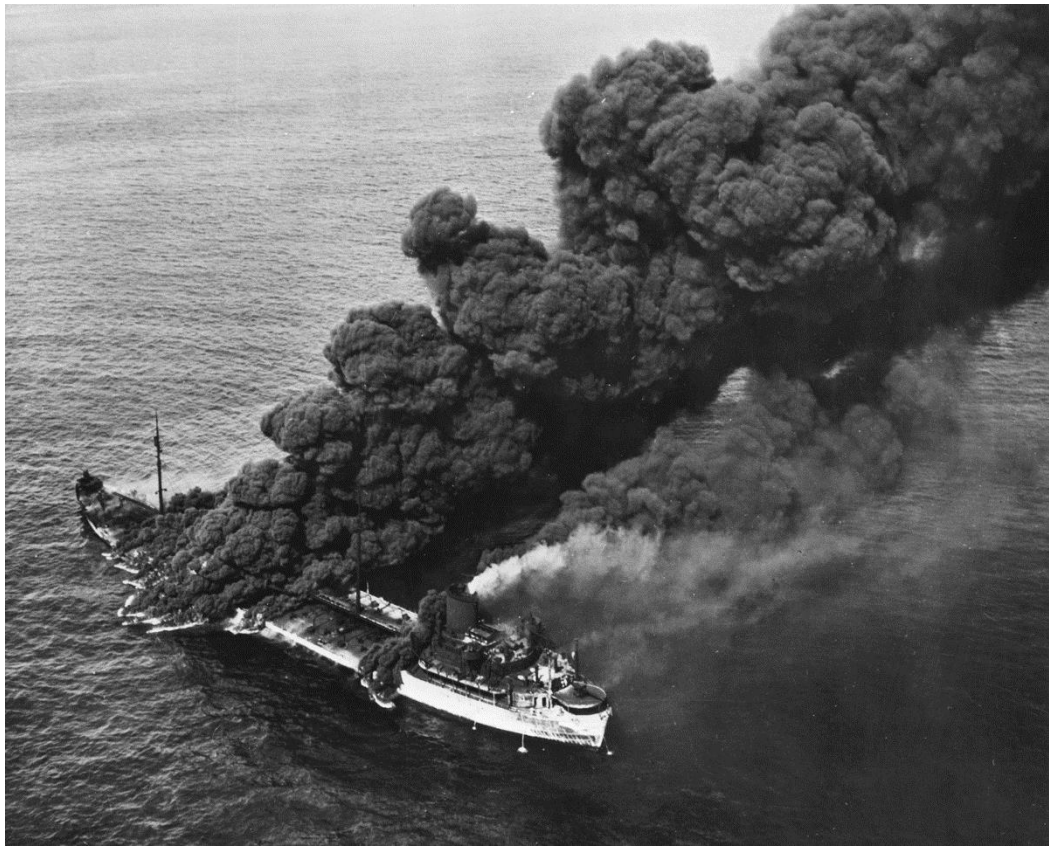
Британская система конвоев всё же обеспечивала некоторую защиту кораблям, входившим в их состав, и вместе с другими противолодочными мерами вынудила подлодки изменить свою стратегию. Они стали сосредотачиваться на одиночных судах или отставших кораблях, а если атаковали конвои, то делали это ночью. Это ставило наблюдателей на кораблях конвоя в крайне невыгодное положение. На ранних этапах войны конвои по-прежнему в основном полагались на визуальное наблюдение, чтобы обнаружить подлодки на поверхности. Днём это уже было достаточно трудно, а ночью становилось почти невозможным. В темноте низкий силуэт подлодки легко можно было не заметить. Поэтому тактика ночных атак оказалась исключительно успешной.

