

РАССКАЗЫВАЮТ НЕМЕЦКИЕ ПОДВОДНИКИ

ЧАСТЬ ВТОРАЯ – В РОЛИ ДОБЫЧИ

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



На войне новые средства обороны всегда находили ответ в ещё более новых видах оружия — и наоборот. Во Второй мировой войне на море это проявилось особенно ясно. Именно здесь наиболее наглядно было видно, какой толчок война даёт науке и техническим новшествам; и именно тогда, когда союзники взяли верх как в технологическом, так и в стратегическом отношении, «счастлирое время» 1939–1942 годов начало превращаться в дни неудач для немецких подводников.

Ранние потери британцев и других союзников, а также уязвимость первых трансатлантических конвоев привели к пересмотру стратегии: маршруты судов стали прокладывать централизованно, сами конвои начали рассредоточивать на большой площади, а силы охранения были усилены. Новая стратегия союзников сделала конвои гораздо труднее обнаруживаемыми. Чтобы противодействовать этому, немцы резко увеличили

число подводных лодок. После 1941 года со стапелей ежемесячно сходило до 20 готовых кораблей. Рассказывает Хельмут Бенцинг (Helmut Benzing, на фото слева), работавший на строительстве подлодок:

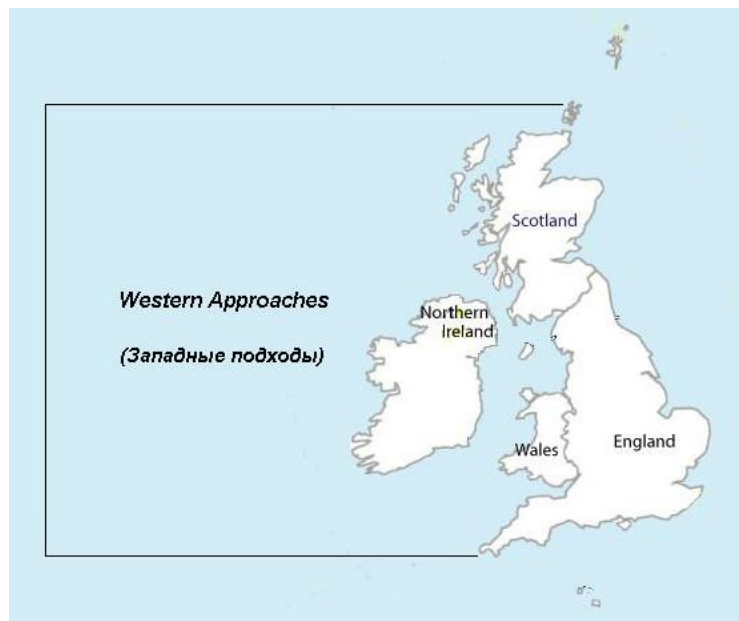
Лодки строили как бы «ломтями», секциями. Их привозили на небольших судах, а на верфи ... совмещали и сваривали. Наверное, можно сказать, что их собирали как консервные банки. Мы работали день и ночь и могли спускать на воду по одной подлодке каждые 10 дней. Это была непрерывное, системное производство. Каждый выполнял свою операцию. Там, где работал я, делали штоки для задвижек, которые позволяли открывать клапаны, чтобы выпускать воздух и впускать воду, когда подлодке нужно было погружаться. Эти штоки проходили по всей длине лодки до командного поста, и оттуда их открывали или закрывали. Я изготавливал их, а также некоторые детали дизельных двигателей. Всё происходило довольно быстро. Когда лодка была готова, приходили моряки и принимали её. Она сразу шла в док, проходила тестирование, затем ходовые проверки и после этого отправлялась на войну.

Немцы также изменили стратегию операций подводных лодок: практика одиночных атак по конвоям с поверхности после 1941 года всё чаще уступала место тактике «волчьей стаи». Для неё требовались точные разведданные и непрерывное наблюдение: теперь дальние самолёты-разведчики FW 200 прочёсывали Атлантику, выискивая потенциальную добычу.



Fw 200 над морем...

Полученная информация позволяла подводникам заблаговременно выходить в районы, где ожидалось конвои, и патрулировать их. После установления контакта немедленной атаки обычно не следовало. Вместо этого подводники начинали скрытно сопровождать конвой и передавать сигналы на другие лодки, чтобы те подошли и присоединились к преследованию. Охота «волчьими стаями» оказалась куда более эффективной и результативной, чем одиночные рейды, характерные для раннего периода войны, и по мере того как подлодки расширяли район своих операций на весь Атлантический океан, союзникам приходилось принимать всё более масштабные меры для защиты своих конвоев.



Западные Подходы

Поначалу сопровождение выделяли конвоям только в районе называемых Западных Подходов/Western Approaches к Британским островам — в районе к югу от Ирландии, в южной части Ирландского моря и в западном секторе Ла-Манша.



Однако новое, гораздо более широкое пространство, на котором действовали подлодки, требовало куда более протяжённой зоны прикрытия, и теперь конвои было необходимо сопровождать на всём протяжении трансатлантического перехода. В результате подводники начали держаться подальше от американского побережья и действовать по большей части в открытом океане в поисках более лёгкой добычи. Но даже так им приходилось быть очень осторожными, чтобы не быть обнаруженными. Вернер Карстис (Werner Karsties, на фото слева)

вспоминает меры предосторожности, которые теперь приходилось соблюдать, поскольку опыт союзников значительно упростил обнаружение подводных лодок:

Если сообщалось о крупном конвое, то нескольким подлодкам, находившимся поблизости, приказывали выйти в этот район. Если же они находились далеко, ближе к Америке, то это уже не имело смысла; но тем, кто действовал неподалёку, по радио сообщали, что конвой находится в такой-то позиции, и приказывали немедленно направляться туда.

Но во время операции между подлодками поддерживалась очень слабая радиосвязь, иначе противник мог бы их обнаружить (с помощью [радиопеленгатора](#) – ВК). По одному лишь радиосигналу можно было понять, что подлодка ведёт передачу и что где-то поблизости находится что-то. Тогда люди на палубе начинали ещё внимательнее высматривать немецкие корабли и верхушки перископов подлодок.

Новые системы и средства противолодочной обороны союзников, безусловно, оставляли немцам меньше возможностей на печально известном и чрезвычайно трудном маршруте на Мурманск, где эскортные корабли действовали все более организованно и уверенно. Хайнрих Шмидт (Heinrich Schmidt) служил на одной из подлодок, которые пытались прорвать оборонительное кольцо: «Начиная с 1943 года, мы пытались атаковать крупные

конвои, шедшие в Мурманск. Но все они были хорошо защищены эсминцами, и подлодки не могли подойти близко - их отгоняли, так что обычно мы уходили ни с чем».

Подлодки повсеместно сталкивались с трудностями, и этих проблем становилось всё больше. Союзники добились крупных прорывов и перехватили инициативу благодаря передовым технологиям. Британцы внедрили высокочастотный радиопеленгатор *HF/DF*, который позволял кораблям охранения точно определять местоположение подлодок по их радиосигналам. Обычно устройство называли *Huff Duff*, оно широко применялось с осени 1942 года, хотя по-настоящему массовым стало лишь в 1943-м и могло быстро определить пеленг даже по очень короткому сигналу. *Huff Duff* оставался секретом для немцев на протяжении всей войны и оказался крайне успешным средством обнаружения лодок, особенно в Атлантике.

Не менее важной была и другая новинка, внедрённая в 1941 году, - радар, который стал решающим фактором в победе над *Люфтваффе* в [Битве за Британию](#) годом ранее. В 1941–42 годах мачты британских эсминцев буквально обвешали радиолокационными антеннами, и это всё больше вынуждало подлодки действовать под водой. Это означало, что их эффективность заметно снижалась, кроме того, радар давал союзным кораблям преимущество в более точной навигации в тех местах, для которых были характерны туманы или плохая видимость и днём, и ночью, хотя при сильном волнении его возможности были ограничены.

Одновременно жизнь экипажей подлодок осложнялась ещё сильнее из-за появления авиационных глубинных бомб. Патрульные самолёты оснащались глубинными бомбами и поисковыми радарными, а также мощными прожекторами для ночного применения. Всё это позволяло обнаруживать подлодки на поверхности на значительном расстоянии как с самолётов, так и с кораблей. *Волчи Стаи* теперь оказывались в невыгодном положении, поскольку радары и радиопеленгаторы на кораблях охранения конвоев обеспечивали очень эффективную защиту против подлодок, находившихся на поверхности.

Как и немцы, союзники развернули программу ускоренного кораблестроения, целью которой было не только строить грузовые суда быстрее, чем подлодки успевали их топить, но и увеличивать число противолодочных и кораблей сопровождения. Их оснащали новым оружием, таким как реактивные бомбомёты [Hedgehog](#) и [Squid](#), которые выстреливали бомбы вперёд по курсу корабля. *Squid*, имевший дальность около 300 ярдов, имел три ствола. Он управлялся через [сонар](#) (ASDIC), определявший расстояние до лодки и выстреливавший глубинные бомбы со стабилизаторами. Взрыватель этих бомб устанавливался автоматически по данным, полученным на приемное устройство сонара, рассчитывавшего глубину нахождения цели.