Подлодка, на которой служил Вернер Цимер, была типичным примером того, насколько обширные акватории могли тогда использовать немецкие субмарины:

*Мы вышли из Тронхейма в наш первый боевой поход, идя между Шетландскими и Фарерскими островами. Нас не атаковали глубинными бомбами — мы прошли без проблем, а затем вышли на конвой у берегов Англии. Наша лодка шла по поверхности сквозь охранение, и потом мы выбирали отдельные горшки, следуя за конвоем вместе с другими лодками вплоть до Ньюфаундленда. К тому времени, как мы туда добрались, конвой фактически перестал существовать — он был уничтожен.*

*После этого мы вернулись на передовые в Брест, на базу 1-й Флотилии Подводных Лодок. Нам дали короткий отпуск домой, а лодку отремонтировали и привели в порядок, прежде чем мы отправились во второй поход — в южную Атлантику через Бискайский залив. Мы не успели уйти далеко, как потопили фрегат и корвет у берегов Португалии.*

*Мы всё ещё находились у побережья Португалии, когда нам крепко досталось — и ещё как! Нас атаковали летающие лодки Сандерленд/Sunderland, и всё, что мы видели во время этой атаки, - это стена огня слева направо, от одного конца крыла до другого. Сандерленд разнёс в щепки одну из наших цистерн. Это был цистерна с горючим, которую позже, когда солярка заканчивалась, использовали как водяную. Из-за этого за нами потянулся заметный нефтяной след, который сверху отлично видели самолёты, и нас целый день преследовали, забрасывая глубинными бомбами. Командир уже устал от всего этого и развернул лодку на 360 градусов. «Это просто смешно,» — сказал он. Так он «перемешал» старый нефтяной след с новым, и после этого они нас потеряли. После атаки самолётов у нас было двое погибших и 16 раненых, и нам пришлось возвращаться обратно на передовую базу, в Брест.*



*Июль 1942 года. Американский танкер Pennsylvania Sun горит после того, как его торпедировала лодка U-571. 28 января 1944 эта лодка будет потоплена со всем экипажем самолетом Сандерленд...*



Уже на первом этапе [Битвы за Атлантику](#) самолеты союзников представляли серьезную опасность для немецких подводных лодок. 4 октября 1942 года U-505 вышла в свой третий поход – ей предстояло действовать в одиночку в районе острова Тринидад. Отношения между командиром – Петером Чехом (Peter Zschech, 1918 – погиб 24.10.1943, на фото слева), сменившим Лёве, и рядовых моряков были неважными из-за его грубости по отношению к подчиненным. Даже продолжительные успехи лодки в атаках на суда союзников не помогли в деле улучшения настроения у экипажа. 7 ноября лодка потопила транспорт водоизмещением 5 500 т, но другие суда конвоя сумели уйти после того, как один из офицеров слишком высоко поднял перископ, выдав местонахождение лодки. 10 ноября британские самолеты, поднявшиеся в воздух с базы на Тринидаде, начали преследование лодки, которое продолжалось несколько недель. Второй помощник, отметив наличие облачности, которую Лёве называл «идеальной погодой для внезапного появления угрозы с воздуха», предложил Чеху удвоить число наблюдателей. Тот гневно откликнулся на сравнение его и прежнего командира.

Рассказывает Ханс Гёбелер: «Наблюдатель неожиданно подал сигнал тревоги, и через секунду прогрехотал мощнейший взрыв. Это было прямое попадание в лодку, которое почти разорвало ее пополам. Самолет, сбросивший бомбу, сам стал жертвой взрыва и упал в море рядом с нами. Тело одного из летчиков осталось лежать на куске крыла, оказавшего на поверхности воды неподалеку, но у нас не было времени, чтобы думать о нем. Командир отдал приказ покинуть корабль, но старший унтер-офицер сказал: «Что ж, вы можете делать то, что вам угодно, но технический персонал останется на борту, чтобы удержать лодку на плаву.» Другие лодки с подобными повреждениями, может, и пошли на

дно, но наш экипаж знал свое дело, и мы спасли корабль. Эта счастливая лодка, *U-505*, дошла до базы с самыми тяжелыми повреждениями из всех нанесенным немецким субмаринам во время ВМВ. Через два дня после той бомбежки был мой день рождения, так что теперь я отмечаю его дважды, потому что мы выжили благодаря чуду.» ремонт лодки занял шесть месяцев... Петер Чех был и в самом деле нервным парнем. 24 октября 1943 к востоку от Азорских островов *U-505* была атакована глубинными бомбами. По всей видимости, Петер Чех испытал нервный срыв и покончил с собой, застрелившись из личного оружия. Первый помощник, 26-летний обер-лейтенант Пауль-Франц Мейер (Paul-Franz Meyer), принял на себя командование, ушел от преследователей и привел лодку в Лорьян 7 ноября 1943 года. Он окажется в плену, как и Ханс Гёбелер, когда *U-505* будет захвачена американцами, и проведет два года в плену.

Внезапные появления в небе вражеских самолетов нередко срывали атаки подводных лодок. Об одном из таких случаев рассказал один из подводных асов, командир *U-564* Райнхард Зурен (Reinhard Surehn, 1916-1984, на фото слева):

*Я был на ногах уже пять часов. Через час начнет темнеть. Перед нами линия горизонта, четкая словно выгравированная. Двадцать минут спустя по носу появляются мачты. Конвой! ... Не успели мы отправить об этом радиосообщение, как до меня донесся крик наблюдателя: «Самолет!» Мы точно знали, что в наш патруль входят еще три подводные лодки, немедленно зазвучала «старая знакомая песня» - «Тревога! Срочное погружение!» Самолет, должно быть, нас уже заметил. Цистерна 5 уже зашипела, выпуская воздух, когда я прыгнул вниз. Будучи последним, я закрыл за собой люк. Мы скользим вниз под крутым углом. На глубине около 60 метров я приказываю встать на ровный киль. Наверняка на нас сейчас посыпятся глубинные бомбы, и всегда очень важно держать лодку именно так, когда они взрываются ... но нет никаких признаков глубинных бомб. Итак, осторожно поднимаюсь ... вот лодка на перископной глубине. Быстро осматриваюсь – самолет исчез. На поверхность! Оглядываюсь по сторонам невооруженным глазом. Ничего не вижу – никаких признаков конвоя, никаких макушек мачт, которые мы видели ранее. Море снова поглотило их.*



Легендарные немецкие лодки типа *VII* вынесли на себе основную тяжесть подводной войны. Они идеально подходили для этой роли. Подлодки типа *VII* имели низкую рубку: всего 5.2 метра над поверхностью, и их было трудно заметить даже днём. Ночью же они были практически невидимы, особенно если смотреть на них в лоб, с носа. Эти подлодки могли уйти под воду менее чем за 30 секунд, и для них не составляло труда погрузиться на глубину 100 метров. При необходимости они могли уходить и вдвое глубже. По глубине погружения и автономности подлодки типа *VII* превосходили имеющиеся у союзников аналоги примерно вдвое. Дальность хода этих лодок составляла 7 000 миль при скорости 12 узлов на поверхности; под водой они могли пройти 90 миль на скорости 4 узла. Это было не так уж и плохо, но Херберт Ланге считал такую скорость слишком низкой:

*Электродвигатель под водой мог развивать максимальную скорость всего около 8 миль в час. На полном ходу это означало, что батареи хватало лишь на 90 минут. Нужно было быть осторожными, но если идти медленно — или хотя бы на минимальной скорости — мы могли продержаться 24 часа или дольше. Конечно, нам всё равно пришлось бы когда-нибудь всплыть, и именно тогда у противника появлялся шанс догнать и уничтожить нас.*

Несмотря на их недостатки, Ланге считал, что подлодки типа *VII* были гораздо лучше приспособлены к подводной войне, чем итальянские или британские субмарины — хотя внешне те выглядели более совершенными:

*В целом немецкие лодки нельзя было сравнивать с итальянскими, которые тяжело «лежали» в воде, да и с английскими тоже. Наши лодки были, так сказать, линкорами. Позже появились более крупные лодки водоизмещением примерно 1 000 тонн, которые совершали походы на Дальний Восток. Но они были более громоздкими и практически непригодными для атак на конвои именно из-за своих размеров. Потери у них были соответственно выше. Они хуже уходили под воду, и если их поражали [снаряды или бомбы], это означало конец — чаще всего от лодки почти ничего не оставалось. Наши лодки класса VII были заметно более устойчивыми и прочными. Британцы их боялись. Они относились к нашим подводным лодкам с страхом и ненавистью. Для них, полагаю, подводная война оказалась беспощадной, полной коварства и обезличенной.*

Лодки класса VII действительно обладали выдающейся живучестью — что было продемонстрировано U-331 после того, как она торпедировала [линкор Barham](#) 25 ноября 1941 года и была вынуждена под атаками британских глубинных бомб уйти на большую глубину, чем согласно расчетам могла безопасно погрузиться любая из существовавших тогда лодок. Рассказывает находившийся на ее борту Хайнрих Шмидт (Heinrich Schmidt):