Hedgehog, более сложная система, выстреливал 24 глубинные бомбы калибра 7.2 дюйма веером вперёд по курсу. Заряды не взрывались автоматически, это происходило только тогда, когда один или несколько из них попадали в подлодку. Остальные заряды детонировали следом, по очереди. Метод позволял сонару работать непрерывно: его не «забивало» случайными взрывами, и он мог удерживать акустический контакт с подлодкой. Заряды также сбрасывали с бортов и с кормы атакующего корабля.

Сонар был разработан задолго до начала войны, но теперь он стал значительно более совершенным: он позволял вычислять глубину нахождения подлодок под водой, обнаруживать приближающиеся торпеды и точно определять дистанции, пеленги и момент для применения оружия. Хайнрих Шмидт вспоминает, каково было находиться под водой, понимая, что сонар «ищет» подлодку и что за этим неизбежно последует атака:

Ты понимаешь, что сейчас произойдёт, когда слышишь, как сигнал сонара подходит всё ближе и ближе. Потом он находит тебя — и ты должен приготовиться. Ты

слышишь звук винтов и глубинных бомб. Они издают жуткие звуки. Свет гаснет, и часть двигателя отключается. Только тот, кто служил на подлодке, может описать это чувство. Это печально — зловещий шум, шум винтов повсюду над тобой, и тебя охватывает ужас. Сбросят они глубинные бомбы или нет? Ты не знаешь, пока это не случится.

Союзникам потребовалось некоторое время, чтобы в полной мере задействовать свои новые технические нововведения. В центральной части Атлантики всё ещё не хватало дальних патрульных самолётов, базировавшихся в Великобритании и Америке, и *волчьих стаи* — некоторые из них очень крупные — всё ещё могли время от времени брать вверх над кораблями сопровождения конвоев. Такая ситуация сохранялась даже после того, как [японцы атаковали американский флот в Перл-Харборе](#) 7 декабря 1941 года, что подтолкнуло Соединённые Штаты к вступлению в войну. Гитлер немедленно объявил войну американцам, а [адмирал Дёниц](#) ответил тем, что сразу же развернул полномасштабное наступление против торгового судоходства США. Вначале у него было всего пять подлодок, которые он мог выделить для операций в прибрежных водах Америки, но вскоре это число выросло до среднемесячных 20. В течение шести месяцев — до июня 1942 года — они устроили здесь настоящую бойню, потопив около 500 судов. Казалось, будто внезапно вернулось *счастливое время*, и экипажи подлодок воспользовались этим сполна. Вспоминает один из подводников: «Однажды мы потопили судно с боеприпасами — оно взорвалось, и изнутри мы слышали, как металлические осколки бьются о борт лодки. Когда мы всплыли, на палубе лодки застрял топор, и мы сделали этот топор своей эмблемой: мы носили на фуражках изображение топора с буквами USA — это была наша эмблема».

На этом раннем этапе войны неопытность американцев в ведении полномасштабных боевых действий на море проявлялась в том, что они отказывались развёртывать даже слабо защищённые конвои у собственных берегов. Однако американцы учились очень быстро: они приняли политику взаимосвязанных прибрежных конвоев и непрерывного воздушного патрулирования, что значительно осложнило жизнь подлодкам. После августа карибские и прибрежные воды США стали для конвоев заметно безопаснее, и череда немецких успехов подошла к концу. Во второй половине 1942 года немцы стали осторожнее, но Карл Орт (Karl Oht), служивший на *U-595*, вспоминает, что излишняя осторожность не всегда шла им на пользу:

Мы обнаружили конвой в канадских водах, в районе реки Святого Лаврентия. Чтобы атаковать, нам нужно было получить санкцию по радио от Верховного Командования Вермахта. Мы хотели начать топить корабли, но всё, что нам разрешили, — держать конвой в поле зрения на расстоянии примерно 10 морских миль. Нам приказали непрерывно докладывать координаты, количество судов и так далее, и мы должны были постоянно сообщать местоположение — где мы, сколько кораблей и прочее. Поэтому мы всё время передавали: «Теперь он идёт в этом направлении, теперь в том, берёт курс на юг или курс на север». Мы послали сообщение, и Верховное Командование попыталось направить [в этот район] другие лодки, чтобы перехватить и уничтожить конвой. Это заняло много времени, и я думаю, мы крутились там так долго, что нас обнаружили. Моряки конвоя точно знали, зачем мы там, и что мы передаём данные об их передвижениях. Поэтому в ночь с 16 на 17 августа на нас сбросили 250 глубинных бомб. После этого нам удалось вернуться в Брест. Был поврежден один из рулей направления (на ПЛ их два), и вообще всё было повреждено, ремонт и техобслуживание заняли 14 дней. Такое случалось и в других походах. Каждый раз, когда мы сопровождали конвой на дистанции и докладывали о его движении, нас жестоко «обрабатывали».

Две недели были не самым большим сроком для ремонта. Подлодки, подвергшиеся подобному удару или просто вышедшие из строя, могли быть небоеспособны до четырёх недель — и это ещё если повреждения были не слишком серьёзными. Ханс Ланге (Hans

Lange) вспоминал, что «всегда что-нибудь было не так — либо с двигателями, либо с чем-то ещё на борту»:

Повреждённую или неисправную подлодку сразу же отправляли на судоремонтный завод. Составлялись списки повреждений и неисправностей или того ремонта, который мы смогли сделать своими силами и сделали, ещё находясь в море. Когда завод завершал ремонт, проводился испытательный выход в море, и всегда проходило как минимум четыре недели, прежде чем лодка снова была готова к походу. Если повреждения были серьёзными — то дольше.

И даже тогда мы не всегда могли сразу же выходить на следующую операцию. Очень часто испытательный выход в море после ремонта показывал, что что-то всё ещё не в порядке.

Мы ремонтировали нашу лодку на верфи в Ла-Специи, и итальянцы назначили нам дату завершения работ вскоре после того, как мы пришли. Мы знали, что итальянцев считали халтурщиками, людьми, работающими небрежно, поэтому мы говорили: «Ха-ха! Итальянцы будут делать вдвое дольше!» Но мы ошиблись. Они уложились точно в срок, лодка вернулась к нам в полном порядке — ровно так, как они и обещали. После этого нашему экипажу в море даже не приходилось браться за гаечный ключ: лодка была в абсолютно идеальном состоянии.

Однако после 1943 года четыре недели на ремонт — или даже две — стали для подлодок чрезмерной роскошью. Пока одна лодка стояла в доке, другие, ещё не получившие повреждений, должны были нести дополнительную нагрузку. Это означало более долгие походы и более широкие районы патрулирования. Чтобы справиться с этой ситуацией, немцы в 1942 году создали систему обслуживания и снабжения подлодок прямо в море. Крупные океанские подлодки типа IX переоборудовали в суда снабжения, которые получили прозвище *молочные коровы/milchkuhen*. Они могли заправлять подлодки топливом, пополнять боезапас и даже выполнять ремонт прямо в море. Благодаря этому подлодки получали ценное дополнительное время для боевой работы и действовали эффективнее, однако сама операция снабжения могла быть очень опасной.

Об одной из атак с воздуха рассказывает Херберт Ланге (Herbert Lange):

Нас настигли английские самолёты, которые сбросили на нас бомбы и выпустили ракеты. Одна ракета прошла рубку, мгновенно убив вахтенного офицера и ещё 12 человек. Тем временем в лодке, в центральном посту управления, начался пожар.



Попадание ракеты вызвало утечку около тонны солянки, что вызвало большой пожар, хотя центральные защитные переборки закрыли довольно быстро, чтобы не дать огню распространиться. На борту у нас было 20 боевых торпед. Они могли загореться и взорваться, но, к счастью, все для нас обошлось!

В случае, если подлодка была атакована вражеским самолетом, находясь на поверхности, и были раненые, нужно было предпринимать меры, чтобы спасти их. Клаусдитер Эльшлагель (Clausdieter Oelschlagel, на фото слева) рассказывает о том, что при этом происходило:

Во время одной из атак атаки на нашу лодку один зенитчик погиб и семеро были ранены. Остальным приходилось сбрасывать их вниз через открытый люк на большой ковёр или шерстяной мат. Они падали на него, и их откатывали в сторону. Затем те из нас, кто был цел, прыгали вниз следом. Нужно было уметь делать это очень хорошо и четко прыгать один за другим, потому что если спасательный жилет или кожаная куртка зацепились бы по пути вниз, последствия могли быть катастрофическими. Наш командир специально готовил нас к такому «спуску». Мы

тренировались целый день в фьорде Овик/Ovik возле Нарвика: вверх-вниз, вверх-вниз, снова и снова, чтобы быть готовыми к проделать это в море.

Подлодка Карла Орта судом избежала гибели благодаря необъяснимому отсутствию в тот момент союзной авиации над Бискайским заливом, где обычно самолётов было очень много:

Наши рули глубины вышли из строя: мы фактически «застряли» и, когда нам нужно было уйти под воду, могли выполнить лишь половинное погружение, включая задний ход. У нас, вероятно, уход на глубину занял бы минут 20, и всё же — и я до сих пор не могу понять, как так вышло, — мы сумели пройти через Бискайский залив и вернуться в Брест без помех. Лодка была в ужасном состоянии, нормально погружаться мы не могли. И при этом нас не атаквали ни самолёты, ни эсминцы, ни корветы. Обычно это происходило ежедневно, когда подлодка пыталась добраться до базы в Бресте, а тут мы просто проскочили этот путь.



Последний поход Курта Велинга (Kurt Wehling, на фото слева) закончился внезапно, после того как его подлодку вынудили всплыть:

Глубинные бомбы не всегда взрывались рядом с лодкой. Их разбрасывали, потому что против не знал точно, где находится наша лодка. Глубинные бомбы сбрасывали за борт, покрывая определенную площадь. Если они взрывались близко к лодке, то наносили повреждения — открывались клапаны, и внутрь начинала поступать вода: вот как это было. В последнем походе нам пришлось всплыть, потому что первые глубинные бомбы сбросили довольно близко, и они разорвали корпус. Нас потопили не глубинные бомбы, а корабельная артиллерия — они нас добились.

8 ноября 1942 года американцы вступили в войну в Европе, приняв участие в [операции Torch](#) - высадке в северной Африке. Подлодка U-595 [командир – капитан –лейтенант Юрген Куэт-Фаслем (Jürgen Quæt-Faslem), 1913-1971, на фото справа] находилась в Средиземном море, и на борту ее был Карл Орт:



Нам был дан приказ: «Сорвать высадку союзников в Африке». Во всяком случае, так это формулировалось. Мы должны были перекрыть вход в гавань Орана. Примерно 10 ноября мы потопили судно — небольшое, всего 5–6 тысяч тонн (на само деле, этого не было – ВК), транспорт или что-то вроде этого. Мы знали, что противник постоянно использует против нас сонар. Мы могли это слышать. Звук был такой, будто горох бросают в кастрюлю, но нас это не слишком беспокоило. Понимаете, мы были молоды, поэтому не воспринимали это слишком серьёзно.

Затем, 14 ноября, мы получили приказ от адмирала Дёница не оставаться на поверхности моря в дневное время. Мы знали причину: у нас больше не было воздушного прикрытия; более того, как мы выяснили позже, у нас вообще больше не было полноценной авиации [на этом ТВД]. Мы вышли незадолго до 08.00, как раз, когда я собирался сменить вахту, и тут нас встряхнуло с невероятной силой...

U-595 была повреждена глубинной бомбой, сброшенной одним из бомбардировщиков Хадсон/Hudson 608-й Эскадрильи Королевских ВВС. Она погрузилась, но повреждения были слишком серьёзными, чтобы она могла долго оставаться под водой:

Как раз когда я собирался сменить вахту, раздался страшный грохот. Люк камбуза распахнулся: над ним взорвалась бомба, и одновременно прозвучал сигнал тревоги. Мы увидели огромную дыру, сквозь которую было видно небо. Один из моих товарищей — довольно высокий парень — подхватил меня и поднял. Я уцепился за кольцо люка, и тут — бац! — люк камбуза снова плотно захлопнулся. Там было четыре защелки, и он захлопнулся, зажав их, но тут вода начала просачиваться. Мы пытались закрутить задрайки люка, но не могли заставить его закрыться как следует. К счастью, он осталась закрытым потому, что давление воды удержало его.

Мы ушли на глубину, и манометр в машинном отделении показал нам, что мы опустились более чем на 250 метров. Именно тогда вода прорвалась в отсек электродвигателей. Нам приказали перейти в носовую часть лодки, затем в цистерны подали воздух, и мы снова всплыли. Весь эпизод занял около пяти минут, включая погружение и всплытие. Правый дизель был залит водой, но левый дизель был в порядке и сразу же заработал. Мы немедленно начали уходить, но тут же подверглись атаке с воздуха. Теперь всё, что мы могли оставалось, — это отбиваться и бороться за выживание. Нам приказали идти к берегам Испании, но повреждения были слишком велики для этого, и нам велели вместо этого направляться к африканскому побережью. У нас на палубе была 20-мм зенитная пушка и два пулемёта, которые недавно приварили к лодке на военно-морской базе в Бресте. У нас были боеприпасы, предназначенные для стрельбы по бронированным самолётам.

Чуть позже нам удалось снова запустить правый двигатель, и мы направились в сторону Африки. Хотя находиться там было опасно, и мы были в крайне уязвимом положении, многие старались оставаться на палубе, потому что понимали: если лодка затонет, так будет больше шансов выжить. Если ты находился внизу, шансы твои были не слишком велики.

Пребывание на палубе дало Орту возможность наблюдать противника, с которым им приходилось иметь дело, с первых рядов:

С палубы мы видели самолёты вокруг нас — по меньшей мере девять. Герхард Хорн (Gerhard Horn), который стоял за зенитной пушкой, был обученным артиллеристом и подпускал самолёты противника довольно близко — примерно на 250 метров — прежде чем открыть огонь. Остальные из нас подносили боеприпасы. Хотя самолётов было много, они не атаковали группами. Они всегда заходили по одному, поэтому отбиваться было заметно легче.

Лишь после войны, когда я встретился с двумя [британскими] пилотами, я узнал, что они смертельно боялись нашего оружия. Они говорили, что испытывали гораздо больший страх по сравнению с нами, потому что не понимали, чем именно мы по ним стреляем. Поэтому они прекратили атаки и позволили нашей лодке идти дальше к берегам Африки. Но лодка была в ужасном состоянии. Ее корма проседала, вода прорвалась к электродвигателям, и лодка становилась всё тяжелее и тяжелее в кормовой части. Нос поднимался, корма опускалась, и внезапно оказалось, что под килем осталось всего восемь или десять метров воды. Поступил приказ: «Всем за борт!», все моряки выбрались наружу, после чего мы затопили лодку. Когда мы оказались в воде — а мы, конечно, были беззащитны — над нами пролетел самолёт и открыл по нам огонь. Но, к счастью, он сделал лишь один заход. Никто не получил серьёзных ранений, кроме одного человека — Вальтера Хольдорфа (Walter Holdorf), которому пуля прошла через бедро.

На этом злоключения Орта и остальных членов экипажа U-595 не закончились. На берегу они дважды были атакованы: сначала с воздуха, а затем с моря:

Нам удалось выбраться на берег, и вы не поверите тому, что я сейчас скажу. Над нами пролетел другой самолёт и сбросил на нас листовки. В них было написано, что, если мы не останемся на месте, самолет откроет по нам огонь. Ну, мы побежали, он вернулся и действительно начал стрелять, но мы все спрятались за камнями, и никто не был даже ранен. После этого он улетел. А дальше мы увидели, что у берега стоит эсминец и обстреливает нас из своих орудий. Нам снова повезло: он дал только один залп, не попал ни в кого и ни во что, и затем обстрел прекратился.

Поскольку Хольдорф был ранен, мы подали сигнал эсминцу, чтобы он прислал шлюпку и забрал его на борт. Хольдорф стал военнопленным, но, по крайней мере, о нём хорошо позаботились и занялись его ранами. Остальные из нас двинулись пешком в сторону Орана. Мы встретили французского полицейского и спросили, может ли он нам помочь: мы хотели обсохнуть и все такое. Он сказал, что мы можем переночевать в школе. Но вы же знаете, как бывает: англичане узнали о нас и передали американцам по радио, что на берег высадился экипаж немецкой подлодки — «заберите их». Подъехали четыре американских танка и взяли нас в плен — единственный экипаж подлодки, который захватили танкисты. Нас отвезли в Оран, где нас представили населению как экипаж немецкой подлодки: нас построили на городской площади и сказали всем, что мы преступники. Ну, именно так они нас и воспринимали. После этого нас отвели в цитадель, и если у тебя ещё не было вшей или блох, то ты подхватывал их там — от постельного белья.

По пути в плен Орт впервые увидел колоссальную мощь союзников на море:

В ту же ночь нас посадили на судно под названием Brazil водоизмещением 20 000 тонн. Нас разместили в машинном отделении и повезли в Америку. Только через три дня нам впервые разрешили выйти на палубу. Я никогда в жизни не видел ничего подобного — сколько там было кораблей! Авианосец, шесть эсминцев, при них более мелкие корабли сопровождения, даже крейсер, кажется. Конвой состоял, вероятно, примерно из 14 судов — все шли в сторону Америки.