*Однажды днём мы получили сообщение. В нём говорилось: «Три английских линкора покидают Мальту (на самом деле, линкоры вышли из Александрии – ВК): Queen Elizabeth, Barham и Valiant.» Их сопровождали восемь эсминцев и прикрывали с воздуха самолеты Королевских ВВС, они прошли мимо нас в пределах дальности хода наших торпед через акваторию, прилегающую к Тобруку. Мы их не заметили, а корабли, в свою очередь, тоже не заметили, что мы были совсем рядом — примерно в 700 метрах от них.*

*Мы понимали, зачем эти линкоры здесь: они хотели помочь сухопутным войскам уничтожить [Роммеля](#) (Erwin Rommel) (целью их рейда действительно были конвои Оси, направляющиеся с грузами и подкреплениями в северную Африку – ВК). Наш командир находился у перископа и увидел их. Их сигнальные флаги были подняты, и это означало: «Атака». Затем Barham отвернул, и всё, что мы видели, было бело-серой стеной. Командир приказал подготовить все четыре торпедных аппарата, мы это сделали и дали залп из них. Мы поразили Barham с дистанции 500–700 метров залпом из четырёх торпед. Третий «угорь» — так мы называли наши торпеды — угодил в погреб боеприпасов линкора, и корабль затонул в течение нескольких минут. Это было печально. Позже мы услышали, что вместе с ним погибли 846 человек. После попадания в Barham к нам приблизился Valiant, намереваясь протаранить нашу лодку, но в этот момент Barham взорвался, и ему пришлось отвернуть.*



*Линкор Barham уходит под воду. 25 ноября 1941 года*

Атака, хотя и успешная, создала для U-331 проблемы несмотря на то, что взрыв на линкоре *Barham* фактически спас подлодку:

*Поскольку у нас теперь были четыре пустых торпедных аппарата, лодка стала недостаточно тяжёлой. Мы не зарядили их сразу, как следовало бы, и поэтому поднялись на перископную глубину 13.5 метра. Но когда Valiant вынужден был отвернуть, мы избежали тарана. Valiant открыл по нам огонь, но снаряды прошли значительно выше, потому что угол [вертикального наведения орудий] был слишком крутым.*

*Наконец мы спаслись, уйдя на предельные глубины, но это было рискованно. Всем приказали перейти в нос, чтобы своим весом утяжелить его, и лодка пошла дальше вниз. Указатель глубины не был включён, и командир не знал, насколько глубоко мы ушли. Он показывал 60 метров, а когда мы включили прибор, выяснилось, что глубина уже превысила 200 метров. Именно поэтому нам повезло, что мы выбрались живыми.*

*После этого мы уже не слышали взрывов глубинных бомб, которые британцы сбрасывали на нас. Мы были слишком глубоко. Но мы сделали своё дело, помогли Роммелю и сумели уйти. Позже мы получили подтверждение от гросс-адмирала Дёница, что мы погрузились глубже, чем любая другая лодка типа VIIC. Поздно вечером мы начали всплывать. Поднимались по метру за раз и всплыли в 11 часов ночи. Перед нами было пустое Средиземное море: линкоров уже не было видно.*



*Хайнрих Шмидт получает итальянскую боевую награду за храбрость*

*U-331* уцелела, но подвергла себя исключительному риску. Подлодки, уходившие на такую глубину, рисковали столкнуться с колоссальным ростом давления, способным раздавить ее корпус. Ещё более страшным сценарием была перспектива оказаться запертым живьём на дне океана. Единственным вариантом тогда становилась медленная смерть от удушья.

Тяготы боевого патрулирования в Атлантике и в водах вокруг Британских островов были достаточно пугающими, но они меркли по сравнению с условиями, с которыми немецкие подводники столкнулись, начав кампанию в арктических водах в июле 1941 года. Расширение операций так далеко на север было вызвано появлением союзных конвоев, доставлявших грузы в советские порты Мурманск и Архангельск. В этих водах царил бесконечный, приводивший в оцепенение кошмар туманов, льдов, метелей, штормов и студеных, воющих ветров.

Портами отправления союзных судов на мурманском маршруте были Лох-Ю/Loch Ewe на северо-западе Шотландии, либо Рейкьявик в Исландии. Большая часть пути находилась под наблюдением или атаками подводных лодок, и не все союзные транспортные суда сопровождалась кораблями охранения. Большинство судов арктических конвоев имели на борту какое-то вооружение, главным образом для защиты от самолетов *Люфтваффе*, но в большинстве своем были слишком медленными, чтобы уйти от немецких подлодок, а ранние конвои были слишком слабо вооружены, чтобы обеспечить им надежное прикрытие. Однако это не означало, что они были *сидячими утками* для охотящихся за ними подлодок. Во время перехода конвоя *PQ-16* в мае 1942 года у одной подлодки рубка была начисто снесена американским транспортным судном *Expositor* (потоплено 23.02.1943). Корабли охранения временами действовали довольно эффективно: в сентябре 1942 года, в ходе атак на конвой *PQ-18*, ими были потоплены подлодки *U-88*, *U-589* и *U-457*.

На лодках, выделенных для охоты на суда арктических конвоев, служили Хайнц Райнерс, и Вернер Карстис. Лодка Райнерса записала на свой счёт эсминец и транспортное судно. Лодка Карстиса участвовала в торпедной атаке на крупное рефрижераторное судно,

перед этим потратив три или четыре недели на поиски добычи. Рефрижераторное судно выглядело многообещающей целью, однако его капитан имел другие планы:

*Мы пошли к судну на полной скорости, находясь на поверхности, и когда стемнело, погрузились и с небольшой дистанции выпустили торпеду. Но капитан судна оказался настолько хитёр, что, увидев след торпеды — торпеда идёт в воде, и её винт оставляет кильватерный след, рябь — немедленно остановился. Торпеда прошла мимо, и как только она миновала корабль, капитан снова дал полный ход и продолжил путь. Он ушёл, а мы зря потратили торпеду.*

Подводные лодки и *Люфтваффе* на ранней стадии проводки арктических конвоев нанесли им значительный ущерб. Однако Клаусдистер Эльшлагель понимал, что в ведении этой борьбы были серьёзные недоработки, которые приводили к большим потерям немецких подлодок и самолётов:

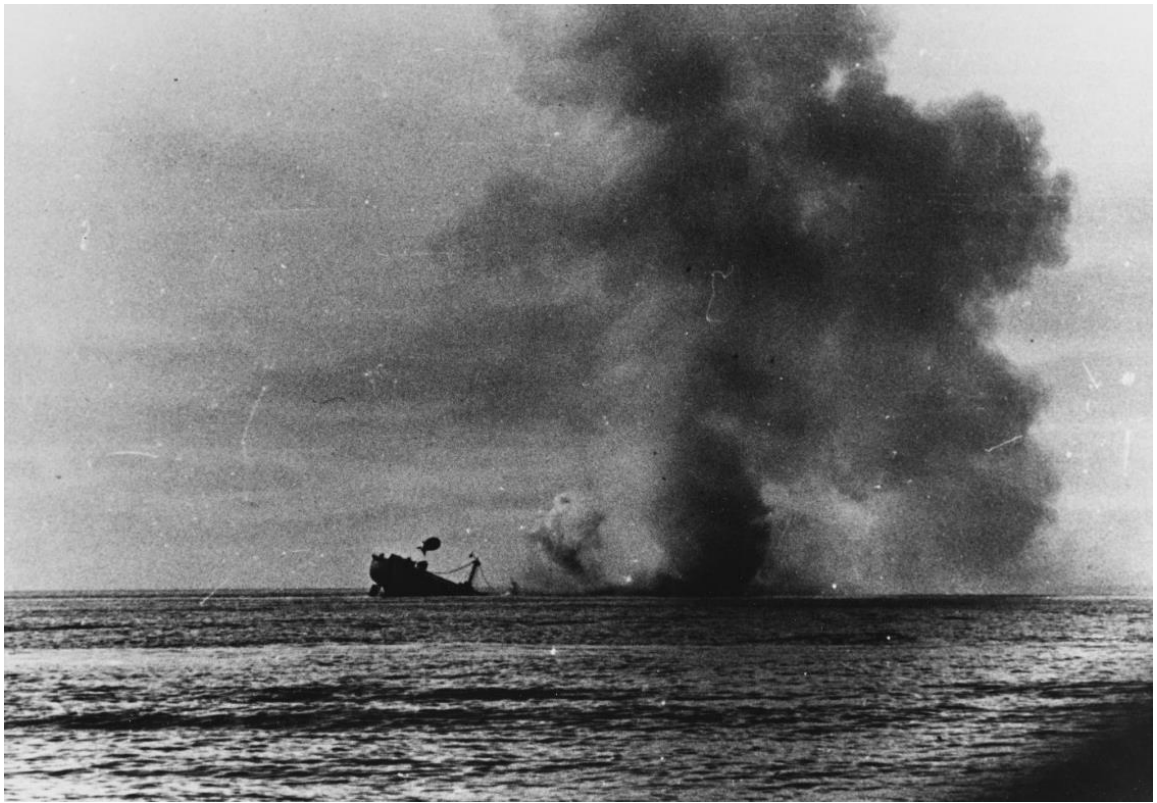
*Мы совершили несколько походов в северных водах — главным образом в районе Кольского залива, у выхода в Баренцево море, неподалёку от Мурманска. Поначалу у нас было мало успехов в атаках на конвои в море, потому что наша главная слабость заключалась в нехватке разведывательной авиации. Самолётов над морем было недостаточно, чтобы вовремя сообщать о замеченных конвоях. Лётчикам, которые действовали там, наверху, не позавидуешь. Они летали на BV 138 — трёхмоторном гидросамолёте, который был сравнительно медленным. Если они натыкались на конвой (обычно под охраной всего лишь вспомогательного авианосца), их сбивали за считанные секунды. Всё это было организовано из рук вон плохо.*