U-595 ушла на дно, так и не потопив ни одного вражеского корабля или судна...



Моряки подки U-595 в плену. Экипаж лодки не потерял ни одного человека, для него война закончилась...

Чтобы подлодки могли дольше оставаться под водой в то время, когда авиация и корабельные радары на поверхности уже сильно осложняли им жизнь, в феврале 1944 года немцы внедрили [шноркель](#) - полую выдвижную мачту, внутри которой проходили трубы для забора свежего воздуха и отвода выхлопа двигателей.



Тесть подводника Хайнца Райнерса (Heinz Reiners, он слева на расположенном слева фото) участвовал в разработке шноркеля, который начали устанавливать на подлодки после 1944 года. Будучи опытным подводником, Райнерс хорошо понимал преимущества шноркеля, но также видел и некоторые его недостатки:

Воздух внутри подлодки был ужасным, поэтому, когда мой тесть помогал проектировать шноркель, он оказал экипажам подлодок огромную услугу. Можно было развернуть длинную трубу шноркеля, и пока мы оставались под водой, над поверхностью торчала только его верхушка — там, где засасывался воздух. До этого нам всегда приходилось всплывать, чтобы зарядить аккумуляторы и проветрить лодку, а теперь мы могли делать это под водой. Мы могли даже продолжать движение, пока всё это происходило.

Но шноркель работал не так хорошо, если море было беспокойным и на поверхности шли волны. Обратный клапан резко захлопывался, и тогда дизеля высасывали воздух из лодки, что вызывало падение давления воздуха внутри лодки. В камбузе котлы

буквально взлетали в воздух. Эти перепады давления, когда шноркель был поднят, доводили нас до белого каления.

Когда шноркель только появился, радары союзников ещё не были столь совершенными, чтобы засечь макушку мачты, торчащую над поверхностью моря. Однако более поздние радары получили такую возможность, и теперь, если он был надо водой, подлодку можно было обнаружить и атаковать. Райнерс вспоминает, как на его лодку начинали охотиться:

Ты всегда понимал, когда за тобой «идёт» сонар. Звук становится всё ближе и ближе, потом он находит тебя — и ты уже знаешь, что будет дальше. Нужно было подготовиться. Мы слышали звук приближающихся корабельных винтов и звук падения глубинных бомб. Глубинные бомбы и эсминцы издают жуткие звуки, гаснет свет и части двигателя тоже. Только тот, кто был на подлодке, может описать это ощущение. Когда приближаются эсминцы и глубинные бомбы, этот звук — гнетущий и мрачный ... может вывести тебя из равновесия...

Вернер Цимер (Werner Ziemer) тоже вспоминал о том, как ему действовал на нервы шум винтов [вражеских кораблей]:

Они звучали как шшх-шшх. Слышно, как каждая лопасть режет воду. Сейчас винты многолопастные, а тогда у них было всего три лопасти. Можно было слышать и эхо сонара внутри лодки. Оно звучало так: тик-тик-тик-тик-тик — тик-тик-тик. Это очень сильно давило на психику.

Рост бдительности союзников и их успехи в борьбе с подводными лодками повлекли за собой негативные организационные последствия. Вернер Карстис отмечал, что находившимся на базах подлодок теперь не давали времени на обновление оборудования:

Военно-морская техника в ходе войны сильно продвигалась вперёд — не только у немцев, но и у англичан. Английские корабли стали быстрее, действовали с большей точностью, и им стало гораздо легче находить нас по сравнению с тем, что было в первые годы. В результате наши потери возросли, и нагрузка на те подлодки, которые оставались в строю, стала увеличиваться. Мы постоянно были в походах. Улучшения технического оснащения лодок можно было осуществлять только тогда, когда они возвращались на базы. Командиры обязаны были докладывать, через что им пришлось пройти, когда их обнаруживал противник, и сообщать техническим специалистам на берегу, что нужно сделать. Но после 1943 года уже просто не хватало времени, чтобы сделать все как следует.



Экипажам подлодок приходилось также внимательно следить за тем, как закрывается люк перед погружением. Вернер Риттер фон Фойгтлендер (Werner Ritter von Voigtländer, на фото слева) объясняет, какие проблемы это вызывало, когда позднее подлодке приходилось всплывать:

Нельзя открыть люк рубки после всплытия, пока не будет выровнено давление между воздухом снаружи и воздухом внутри. Случалось, что если кто-то слишком туго затягивал люк рубки при погружении, то потом его нельзя было открыть уже на поверхности. Даже когда давление выравнивалось, как бы вы ни старались, резиновое уплотнительное кольцо оказывалось настолько плотно прижатым, что люк потом уже невозможно было открыть! Единственное, что оставалось сделать, — сразу же снова погрузиться, чтобы давление «прижало» люк иначе и позволило его ослабить, а затем снова всплыть. После этого люк уже можно было открыть.

Выравнивание давления вызывает образование пара: из всего, что было мокрым, внезапно начинает испаряться влага, и вся лодка наполняется туманом — иногда сильным, иногда послабее, в зависимости от ситуации. Вентиляцию нужно было включать немедленно. Мы действительно не могли позволить себе такие ошибки, когда где-то рядом могли кружить самолёты союзников, готовые сбросить на нас бомбы, пока мы были заняты скорее тем, чтобы открыть люк, чем тем, чтобы стрелять по ним.

Постоянная бдительность была обязательной для экипажей подлодок, которые могли быть атакованы в любой момент, и в поздний период войны, как вспоминает фон Фойгтлендер, была введена система двух вахт по 12 часов:

Под конец [войны] на подлодках типа XXI прежнюю систему трёх 8-часовых вахт отменили и заменили двухвахтовой системой. У нас на лодке ... это не было столь драматично, потому что большую часть времени лодка двигалась под водой. Когда мы находились в погружённом положении, у рулей глубины стояли два человека: один находился за штурвалом. После того как лодку выводили на курс (это делал старший механик) и процедура погружения завершалась, все происшедшее брал под свою ответственность принимал вахтенный офицер, и мы продолжали идти под водой. Он сидел на центральном посту и следил, чтобы ничего не случилось, пока остальные спали, а два-три человека присматривали за двигателями. В остальном мы заступали на вахту каждые четыре часа — и поверьте, когда мы были на поверхности, поспать удавалось очень мало. Мы должны были исходить из того, что противник может появиться и атаковать нас в любой момент.

В этой напряжённой обстановке экипажи подлодок должны были защищать себя любыми способами — даже если это означало нападение на гражданские цели. Подлодка Вернера Карстиса находилась в восточной части Средиземного моря, у побережья Палестины, когда обычные для этого района рыбацкие лодки начали вызывать подозрение:

В последние дни моей службы в Средиземном море мы потопили множество небольших рыбацких лодок из 88-мм орудия. Это были действительно безобидные рыбацкие суда у Хайфы и Яффы, и в первые дни войны — в «счастливое время» — мы, вероятно, не стали бы их трогать. Но позже мы стали думать, что эти лодки могут перехватывать какие-то радиосообщения, и мы знали, что у этих «безобидных» рыбацких судов есть довольно современное оборудование. Они могли сразу же передать сообщение на берег, и вскоре появлялись бы вражеские самолёты. Именно поэтому их нужно было топить немедленно, не утруждая себя досмотром или расследованием.

Тревоги немцев во второй половине войны усиливались из-за чрезвычайно тяжёлых потерь подводного флота. Около 75% личного состава подлодок было потеряно за время войны, и вовсе не было редкостью, что подлодка успевала выполнить лишь два похода, прежде чем её уничтожали. Не хватало офицеров и закалённых в боях экипажей, и многим подлодкам приходилось выходить в море под командованием неопытных молодых людей возрастом двадцать с небольшим. Вернер Карстис вспоминал, что у командиров подлодок было своё решение проблемы отсутствия опыта у экипажей. Оно работало — но лишь некоторое время:

Каждый командир старался как можно дольше удерживать при себе ядро экипажа, с которым он принимал лодку на верфи. Такова была наша практика — по крайней мере до середины войны. Если лодка вставала в ремонт, и было известно, сколько он займёт — четыре, шесть, восемь недель, — экипаж подлодки не распускали. Конечно, бывало, что кого-то переводили: например, кто-то на другой лодке флотилии заболел, и тогда первый вахтенный офицер или рулевой уходил в поход на той лодке

— при условии, что теоретически он мог вернуться на свою собственную лодку, когда она будет готова.

Флотилии подлодок обычно организовывали всё это между собой. Кроме того, существовал резерв флотилии — эти люди находились в ожидании в Ла-Рошели, в Бордо или где-нибудь ещё — те, кто получал назначение, если кто-то покидал лодку или заболел. Но в целом ядро экипажа оставалось вместе. Однако позже это стало невозможно из-за потерь: людей переводили на другие лодки или отправляли на курсы подготовки унтер-офицеров. Потом они уходили на другие лодки, а их заменяли новобранцы из учебных школ подводного флота. Поэтому командиры всё равно могли в итоге получить неопытные экипажи.