Чтобы уменьшить потери и повысить шансы на успех, немцы разработали новую тактику, но её эффективность была ограниченной:

*Мы заранее знали, когда союзный конвой выходил из порта — из северной Шотландии или из Исландии. Вместо того чтобы преследовать суда по пути, все имеющиеся у нас подводные лодки сосредотачивались ближе к Мурманску, исходя из того, что у нас будет больше шансов, если мы атакуем конвой, когда он подойдёт к порту. В первый раз это сработало очень хорошо, но союзники быстро раскусили, что мы делаем. Во второй раз они знали, где будут наши подлодки, за восемь дней до выхода конвоя. Поэтому они устроили нам засаду и устроили настоящую расправу. Глубинные бомбы падали тут и там, они были повсюду. Это сильно подействовало на нервы.*

*Нам пришлось погрузиться ради собственной безопасности и ждать конвой под водой. Мы делали так: ложились на грунт на глубине 200 метров и оставались там, пока конвой не проходил мимо. Затем всплывали и атаковали. Я служил на U-968, и даже в те тяжёлые времена нам удавалось добиваться определенных успехов — однажды мы потопили четыре или пять торговых судов.*

Несмотря на трудности и недочёты, подводные лодки и *Люфтваффе* сумели превратить мурманский маршрут в настоящий *коридор смерти* для союзных конвоев. После августа 1941 года немцы потопили более одной пятой всех грузов, отправленных в Мурманск. Потери оказались настолько тяжёлыми, что британцы решили уменьшить шансы немцев, ограничив проводку конвоев долгими зимними ночами. Однако в июле 1942 года это правило было нарушено — с драматическими последствиями — отправленный союзниками [конвой PQ-17](#) был буквально разгромлен...



*Еще одно грузовое судно конвоя PQ-17, торпедированное немецкой подводной лодкой, уходит под воду...*



По воспоминаниям одного из моряков с потопленного британского судна *Hartlebury*, приблизившиеся к их шлюпке немецкие подводники спросили их: «Зачем вы идете в Россию? Вы ведь не большевики, разве не так?» Вопрос задал командир лодки *U-355* Гюнтер Ла Бауме (Gunter La Vaume, 1911-1944, на фото слева). После этого он показал британцам направление, в котором нужно идти, чтобы добраться до берега, и передал им две бутылки шнапса и семь буханок хлеба...

Командир подводной лодки *U-255*, потопившей четыре судна из состава конвоя *PQ-17*, Райнхарт Рехе (Reinhart Reche, 1915-1993, на фото справа) спустя много лет после войны писал: «Мы были глубоко разочарованы тем, что Англия и США помогали таким образом нашим врагам-коммунистам...» Если Рехе пережил войну, то Ла Бауме пропал без вести вместе со своей лодкой в Баренцевом море 1 апреля 1944 года, потопление *Hartlebury* осталось его первым и последним успехом...





*Слева – немецкая подводная лодка приближается к шлюпкам с потопленного американского парохода Carlton. Подводники намереваются допросить уцелевших моряков. Справа - подводная лодка находится на месте потопления американского судна в Баренцевом море среди обломков, за которые держатся уцелевшие моряки.*

Тем не менее этот впечатляющий успех немцев в Арктике не отражал реальной общей ситуации, в которой оказались подводные лодки к середине 1942 года. К тому времени подводные силы *Кригсмарине* оказались рассеянными по нескольким театрам военных действий и начали испытывать перенапряжение, пытаясь одновременно действовать в трёх операционных зонах: в Арктике, Атлантике и Средиземном море.

Вернер Карстис уже столкнулся с трудностями действий в Средиземном море, где господствовали Королевский флот и Королевские ВВС. На кону стояло выживание маленького, но жизненно важного [острова Мальта](#), который служил британцам базой для патрулирования средиземноморских морских путей, атак на морские коммуникации *Оси* и поддержки британской 8-й Армии, сражающейся в северной Африке. Немцы, в свою очередь, не были заинтересованы в том, чтобы британцы нарушали линии снабжения [Африканского Корпуса](#) в северной Африке.

Ряд немецких подлодок, включая лодку самого Карстиса, был переброшен в Средиземное море уже после трех месяцев нахождения в Арктике — в сентябре 1941 года. Другие направлялись туда из французских портов. Карстис вспоминает:

*Когда мы находились в полярном море, нам приказали идти к Гибралтару, потому что поступило сообщение о крупном конвое, идущем из Англии в Гибралтар. Мы пролежали под водой два дня, всплывая ночью, чтобы набрать воздуха, наблюдая за движением судов в окрестностях Гибралтара и поджидая наиболее подходящий момент, чтобы проскочить. Потом оказалось, что пройти Гибралтар невероятно трудно. Морские течения там совершенно разные — независимо от того, идёшь ли ты «внутри» или «наружу» (в Средиземное море или из него).*

*В конце концов мы сумели пройти Гибралтарский пролив, хотя делать это пришлось на поверхности. Затем мы опустили лодку на определённую глубину — назовём её «плавательной глубиной» — потому что прожекторы из Сеуты (на марокканском берегу) и с Гибралтара на противоположной стороне светили как раз чуть выше рубки подлодки. Людям на палубе приходилось пригибать головы, чтобы не попасть в лучи прожекторов с обеих сторон. Когда мы прошли самую узкую часть пролива, нам повезло: мы смогли нырнуть под суда рыболовной флотилии и прошли почти всё Средиземное море под водой, после чего пришли в Мессину. Я думал, что это было самым тяжёлым переживанием за всю войну — но я ещё не знал, что ждет нас впереди.*

*В Средиземном море я был ближе всего к смерти за всю жизнь. Нас атаковал самолёт среди бела дня: он сделал заход со стороны солнца так, что мы не могли его увидеть. Если смотришь в сторону солнца, ты не видишь ничего, кроме ослепительного сияния. От него болят глаза. И вдруг — так, по крайней мере, казалось — начали падать бомбы. Подключился второй самолёт, и мы сумели сбить один из них, хотя наше орудие потом заклинило.*

*Затем второй самолёт выпустил в воздух осветительные ракеты, и вся акватория озарилась.... Это был сигнал — и на него откликнулся эсминец. К счастью, мы успели уйти под воду прежде, чем он таранил нас, но затем нам пришлось оставаться на глубине 200 метров целых 24 часа. Мы не осмеливались всплывать, и пока мы находились под водой, на нас сбросили более 100 глубинных бомб. Слышался такой звук, будто кто-то снова и снова стучит маленьким молоточком по металлическому корпусу лодки — это означало, что противник ищет нас сонаром. Если есть два эсминца или других корабля, и их сонарные «лучи» пересекаются, цель должна находиться в точке пересечения. Теперь они знали, где мы, и продолжали «прочёсывать» нас всё новыми и новыми глубинными бомбами.*