Сами подлодки тоже не всегда находились в идеальном состоянии, а неумелое управление лишь усугубляло ситуацию. Вернер Риттер фон Фойгтлендер служил на U-415, когда произошёл потенциально смертельный инцидент:

Через три дня после того, как я прибыл к месту службы в Киле, случилось вот что: наша подлодка внезапно начала стремительно проваливаться на глубину 250 метров из-за механической неисправности во время погружения. Я сидел у поста управления горизонтальными рулями и подумал: «Ну и лодка... не самая надёжная, не так ли?» Корпус протекал: вода капала на всех, и ничего не работало.

К счастью, наши люди сумели снова поднять лодку [на поверхность], но возникло много проблем и из-за торпед, хранившихся [вне прочного корпуса] в специальных контейнерах. Мы обнаружили, что давление воды было настолько велико, что сплющило запасные торпеды. На такой глубине это был крайне опасным.

К концу 1943 года U-415 снова вышла на боевое патрулирование, и в день Рождества лодка вступила в столкновение с вражеским эсминцем:

Эсминец [Hurricane] хотел протаранить нашу лодку и шёл прямо на нас. Мы находились на перископной глубине, и нам было необходимо были немедленно уйти глубже. Мы выпустили акустическую торпеду из пятого аппарата, точно удержали цель — эсминец получил попадание и затонул. Нам удалось спасти примерно четырёх пострадавших с эсминца, но всё это было очень неприятно. Это был Рождественский день (на самом деле 24 декабря, в канун Рождества – ВК) — не день для убийства и разрушения.

U-415 вернулась в Брест, чтобы снова войти в состав 1-й Флотилии Подводных Лодок, после чего фон Фойгтлендеру приказали пройти переподготовку для службы на подлодках типа XXI, которые представляли собой новую концепцию в строительстве подводных кораблей:

Лодки типа XXI собирались из полностью готовых секций на трёх верфях: те, что имели номер 25, — в Гамбурге; с номером 30 — в Бремене; а с номером 35 — на востоке, в Данциге. Нас направили на лодку 3001, но её не ввели в строй, потому что у неё были очень серьёзные технические дефекты.

Тип XXI стал первой попыткой строить подлодку путём сборки отсеков наполненных оборудованием (в Первую мировую войну так собирали торпедные ПЛ типа UB I). Воздуховоды должны были точно совпадать, и если кто-то забывал снять фланец, то ничего не работало. Позже, когда в строй ввели лодку 02, нас ждало немало сюрпризов. Лодка 02 была потеряна из-за аварии в гавани Киле: наши винты запутались в сетях, предназначенных для улавливания торпед.

Наша лодка была первой подкой этого типа, которая прибыла в Киль. Мы дали задний ход перед бункером, чтобы медленно войти внутрь; из-за этого корма немного осела — и тут... бах! — мы запутались в этой сети, и лодка стала непригодной к службе. Другая лодка отбуксировала нас к докам во Фленсбург, где выяснилось, что дело было плохо: быстро отремонтировать её было невозможно.

Кригсмарине к тому моменту уже вошёл в смертельную спираль. Союзники строили суда и корабли с темпами, значительно превышавшими их потери на море. В подводном флоте нехватка опытных моряков и рост потерь означали, что молодые зелёные экипажи выходили в море в условиях, которые для союзников уже почти превратились в отстрел индеек.

Дальние патрульные самолёты — такие как британская летающая лодка Short Sunderland и американский Liberator, оснащённый дополнительными баками с горючим и радарами, могли искать подлодки так эффективно, как никогда раньше. Всплывать стало ещё опаснее: подлодки могли быть немедленно атакованы союзными самолётами, патрулировавшими небо. Однако и не всплывать тоже было опасно. Курт Велинг попал под атаку глубинными бомбами, из-за которой его подлодка была вынуждена оставаться под водой восемь часов. В конце концов, несмотря на опасность, лодке пришлось всплыть, потому что экипаж начал задыхаться: «Нам не хватало воздуха — критически не хватало. Поэтому мы должны были всплыть, что бы ни случилось. В тот раз нам повезло. Противника нигде не было видно, но все лежали на полу с дыхательными приборами, судорожно хватая пропущенный через них воздух. Мы смогли проветрить лодку — и какое же это было облегчение, могу вам сказать!»

К середине 1942 года союзники разработали (хотя окончательно довели до совершенства лишь год спустя) компактную бортовую радиолокационную систему для самолётов, которая позволяла обнаруживать всплывшую подлодку за несколько миль. Это давало им возможность использовать фактор внезапности. Командиры подлодок могли внезапно столкнуться с противолодочным самолётом, который выныривал из облаков и шёл прямо на них на боевом заходе. Клаусдитер Эльшлагель пережил такую внезапную устрашающую атаку вражеских самолетов:

Либерейторы появлялись всего в 40–60 метрах над морем. 17 июля нас атаковал один из них, и нам повезло — мы сумели попасть в него, когда он пошел на боевой заход. Мы сбили его, но через два дня появился ещё один Либерейтор. Он застал нас врасплох, мы растерялись и не знали, нужно нырять или нет. Мы остались на поверхности, и он накрыл нас очень плотным огнем. Один человек погиб, семеро из находившихся на мостике были ранены. Лишь через несколько часов мы смогли погрузиться, перевести дух и немного прийти в себя, а затем поплелись обратно домой.



U-71 под пулеметным огнем с Сандерленда

К этому времени у союзников уже было преимущество, о котором немцы не знали. В 1941 году Королевский ВМФ сумел захватить сверхсекретную шифровальную книгу с кодом *Enigma* на повреждённом немецком метеорологическом судне. Все отправляемые подлодками или принимаемые ими радиосообщения кодировались и могли быть расшифрованы только с помощью этой книги. Теперь взлом немецких кодов стал делом трудным, но технически осуществимым, и одним из результатов стало то, что союзники теперь могли определять местоположение *волчьих стай*. К этому времени немцы пользовались машиной *Enigma* для шифрования радиопередач уже 20 лет, а во время Второй Мировой войны меняли коды ежедневно. Разные рода войск использовали разные коды, и немцы пришли к убеждению, что система абсолютно надёжна. Они так и не узнали о том, что французская разведка помогла польским математикам и криптоаналитикам создать копии этой машины, которые ещё до начала войны были переданы британцам и французам. О захвате британцами книги с кодами машины *Enigma* в 1941 году они тоже так и не узнали, как и о похожем случае, произошедшем в 1944 году. Это случилось у островов Кабо-Верде, когда союзный патруль захватил подлодку *U-505*. Кодовые книги подлодки были захвачены в целости и сохранности, что позволило военноморским специалистам расшифровывать немецкий военно-морской код ещё быстрее, чем они уже это делали. Вернер Карстис рассказал о том, что произошло после того, как союзники получили в руки этот бесценный секрет:

Им следовало выбросить в море вахтенный журнал — тем людям на U-505, — но они либо забыли, либо не смогли это сделать. Поэтому союзники завладели им, а затем в их руки попала и шифровальная машина. Эта машина использовалась для расшифровки радиосообщений, которые не передавались открытым текстом. Они были зашифрованы — А означало В, или С означало Е; конечно, все было не так примитивно, но смысл вы понимаете, и код менялся каждые 24 часа. Сообщение нужно было расшифровать на борту подлодки, а затем передать командиру. Но союзники получили всё это, и, как я слышал, согласно одной ставшей известной истории, они отправляли ложные зашифрованные сообщения, приказывая подлодкам идти в определённую точку, а когда те прибывали — их бомбили.