*Глубинные бомбы в основном сбрасывали с кормы. Мы знали это, потому что действительно слышали, как их катят по палубе. Затем была пауза — и «шлёп!»: слышно было, как они ударяются о воду. Потом раздавался шипящий звук, и мы ждали взрыва. По силе взрыва можно было примерно понять, какие повреждения он мог причинить. К счастью, глубина, на которой мы находились, спасла нас. Мощность взрывов глубинных бомб уменьшалась из-за повышенного давления воды. Так что мы сумели уйти, но я не сомневаюсь: в тот день смерть подошла совсем близко.*

Морская война в Средиземном море в 1942 году была столь же ожесточённой, как и бои на мурманском направлении. Было потоплено шестьдесят пять крупных британских надводных кораблей, и на долю немецких подводных лодок пришлось тридцать семь из них. Одной из их самых громких побед стало уничтожение авианосца [Ark Royal](#), который был потоплен подлодкой U-81 13 ноября 1941 года. Линкор *Barham* был торпедирован двенадцать дней спустя.

Несмотря на успехи, общая цена войны в Средиземном море для немцев оказалась очень высокой. За время войны на этом ТВД были уничтожены 62 немецкие подводные лодки, причём 13 из них — уже к сентябрю 1942 года. Все они погибли вместе со своими экипажами, и число потерь подлодок продолжало расти. Это не было временными трудностями. Экипажи подводных лодок называли благополучные дни первых лет войны «счастливым временем», но теперь оно подходило к концу.

Уже в это «счастливое время» были потоплены лодки таких асов как Гюнтер Прин, [Йоахим Шепке](#) (Joachim Schepke) и Отто Кречмер - все 17 марта 1941 года. Первые двое были убежденными нацистами и погибли в тот черный день для *Кригсмарине*, последний был взят в плен. Кречмер не был нацистом, до войны он учился в университете английского города Эксетер и благосклонно относился ко всему британскому. Оказавшись в плену, в разговоре с одним из моряков U-99, он, как стало известно из секретно сделанной прослушки, сказал: «Я лишь надеюсь, что война скоро окончится, нет ничего привлекательного в том, чтобы сидеть здесь в клетке. Война не приносит никому ничего хорошего. Я уже давно не испытываю никакого энтузиазма по отношению к ней.» В этой же беседе он признался, что на [британском] эсминце провел большую часть времени, играя в бридж и попивая виски с теми, кто взял его в плен. При этом у него сложилось такое впечатление, что эти люди тоже считают войну «абсурдом и надеются, что она скоро окончится.» Кречмер также остался под впечатлением от того, с каким уважением его встретили на причале в Ливерпуле офицеры Королевского Флота: «Когда я сошел с эсминца, со мной обращались, словно с молодым богом. Меня ждал небольшой автомобиль и большое число офицеров. Это была и в самом деле впечатляющая

церемония. Стояла тишина, и я сошел вниз [по трапу] медленным, размеренным шагом. Должен сказать, все было организовано превосходно.»



*Кречмер сходит на берег с борта британского эсминца. Его ждут почти семь лет пребывания в плену...*

Однако на следующий день, когда Кречмер и его экипаж провели по улицам Ливерпуля к вокзалу, чтобы отправить в Лондон, настроение у *встречающих* его было другим. «Люди, [стоявшие по обочинам], были в ярости, - рассказал он тому же собеседнику. – Ты не можешь себе этого представить... Женщины были хуже других. Если бы я попал к ним в руки, они бы меня растерзали. Там была целая толпа маленьких детей на вокзале с камнями в руках, и они хотели забросать нас ими, они улюлюкали и показывали на нас пальцами...»

Вряд ли этому стоило удивляться, принимая во внимание лишения, которые испытывали в то время британцы, в том числе, в результате атак немецких подводников на суда с грузами для гражданского населения. Впрочем, впереди были еще четыре долгих года войны...

#### *Источники*

*Bob Carruthers. Servants of Evil. 2001*

*Jonathan Dimbleby. The Battle of the Atlantic. How the Allied Won the War. 2015*

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

<https://www.history.navy.mil/browse-by-topic/wars-conflicts-and-operations/world-war-ii/1942/atlantic/pq-17.html>

<https://www.historynet.com/german-submarine-u-505-crewmember-hans-goebeler-recalls-being-captured-during-world-war-ii/>

<https://www.historynet.com/teddy-suhrens-last-patrol/>

*Перевод – Владимир Крупник с использованием ИИ*

**Возврат к главной странице [www.warsstory.org](http://www.warsstory.org)**