4 июня 1944 года, сразу после 11 часов утра, плохо работавший гидрофон U-505 уловил слабый шум корабельных винтов. Когда командир лодки Харальд Ланге (Harald Lange, 1903-1967, на фото справа) поднял лодку на перископную глубину, чтобы оглядеться, оказалось, что она находится посреди авианосного тактического соединения и что ее вот-вот атакуют три эсминца и несколько самолетов. Лодка немедленно погрузилась, но при тех погодных условиях летчики разглядели ее и пулеметными



очередями показали морякам с эсминцев, где она находится. О дальнейших событиях рассказывает член экипажа U-505 Ханс Гёбелер (Hans Goebeler, 1923-1999, на фото слева):

Они дали нам по полной – начали палить из Ежей (бомбометы Hedgehog) и выпустили 64 бомбы. Взрывы были такой силы, что раньше мне этого слышать не приходилось. Одна бомба разорвалась так близко, что повредила торпеды, складированные на верхней палубе. Ланге сумел выпустить одну торпеду, но вскоре нам ничего не оставалось делать кроме того, чтобы подняться на поверхность и покинуть корабль, прежде чем он не ушел на дно с концами. Когда лодка всплыла на поверхность, Ланге открыл люк, но был сразу же ранен пулеметным огнем. Люди начали прыгать за борт, но я остался на центральном посту, чтобы убедиться в том, что лодка затонула. Это было задачей главного механика – заложить подрывные заряды и пустить лодку на дно, но уже находился в воде, стараясь спасти свою бабку. Лодка не тонула, потому что ее удерживал на поверхности воздушный пузырь в балластной цистерне №7. Мы попытались вручную и с помощью давления воздуха открыть клапан цистерны, но он не поддавался, потому что его шахту погнуло взрывом глубинной бомбы. Я встал у перископа и открыл люк. В лодку хлынул столб воды диаметров дюймов в одиннадцать, и я подумал: «Этого будет достаточно!» Я выбрался наверх и помог еще четверем парням спустить на воду большой надувной плот. Эсминцы и самолеты давали нам жару, поливая нас огнем из зениток, пулеметов и всего прочего. Мы поплыли в сторону от лодки так быстро, как только могли. Самолеты стреляли по пространству между нами и лодкой, отгоняя нас от нее, словно играя в кошки-мышки. Но ни один из нас не проявил достаточно безмозглости, чтобы захотеть вернуться на лодку, поскольку она быстро погружалась в воду. Что ж, американский командир, должно быть, располагал очень храбрыми или весьма полоумными людьми, потому что они забрались в лодку, нашли клапан цистерны и закрыли ее. Каким-то образом они удержали лодку на плаву и взяли ее на буксир.



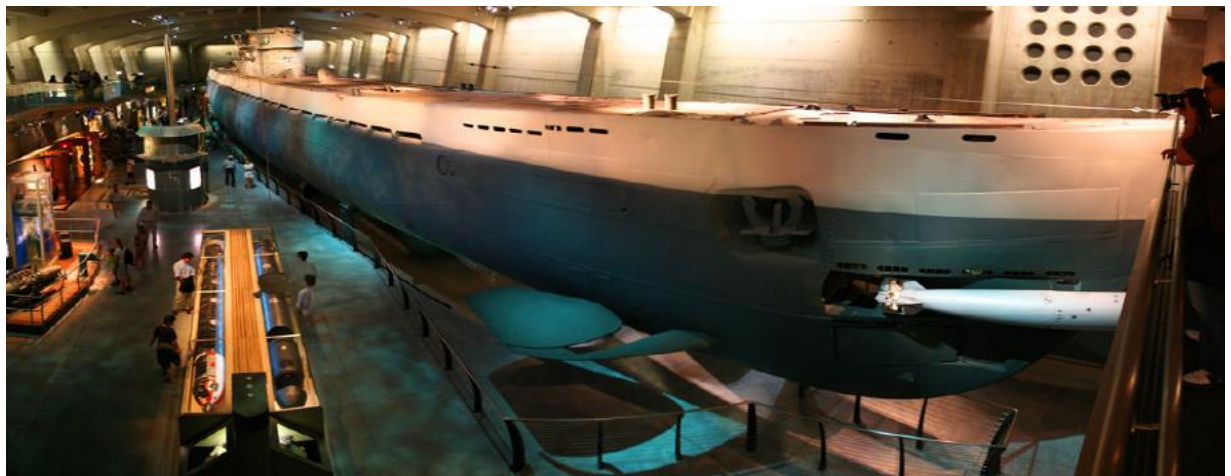
Американские моряки берут на буксир захваченную ими U-505...

Нас подобрали эсминцы и перевезли на авианосец, где нас заперли в клетку расположенную сразу же под полетной палубой. Жар от двигателей корабля был настолько кошмарным, что мы потеряли в весе по 20-30 фунтов каждый в последующие недели, исходя потом. Нас доставили на Бермуды, где продержали шесть недель, там мы немного набрали в весе и снова начали приобретать человеческий облик.

Нас перевезли в Луизиану и разместили в спецлагере для военнопленных, настроенных антинацистски. Видите ли, этот лагерь был особенным, в нем соблюдались правила [Женевской конвенции](#). Американцы не хотели, чтобы нас проинтервьюировали представители Красного Креста, из чего наш ВМФ мог узнать о том, подводная лодка захвачена противником.



Пленные моряки U-505 на пути к Бермудам



U-505 в музее науки и техники в Чикаго

Взлом кодов в сочетании с внедрением новых сонаров, радаров и других технологий привёл к ещё более резкому росту потерь немецких подлодок. За один месяц — май 1943 года — было потеряно 37 лодок. Ещё 34 пошли ко дну в июле. Подлодка Вернера Риттера фон Фойгтлендера, U-415, оказалась одной из тех, кому удалось избежать гибели, но она побывала на волоске от нее:

Это было 8 мая 1943 года — день, который я не забуду, пока жив. Четырёхмоторные самолёты налетели на нас из облаков — огромные машины. Мы знали: если вражеский самолёт на горизонте выглядит как комар, то лодка может нырнуть, и ты в безопасности. Но эти самолёты были большими, очень большими, у нас не было шанса. К тому же у нас был приказ оставаться на поверхности и отбивать атаки с воздуха. Это может звучать странно, но в этом был здравый смысл.

Видите ли, авиабомбы уходят, возможно, метров на пять ниже поверхности, прежде чем взорваться, и если лодка находится на глубине 12 или 15 метров, тогда всё — конец. Капут! Глубинные бомбы специально настраивали на гораздо более глубокий взрыв — на 50–60 метрах ниже поверхности.

Если бы подлодка нырнула, самолёт увидел бы большой водоворот и мог бы не спеша прицелиться. Никто бы им уже не мешал: не было возможности отгонять их огнём, и они сбрасывали бы глубинные бомбы прямо в этот водоворот. Если подлодка находилась в фазе погружения и ушла, скажем, на глубину до 80 метров, при этом все люки были открыты, защёлки открыты, то глубинная бомба взрывалась прямо рядом с лодкой и разносила её в клочья. Это, конечно, приводило к огромным потерям, поэтому нам и приказывали оставаться на поверхности. Мы просто должны были сидеть и терпеть, пока самолёт не закончит сбрасывать бомбы или не отойдёт на расстояние, возможно, чтобы сделать повторный заход. Это давало нам время нырнуть на безопасную глубину до того, как они вернуться, но нужно было уходить значительно глубже 80 метров, иначе при втором заходе нас бы добились.

Однако шансов у нас всё равно было мало. На U-415 у нас имелась всего одна старая, изношенная 20-мм зенитка, а у них — множество пушек, пулемётов и бог знает, чего ещё. Мы пытались маневрировать, чтобы уйти из-под удара. На полном ходу мы резко уходили то влево, то вправо, пытаясь оторваться. Всё было бесполезно. Всё, что они сбрасывали на нас, наносило повреждения!

Одна из глубинных бомб взорвалась прямо под кормой, и лодка буквально встала «на голову». Мы закрыли люк рубки, но не сумели его плотно запереть. Герметичности не было. Снаружи люк закрывается пружинной защёлкой и остался приоткрытым. Мы были пристёгнуты широкими ремнями и стальными стропами (чтобы удерживаться на волне), и лодка ушла вниз примерно на четыре-пять метров. Другими словами, мы были фактически привязаны к мостику, и над нами оказалось, возможно, метров пять-шесть воды.

Когда лодка из-за взрыва глубинной бомбы задрала корму и встала «на голову», наш старший механик сразу понял, что произошло. По глубиномеру он видел, на какой глубине находится лодка. Он немедленно продул цистерны, подал сжатый воздух в затопляемые трубопроводы и «выгнал» всю штуку обратно наверх. Но одну-две минуты нам пришлось задержать дыхание. Я видел только зелёное вокруг себя и захлёбывался. Я подумал: «Ну всё, представление окончено», и тут — ппфффф! Вдруг вокруг стало светлее, и мы оказались на поверхности. Нам повезло.

Если море становилось всё опаснее для подлодок, то и в доках безопасности было ненамного больше. Подлодка Карла Орта стояла в Гамбурге, когда в 1943 году попала под последний налёт на уже практически стёртый с лица земли город:

В тот момент я был на вахте. Налёт был дневной, и сирены воздушной тревоги не было — нас никто не предупредил. Я услышал, как падают бомбы, и как можно быстрее отправил членов экипажа, которые ещё оставались на борту на вахте, в бомбоубежища. Я остался на лодке вместе с одним-двумя парнями. Бомбы упали в гавань и повредили наши балластные цистерны. Нас отбуксировали в бункер в Ровальде/Rohwald, но повреждения оказались настолько серьёзными, что их нельзя было исправить.

Вернер Карстис вспоминал, как экипажи подлодок, подвергавшиеся атаке глубинными бомбами, в какой-то степени рассчитывали на то, что им удастся спастись даже в случае гибели лодки, прибегнув к аварийной процедуре:

Мы могли [поодиночке] выбраться на поверхность с довольно большой глубины — примерно с 60 метров. У каждого на спасательном жилете был дыхательный аппарат, а центральный пост затапливали так, чтобы давление внутри сравнялось с внешним давлением воды и можно было открыть люк рубки. Затем нужно было открыть клапан — но не слишком быстро, чтобы подниматься вверх медленно. К сожалению, слишком многие в панике открывали клапан и «вылетали» на поверхность. После этого их отравлял азот — кровь шла изо рта и носа. Нет, спасаясь с подлодки, нужно было сохранять спокойствие. Мы знали, что есть способ выбраться, даже если лодка обречена. Для нас это было большим утешением.

Подлодка Курта Велинга была обречена, когда она вышла в рейд в Средиземном море и наткнулась на мощное охранение конвоя:

Мы находились впереди конвоя и потопили одно судно. Но сразу же после этого первые же глубинные бомбы упали и взорвались рядом с нами. В корпусе лодки появились трещины, и нам пришлось медленно отползать, сохраняя внутри абсолютную тишину. Над нами было три эсминца — три! Они всё искали, искали и искали, работая своей аппаратурой, мы слышали: «Пинг-пинг-пинг-пинг». Частые короткие «пинги» означали, что нас ещё не обнаружили, но, если ASDIC давал протяжный «пинг» — П-И-И-И-Н-Г!, когда сигнал возвращался, это означало, что нам конец.

К первому эсминцу подошёл ещё один и сбросил новые глубинные бомбы. К этому времени на часах было уже 20.00. Мы в полной тишине медленно продвигались вперёд, а они продолжали поиски, но каким-то образом нам удалось уйти — и они прекратили их. Ещё через два часа нам пришлось всплыть: в лодку набралось слишком много воды. Как только мы всплыли, дежурная команда сразу поднялась на палубу и встала за спаренные 20-мм автоматы. И хорошо, что так! Мы едва успели показаться из воды, как нас тут же поймали лучи прожекторов трёх эсминцев. Они немедленно открыли огонь из своих орудий. Наши парни ответили, открыв огонь по прожекторам.

Один [вражеский] снаряд попал прямо в рубку, и внизу, у ее основания, от взрыва завоняло — запахло динамитом. Я, находясь внизу, должен был передавать команды: их не отдавали по микрофону — каждая команда передавалась от человека к человеку. Главный инженер в центральном посту вдруг крикнул: «Все наружу!», вероятно потому, что из рубки больше не поступало никаких приказов. Командира там уже не было — из-за прямого попадания. Я стоял между центральным постом и каютой командира и оказался одним из первых четырёх, кто выбрался наверх. Я поднялся на палубу: прожектора светили со всех сторон. Было светло, как днём, а орудия на эсминцах всё ещё грохотали. Каждому члену экипажа полагался одноместный надувной плотик, в случае тревоги человек мог подхватить его и привязать к себе двумя шнурами. Я взял один плотик, и когда оказался снаружи и в воде, открыл маленький баллон со сжатым газом. Он зашипел: «Шшшшш!», плотик надулся, и я поплыл прочь...

Было очень темно. У каждого из нас был свисток, чтобы все те, кто был рядом, могли собраться вместе. Я услышал свисток, но не ответил, подумав: «Держись один, держись один. Кто знает, что сейчас будет — у тебя есть одноместная резиновая лодочка, ты можешь грести». Но прошло совсем немного времени, как волной ко мне прибило ещё одного человека — нас стало двое. А в конце концов нас оказалось четверо, и у нас были два надувных плотика. Темнота стала благословением, потому что через некоторое время эсминцы вернулись к своему конвою. Затем на горизонте появился прожектор, он приближался всё ближе и ближе, и какие-то английские моряки вытащили нас из воды. Они спустили шлюпки, и я помню: там был большой чернокожий парень — первый чернокожий, которого я вообще видел в жизни. Он был крупным и сильным малым. Он схватил нас и вытащил из воды. Нас доставили к борту эсминца и подняли на борт. С нами обращались хорошо и сразу провели в помещение, где можно было принять душ. Каждому из нас выдали пакет Красного Креста: там были пижама, зубная паста, носки и обувь, войлочные тапочки — в общем, всё

необходимое. Мы вошли в другую комнату и увидели стол, на котором были ветчина, хлеб, пачки сигарет и бог знает, что ещё. Всё это было очень кстати.

Потери немцев в Атлантике достигли своего максимума, и те редкие победы, которых они добивались, обычно оказывались пирровыми. Так, в октябре 1943 года немцы потопили один корабль охранения и три торговых судна, но потеряли 22 собственные лодки. Это резко контрастировало даже с сомнительным успехом *волчьей стаи* шестью месяцами ранее, когда подлодки атаковали конвой ONS-5 на пути к Ньюфаундленду и потопили 13 торговых судов ценой потери шести подлодок.

В конечном счёте цена стала слишком высокой, и адмирал Дёниц был вынужден в мае 1943 года приказать полностью вывести подлодки из северной Атлантики. Тем не менее угроза со стороны немецких подводных лодок не исчезла. Командование *Кригсмарине* бросило в бой против сил вторжения союзников в Нормандию в первые дни июня 1944 года 43 подводные лодки, все, кроме 19, были уничтожены.



Вспоминает Херберт Вернер (Herbert Werner, 1920-2013, на фото слева), командир U-415:

Это было сумасшествием – посылать лодки без прикрытия [с воздуха] к берегам южной Англии, когда небо было черным от тысяч самолетов, а море кишело сотнями эсминцев и корветов.

Лодка Вернера был атакована одновременно двумя самолетами: один сделал заход прямо по курсу, другой с правого борта.

Наступил конец ... U-415 была разбита, истекая соляжкой ... Она превратилась в добычу, которую осталось только прикончить без особых затруднений ... Неожиданно вверх по трапу вскарабкались несколько парней, шокированных происшедшим, измочаленных, находившихся не в себе и рвущихся на воздух ... Они стали выбрасывать на мостик надувные спасательные плоты ... Так, мрачно подумал я, погибли многие мои друзья ...

Однако Вернер сумел довести свой корабль до Бреста! Он был ранен в голову, но выжил. К этому моменту он пришел к выводу, что «люди, которые отдают приказы, утратили способность оценивать ситуацию и вообще здравый смысл. Но нас учили подчиняться приказам, разумными они были или нет ... Мы никогда не говорили вслух то, что думаем, никогда не беспокоили друг друга разговорами о нашей неминуемой и бессмысленной гибели.» U-415 затонула уже в гавани, подрывавшись на mine 14 июля 1944 года. Вернер принял командование другой лодкой, U-493, на которой совершил еще один безуспешный поход до того, как Германия капитулировала. В 1957 году он иммигрировал в США, где написал ставшую бестселлером книгу воспоминаний [Стальные Гробы/Iron Coffins](#), изданную в России в 2001 году.

В 1944 году союзники уже уничтожали подлодки на их базах. Вернер Риттер фон Фойгтлендер рассказал о том, как уже собирался выйти в море на новой подлодке, когда налетели союзные бомбардировщики:

За два дня до нашего выхода был авианалёт, и лодка затонула прямо у причала. Один из наших людей находился внутри, в кормовой части. Прошло двадцать четыре часа, а мы всё ещё не смогли его достать. Это просто было невозможно. Мы пытались поднять ее с помощью буксира, но все тросы порвались. Мы не могли разрезать корпус, потому что он бы там утонул. Это был совсем молодой унтер-офицер, но он не знал азбуки Морзе и лишь отчаянно стучал по стенкам лодки. Но всё было бесполезно - он погиб.

Несмотря на отчаянное положение, немцы продолжали изобретать новые способы ведения подводной войны. Одной из их технических новинок стала акустическая торпеда *Ture 5*, предназначенная для самонаведения на шум двигателя. Клаусдигер Эльшлегель плохо отзывался об этих торпедах, которую экипажи подводных лодок прозвали *Zaunkönig/Крапивник*:

По моему мнению, «заункёниги» были не слишком хороши, потому что конвои вскоре нашли против них защиту. Шлюпы или корветы буксировали за собой «тархтящий» буй примерно в 200 метрах позади. Это был буй, создающий шум. Он и привлекал торпеду T5, и эта глупая штука шла на звук и взрывалась там. Метод был до смешного простой, но — «пфу!» — и в одно мгновение великолепное оружие, над которым инженеры работали годами, взлетало на воздух безо всякой пользы!

Эльшлагель участвовал в последней атаке немецкой подлодки (это была *U-968*) против британского военного корабля, когда фрегат *Goodall* был потоплен у входа в Кольский залив 30 апреля 1945 года:

К нам после войны попал рапорт от первого помощника командира эсминца Goodall: по всей видимости, вместе с кораблём погибло 117 человек. Это был мой последний поход, и после того как мы потопили его, нас жестоко атаковали глубинными бомбами другие эсминцы и корабли, находившиеся в этом районе. Наш командирский перископ был повреждён и залит водой, так что у нас остался только второй, зенитный, который прозвали коленным.

Это тот перископ, который показывают в фильмах: командир стоит у него и поднимается и опускается. Мы называли его «коленным» перископом, тогда как командирский перископ был главным. Он всё ещё оставался исправным, но имел недостаток: огромную макушку, которую легко было заметить. На обратном пути в Нарвик после атаки 30 апреля мы заметили ещё один конвой по правому борту, но он был далеко, и нам приказали зайти в гавань и больше не атаковать — только обороняться, если на нас нападут. Мы вошли в Харстад/Haarstad на Лофотенских островах, где находилось важное военно-морское управление, а затем направились в Нарвик.

4 мая 1945 года гросс-адмирал Карл Дёниц, ставший главой германского государства после самоубийства Гитлера 30 апреля, издал приказ подводным лодкам прекратить боевые действия. Дёниц пользовался большим уважением у экипажей подводных лодок, и, судя по его последним словам, это уважение было взаимным:

Мои подводники. Шесть лет войны остались позади. Вы сражались как львы против имеющих подавляющее превосходство сил противника, но ваш боевой дух не был сломлен. Вы складываете оружие после героической борьбы, не имеющей равных. Почти память многих товарищей, павших в этой войне. Товарищи! Храните дух подводников, с которым вы столь храбро и стойко сражались долгие годы.

С 1939 года было потеряно 733 немецкие подводные лодки, а также 79 итальянских субмарин. Всего было потоплено 2 919 союзных судов общим тоннажем 14 557 000 т.

Клаусдигер Эльшлегель всё ещё находился в Нарвике, когда нацистская Германия капитулировала, и оставался там ещё почти три недели:

25 мая мы всё ещё были в Нарвике. Наша лодка стояла в одном из фьордов, но никто не приходил. Затем нам разрешили перейти в Тронхейм, где находилась флотилия и где были наши вещи. Мы дошли до входа во фьорд у Тронхейма, где встретили канадские корабли, и нам приказали идти в Шотландию. Половину экипажа сняли там, а остальные из нас пошли в Лишолли, рядом с Лондондерри в [Северной] Ирландии.

После этого нас всех отправили в Англию, где мы оказались в палаточном лагере в Баттерли. По дороге нас, офицеров, заперли в женском туалете дворца Hampton-Court — ну, это был один из способов хоть одним глазком увидеть королевский дворец, полагаю!

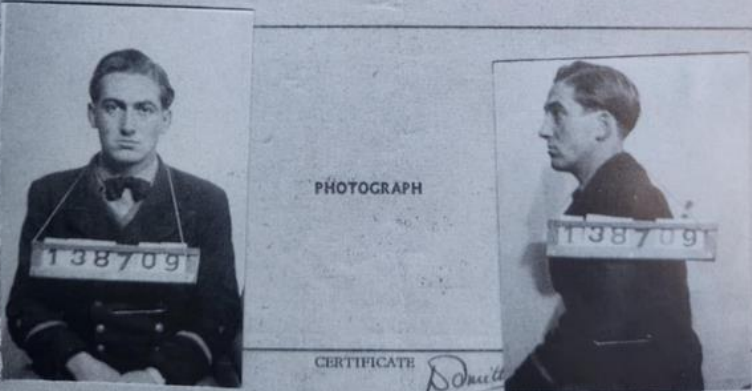
Война для Вернера Риттера фон Фойгтлендера закончилась куда более странным образом. Его подлодка находилась в море, когда было объявлено о капитуляции нацистской Германии, но экипаж об этом ничего не знал:

Мы были примерно на середине пути через «большой пруд» — то есть Атлантику — и шли к Америке. Мы не знали, что война закончилась, потому что наша специальная длинноволновая радиостанция не работала. Причиной было то, что союзники захватили крупный передатчик возле Магдебурга. Так что мы оказались отрезаны от мира. Мы не всплывали: лодка была полностью «шноркельной», то есть могла идти под водой часами. Потом мы начали перехватывать какие-то странные сообщения — или, по крайней мере, нам они казались странными. Одно было от кочегара из Вильгельмсхафена, который передавал приветствия какой-то женщине — военно-морской помощнице — в Осло. «Ну и чепуха!» — подумали мы. Затем англичане передали открытое радиосообщение: мы должны прийти в Лох-Эрибол/Loch-Eribol в Шотландии, поднять чёрный флаг, выбросить боеприпасы за борт и сдаться. Мы решили, что это грязная уловка. «Не купимся,» - сказали мы. Но всё же нам показалось, что что-то не так: мы не понимали, что именно, поэтому решили вернуться в Норвегию. Пройдя три четверти пути, когда мы шли в сторону Бергена, нам пришло в голову, что там, возможно, уже русские. Этого мы не хотели ни при каких обстоятельствах! Поэтому мы снова изменили курс и решили возвращаться домой, в Германию, через Балтийское море. Это было рискованно, потому что у нас не было никаких минных карт по Балтике. И тут вдруг мы услышали под водой ужасный шум, а наш шумопеленгатор уловил признаки прохождения целого флота. Мы посмотрели в перископ — и увидели английские корабли с десантом на борту, идущие к Норвегии. Крейсера и линкоры — один за другим. Мы спокойно наблюдали за ними и погрузились немного глубже.

Только тогда мы поняли, что война закончилась. Она завершилась двумя днями раньше, и никто не знал, что наша подлодка находится в этом районе. Вообще-то у нас на борту было 24 торпеды, и мы могли бы выпустить их — по одной каждые 30 секунд — с глубины 70 метров. Это была совершенно новая техника, которую ещё ни разу не применяли. Но мы ею не воспользовались. Вместо этого мы пробирались через минные поля вокруг Скаргена/Scargen, и на этом пути нас заметил английский самолёт.

Мы оказались в трудном положении. Мы думали, что самолёт может нас разбомбить. Наше сигнальное оборудование — небольшой прожектор — было выведено из строя, поэтому мы не могли передать номер лодки таким способом. Тогда нам пришлось написать наш номер — 3008 — мелом на металлической палубе. Похоже, это удовлетворило английского пилота, и он улетел.

Следующим, что мы узнали, был приказ командования идти во Фридрихсхавн/Frederikshavn на севере Дании. Это оказалось непросто. Там было слишком мелко для нашей осадки, и мы не могли войти в гавань, поэтому мы стали на якорь и принялись ждать... Мы ждали два дня, а затем из Килья подошло корабельное охранение: торпедный катер и корвет или фрегат — неважно — один впереди, другой сзади. Нас поставили в середину, чтобы держать под наблюдением, и сопроводили в Киль. Мы прибыли туда на Троицу 1945 года — почти последняя подлодка этой войны, которая капитулировала...

PRISONER OF WAR INDEX CARD	
PRISONER OF WAR No. <i>B. 138 709</i>	
FULL NAME <i>Vaigtländer von Wernan</i>	RANK <i>Leut. 2. See</i>
(BLOCK CAPTIVES)	
NATIONALITY <i>German</i>	AGE <i>21. 2. 1924</i>
ARM OF SERVICE <i>Navy</i>	
IDENTIFICATION.	
a) Colour of Hair <i>blond</i>	(e) Weight <i>143</i>
b) Colour of Eyes <i>brown</i>	(f) Teeth <i>Missing</i>
c) Complexion <i>fresh</i>	(g) Distinguishing marks
d) Height <i>5' 7"</i>	(h) Dress <i>German Navy Dress</i>
SPECIAL REMARKS:—	
	
Date <i>29 JUN 1945</i> Signature of Camp Commandant <i>D. D. M. [Signature]</i>	

Учетная карточка военнопленного Вернера Риттера фон Фойгтлендера

К этому времени многие, очень многие немецкие подводники уже находились в плену. Некоторые из них после войны прибыли в США на постоянное жительство, как Ханс Гёбелер, который провел около года в лагере для военнопленных в Америке:

В Луизиане мы работали на фермах и лесозаготовках до 1945 года, пока нас не перевели в Великобританию. Мы находились там в лагерях до декабря 1947 года, после чего были освобождены.

В США Гёбелер жил во Флориде: «После окончания войны я несколько раз участвовал во встречах с бывшими противниками. Мы все плакали и обнимали друг друга, словно братья. У нас никогда не было ненависти к американцам, мы просто выполняли свой долг, так же, как и парни на кораблях, охотившихся за нами.»

Источники

Bob Carruthers. *Servants of Evil*. 2001

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

<https://www.uboatarchive.net/U-595A/U-595.htm>

<https://warfarehistorynetwork.com/article/operation-drumbeats-devastating-toll-on-allied-shipping/>

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

https://en.wikipedia.org/wiki/Herbert_Werner

<https://warfarehistorynetwork.com/article/the-capture-of-german-submarine-u-505/>

Перевод и компиляция – Владимир Крупник с использованием ИИ

Возврат к главной странице www.warsstory.org